



# Inbjudan till teckning av nya aktier i SAS AB:s nyemission 2009

*Joint Lead Managers och Joint Bookrunners*

J.P.Morgan  **SEB** ENSKILDA

*Co-Lead Managers*





## Företrädesemissionen i korthet

Med "SAS" eller "Bolaget" avses i detta prospekt ("Prospektet"), beroende på sammanhanget, SAS AB eller den koncern vari SAS är moderbolag. Med "Koncernen" avses SAS och dess dotterföretag.

Styrelsen för SAS ("Styrelsen") beslutade den 2 februari 2009 att, under förutsättning av bolagsstämmans godkännande, öka Bolagets aktiekapital genom en nyemission med företrädesrätt för Bolagets aktieägare ("Företrädesemissionen"). I enlighet med villkoren för Företrädesemissionen, vilka fastställs av styrelsen den 12 mars 2009, skall Bolagets aktiekapital ökas med högst 5 757 500 000 SEK genom emission av högst 2 303 000 000 nya stamaktier (de "Nya Aktierna"), envar med ett kvotvärde om 2,50 SEK efter verkställd ändring av bolagsordningen. Styrelsens beslut godkändes vid en extra bolagsstämma den 13 mars 2009. Bolagets aktieägare har företrädesrätt att teckna de Nya Aktierna i förhållande till det antal stamaktier ("Aktier") de förut äger i Bolaget. Avstämningsdag för fastställande av vilka aktieägare som kommer att erhålla teckningsrätter och därigenom vara berättigade att teckna de Nya Aktierna med företrädesrätt är den 18 mars 2009 ("Avstämningsdagen"). Aktieägarna kommer att erhålla fjorton (14) Teckningsrätter för varje befintlig Aktie som innehas på Avstämningsdagen ("Teckningsrätterna"). En (1) Teckningsrätt berättigar innehavaren till teckning av en (1) Ny Aktie till teckningskursen 2,63 SEK ("Teckningskursen"). Teckningen av Nya Aktier skall ske under perioden från och med den 23 mars 2009 till och med den 6 april 2009, eller sådant senare datum som Styrelsen bestämmer ("Teckningstiden"). Se "Villkor och anvisningar". J.P. Morgan Securities Ltd., Skandinaviska Enskilda Banken AB och Nordea Bank AB är emissionsgaranter (var för sig en "Joint Lead Manager" och tillsammans "Joint Lead Managers").

## Information till investerare

Detta Prospekt har upprättats i enlighet med lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument. Prospektet har godkänts och registrerats av Finansinspektionen i enlighet med bestämmelserna i 2 kap 25 och 26 §§ i lagen om handel med finansiella instrument. Finansinspektionens godkännande och registrering innebär inte att Finansinspektionen garanterar att sakuppgifter i Prospektet är riktiga eller fullständiga. Ingen utfästelse eller garanti, varken uttrycklig eller underförstådd, lämnas av J.P. Morgan Securities Ltd. ("J.P. Morgan"), Nordea Bank AB ("Nordea"), SEB Enskilda, Skandinaviska Enskilda Banken AB ("SEB Enskilda") eller Skandinaviska Enskilda Banken AB ("SEB") (tillsammans "Joint Bookrunners"), eller Joint Lead Managers, Danske Markets, en enhet inom Danske Bank A/S ("Danske Markets") eller DnB NOR Markets, en enhet inom DnB NOR Bank ASA ("DnB NOR") (tillsammans "Emissionsgaranterna"), avseende riktigheten eller fullständigheten av informationen i Prospektet.

För Företrädesemissionen och Prospektet gäller svensk rätt. Tvist med anledning av Företrädesemissionen, Prospektet eller därmed sammanhängande förhållanden skall avgöras av svensk domstol exklusivt.

Detta Prospekt har upprättats i samband med Företrädesemissionen och finns i en svensk och en engelsk version. För det fall att det finns någon skillnad mellan den svenska och den engelska versionen av Prospektet skall den svenska versionen ha företräde.

Ingen person är behörig att lämna någon information eller utfästelse annat än vad som framgår av detta Prospekt, och om så ändå sker, skall sådan information eller utfästelse inte förletas på såsom godkänd av Bolaget, Joint Bookrunners eller Emissionsgaranterna. Distributionen av detta Prospekt innebär inte att uppgifterna häri är aktuella och uppdaterade vid någon annan tidpunkt än per datumet för Prospektet eller att Bolagets verksamhet har varit oförändrad sedan detta datum. För det fall att det sker väsentliga förändringar av informationen i Prospektet under perioden från dagen för offentliggörandet till första handelsdagen, kommer sådana förändringar att offentliggöras enligt bestämmelserna i lagen om handel med finansiella instrument, vilken reglerar offentliggörande av tillägg till Prospektet.

Varken Teckningsrätterna, eventuella interimsktior (till exempel betalda tecknade aktier, "BTA") eller de Nya Aktierna har registrerats eller kommer att registreras i enlighet med United States Securities Act från 1933 i dess nuvarande lydelse ("Securities Act") eller värdepapperslagar i någon amerikansk delstat och får, i avsaknad av sådan registrering, inte erbjudas eller överlåtas (i) inom USA, annat än med tillämpning av ett undantag från, eller genom en transaktion som inte omfattas av, registreringskraven i Securities Act, eller (ii) utanför USA, annat än i så kallade offshore-transaktioner i enlighet med Regulation S under Securities Act. I USA får endast "Qualified Institutional Buyers" såsom dessa definieras i Rule 144A i Securities Act ("QIBs") delta i Företrädesemissionen med stöd av ett undantag från registreringskraven enligt Rule 144A i Securities Act ("Rule 144A") eller annat tillämpligt undantag från registrering. Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m."

Distributionen av Prospektet och teckning av Nya Aktier (genom utnyttjande av Teckningsrätter eller på annat sätt) – liksom överlåtelse av Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier – är i vissa jurisdiktioner föremål för restriktioner i lag. Ingen åtgärd har vidtagits eller kommer att vidtas av Bolaget eller Emissionsgaranterna i syfte att tillåta ett erbjudande till allmänheten i någon annan jurisdiktion än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien. Erbjudandet enligt Prospektet riktar sig inte till personer med hemvist i USA, Kanada, Japan eller Australien och ej heller i övrigt till personer vars deltagande förutsätter ytterligare prospekt, registrering eller andra åtgärder än de som följer av svensk rätt. För en mer detaljerad beskrivning av de restriktioner som gäller för Företrädesemissionen och för erbjudanden och försäljningar av Teckningsrätterna, BTA och de Nya Aktierna samt distributionen av detta Prospekt, se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m."

Varken Bolaget, Joint Bookrunners eller någon av Emissionsgaranterna tar något juridiskt ansvar för eventuella överträdelse av ovan angivna restriktioner, oavsett om överträdelsen begås av potentiella investerare i Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier, eller av någon annan.

Varken Bolaget, någon av Joint Bookrunners eller Emissionsgaranterna, eller någon av deras respektive representanter, ger några utfästelser till någon som Företrädesemissionen riktar sig till eller tecknare eller förvärvare av Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna, avseende om en investering som görs av en sådan tecknare eller köpare är laglig enligt tillämpliga investeringslagar eller liknande tillämplig lagstiftning. Varje investerare bör konsultera sina egna rådgivare för att göra bedömningar av de legala, skattemässiga, affärsmässiga, finansiella och övriga konsekvenser som är förknippade med teckning eller förvärv av värdepappren.

I samband med Företrädesemissionen kan SEB Enskilda eller ett ombud eller närstående till SEB Enskilda (i denna egenskap benämnd "Stabiliseringsansvarig") komma att utföra transaktioner som stabiliserar eller upprätthåller marknadspriset för Aktierna, Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna på nivåer som i annat fall kanske inte hade varit rådande. Sådana transaktioner kan komma att utföras på var och en av de börser där Aktierna är noterade, på OTC-marknaden eller på annat sätt. Den Stabiliseringsansvarige har inte någon skyldighet att vidta några stabiliseringsåtgärder och dylika åtgärder kan, om de påbörjats, komma att avbrytas när som helst utan förvarning. Stabiliseringsåtgärder kan komma att vidtas från och med offentliggörandet av detta Prospekt fram till och med 30 kalenderdagar efter det att Teckningstiden löpt ut, vilket förväntas vara den 6 maj 2009. Stabiliseringsansvarig får ej stabilisera (i) Teckningsrätterna till ett pris överstigande 1,29 SEK per Teckningsrätt, motsvarande Teckningsrätternas teoretiska värde vid offentliggörandet av Teckningskursen, och (ii) Aktierna, BTA respektive de Nya Aktierna till ett pris överstigande 3,92 SEK per Aktie, BTA respektive Ny Aktie, motsvarande summan av Teckningskursen och Teckningsrätternas teoretiska värde vid offentliggörandet av Teckningskursen (2,63 SEK plus 1,29 SEK). För en mer detaljerad beskrivning av stabiliseringsaktiviteter, se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Stabilisering och andra marknadsaktiviteter".

## Framåtriktade uttalanden

Vissa uttalanden i detta Prospekt, inklusive vissa uttalanden under rubrikerna "Sammanfattning", "Riskfaktorer", "Verksamhetsbeskrivning", "Luftfartens reglering", "Sammanfattning av operationell och finansiell översikt", "Operationell och finansiell översikt" samt "Utdelning och utdelningspolicy" är baserade på SAS koncernlednings ("Koncernledningen") uppfattning, antaganden som gjorts av Koncernledningen och den information som för närvarande finns tillgänglig för Koncernledningen, och sådana uttalanden kan utgöra framåtriktade uttalanden. Sådana framåtriktade uttalanden (förutom uttalanden som bygger på historiska fakta) beträffande Koncernens resultat, finansiella ställning, kassaflöden, affärsstrategi samt Koncernledningens planer och målsättningar för framtiden kan generellt identifieras genom ord eller uttryck som "mål", "tros", "förväntas", "syftar till", "planerar", "försöker", "kommer att", "kan", "uppskattar", "skulle kunna", "kan komma att", "fortsätter" eller liknande uttryck eller negationer av dessa.

Sådana framåtriktade uttalanden inbegriper såväl kända som okända risker, osäkerhetsfaktorer och andra viktiga faktorer som kan få Koncernens faktiska resultat, utveckling, prestationer eller branschresultat att skilja sig väsentligt från den eller de framtida resultat, utveckling eller prestationer som uttrycks, uttryckligen eller underförstått, i framåtriktade uttalanden. Sådana risker, osäkerhetsfaktorer och andra viktiga faktorer avser bland annat:

- förändrade generella förutsättningar för ekonomi och näringsliv samt förändringar på de finansiella marknaderna;
- terrorattacker, militära konflikter och pandemier;
- prisökningar på flygbränsle;
- strejker eller andra arbetskonflikter;
- konkurrensspel från andra flygbolag och transportoperatörer, inklusive lågprisbolag;
- valutafluktuationer;
- framgången för Koncernens strategiska allianser;
- ytterligare sammanslagningar inom flygindustrin;
- förändringar i Koncernens affärsstrategi eller utvecklingsplaner;
- förändringar i regelverk;
- förändringar avseende Koncernens kreditvärderingar;
- utfallet av pågående tvister/utredningar;
- övriga faktorer som diskuteras mer ingående i avsnittet "Riskfaktorer" i detta Prospekt, samt
- faktorer som vid denna tidpunkt inte är kända för Koncernen.

Om någon eller flera av dessa risker eller osäkerhetsfaktorer skulle komma att bli verklighet, eller om några underliggande antaganden skulle visa sig felaktiga, kan Koncernens faktiska finansiella ställning, kassaflöden eller rörelseresultat komma att skilja sig väsentligt från de antaganden, föreställningar, bedömningar eller förväntningar som beskrivs i detta Prospekt. Bolaget uppmanar eventuella investerare att läsa avsnittet "Riskfaktorer", "Verksamhetsbeskrivning" samt "Operationell och finansiell översikt" för en mer utförlig redogörelse för de faktorer som skulle kunna påverka Koncernens framtida utveckling samt den bransch i vilken Koncernen verkar.

Bolaget gör inga utfästelser om och har inte för avsikt att revidera framåtriktade uttalanden i detta Prospekt, utöver vad som kan krävas enligt lag. Samtliga efterföljande skriftliga och muntliga framåtriktade uttalanden som hänför sig till Bolaget eller personer som företräder Bolaget, görs helt med förbehåll för de osäkerhetsfaktorer som omnäms ovan och som återfinns på andra ställen i detta Prospekt.

## Presentation av finansiell information och viss övrig information

### Finansiell information

Detta Prospekt innehåller reviderade koncernredovisningar för åren avslutade per den 31 december 2006, 2007 och 2008, vilka har upprättats i enlighet med den av EU antagna internationella redovisningsstandarderna IFRS ("IFRS").

Koncernens resultaträkningar i detta Prospekt har justerats för de presenterade perioderna för att visa de avvikelser som omklassificerats till verksamheter under avveckling på en jämförbar basis. Tillgångar och skulder för avyttrade verksamheter har klassificerats som "tillgångar som innehas för försäljning" respektive "skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning" vid det datum då kriterierna för redovisning som verksamhet under avveckling uppfylls.

Historiskt sett har Koncernen presenterat finansiell information rörande dess intäkter uppdelat på de geografiska marknader på vilka Koncernen verkar. Intäkter från flygningar inom Danmark, Norge och Sverige har allokerats till den "inhemska" geografiska marknaden. Intäkter från flygningar mellan Danmark, Norge och Sverige har allokerats till den "intra-Skandinaviska" geografiska marknaden. Alla andra intäkter från flygningar har allokerats till den geografiska marknad där destinationen är belägen. I februari 2009 godkände Styrelsen en förnyad strategisk inriktning benämnd "Core SAS", vars syfte är att omorganisera och fokusera Koncernens affärsverksamhet. Ett av målen i Core SAS är att fokusera på Koncernens nordiska hemmamarknad, vilket Koncernen definierar som Danmark, Norge, Sverige och Finland. Finland ingår i Koncernens hemmamarknad såvitt avser affärsstrategi, men när det gäller presentationen av Koncernens intäkter per geografisk marknad inkluderar Finland i den "Europeiska" geografiska marknaden.

Koncernen har inkluderat vissa finansiella jämförelsemått i detta Prospekt vilka inte är upprättade i enlighet med IFRS eller någon annan generellt accepterad redovisningsstandard. Dessa jämförelsemått, vilka är definierade i detta Prospekt (se "Ordlista"), inkluderar EBITDAR (före nedskrivningar), justerad EBITDAR, justerad EBT, justerad EBIT (vad avser Koncernens affärsråden), justerad skuldsättningsgrad och CFROI. Dessa jämförelsemått är inte enhetligt eller legalt definierade och är inte godkända enligt IFRS eller någon annan generellt accepterad redovisningsstandard och de ska inte ses som ett alternativ till nettoresultat (förlust), rörelseresultat eller andra jämförelsemått definierade i enlighet med IFRS. Koncernledningen är av uppfattningen att dessa jämförelsemått ger en tydligare bild av de resultat, både på Koncernnivå och per affärssegment, som genereras av kärnverksamheten och ger därigenom Koncernledningen ett bättre underlag för att utvärdera relevanta trender på ett mer meningsfullt sätt när dessa jämförelsemått ses tillsammans med (men inte i stället för) andra jämförelsemått som beräknas i enlighet med IFRS. Koncernledningen menar i synnerhet att EBITDAR (före nedskrivningar) är ett användbart jämförelsemått vad avser Koncernens operationella lönsamhet, eftersom Koncernledningen anser att ett flygbolag med merparten operationella leasingavtal inte är fullt jämförbart med ett flygbolag som har merparten förvärvade flygplan och därmed högre avskrivningar och potentiellt högre finansieringskostnader. Vidare menar Koncernen att justerad EBITDAR, vilket exkluderar vissa poster som Koncernledningen anser vara av engångskaraktär, är ett användbart jämförelsemått för att analysera Koncernens operationella lönsamhet utan att ta hänsyn till effekterna av dessa engångsposter. För att illustrera, EBITDAR (före nedskrivningar):

- exkluderar vissa skattebetalningar som kan återspegla en minskad tillgång till likvida medel för Koncernen;
- tar inte hänsyn till kontanta investeringsbehov i anläggningstillgångar som skrivs av och amorteras och som kan komma att behöva bytas ut i framtiden;
- tar inte hänsyn till eventuella nedskrivningar på tillgångar som till exempel goodwill i Koncernens dotter- och intressebolag.
- visar inte på skillnader i, eller behovet av likvida medel för, Koncernens rörelsekapitalbehov; och
- visar inte på den betydande finansiella kostnaden, eller de likvida medel som krävs för att täcka räntekostnaderna, för Koncernens skulder.

Justerad EBITDAR exkluderar även inverkan av de poster som Koncernen inte betraktar som representativa för Koncernens operativa verksamhet. Vid beräkningen av EBITDAR och justerad EBIT, återför Koncernen vissa exceptionella och engångsposter som Koncernledningen inte tror reflekterar Koncernens underliggande verksamhet. Dessa poster inkluderar, men är inte begränsade till:

- omstrukturingskostnader som tagits för att realisera framtida kostnadsbesparingar;
- effekterna av Q400-incidenterna (som beskrivs i detta Prospekt);
- effekterna av strejker av Koncernens anställda; samt
- effekterna av vissa samarbetsavtal mellan flygbolag som Koncernen inte anser vara ett led i ordinarie affärstransaktioner.

Koncernledningen anser att CFROI (*Cash flow Return On Investments*) är ett användbart mått på Koncernens operationella lönsamhet, eftersom den anser att ett flygbolag med fler operationella leasingavtal och arrangemang som inte tas med i balansräkningen inte är jämförbart med ett flygbolag med fler förvärvade flygplan och färre arrangemang som inte syns på balansräkningen. Koncernen presenterar därför CFROI som ett jämförbarhetsmått för att utvärdera Koncernens resultat, vilket har ett högre antal operationella leasingavtal och arrangemang som inte tas med i balansräkningen, med resultaten från andra

flygbolag som har fler förvärvade flygplan och färre arrangemang som inte tas med i balansräkningen.

Vissa siffror, belopp och procentsatser som återfinns i detta Prospekt summerar inte alltid på grund av avrundning. Vidare har vissa av siffrorna i dokumentet avrundats till närmaste heltal.

### Icke-reviderad information om verksamheten

Icke-reviderad information om Koncernens verksamhet är hämtad från interna rapporteringssystem. Om inget annat anges inkluderar den icke-reviderade informationen om Koncernens verksamhet inte operationell information avseende verksamheter under avveckling, till exempel operationell information rörande airBaltic Corporation A/S ("airBaltic") och Spanair S.A. ("Spanair").

### Bransch- och marknadsinformation

Detta Prospekt innehåller information från tredje part i form av bransch- och marknadsinformation samt statistik och beräkningar hämtade från branschrapporter och -studier, marknadsundersökningar, allmänt tillgänglig information och kommersiella publikationer.

Viss information om marknadsandelar och andra uttalanden i detta Prospekt gällande flygindustrin och Koncernens position i relation till sina konkurrenter är inte baserad på publicerad statistisk information eller information som erhållits från oberoende externa parter. Sådan information och sådana uttalanden återspeglar snarare Bolagets bästa uppskattningar med utgångspunkt i information som erhållits från bransch- och affärsorganisationer och andra kontakter i den bransch där Bolaget konkurrerar samt information som har publicerats av dess konkurrenter. Bolaget anser att sådan information är användbar för att hjälpa investerare att förstå den bransch i vilken Koncernen är verksam och Koncernens position inom branschen. Bolaget har emellertid inte tillgång till de fakta och antaganden som ligger bakom siffrorna, marknadsinformationen och annan information som hämtats från allmänt tillgängliga källor och har inte heller gjort några oberoende verifieringar av den information om marknaden som har tillhandahållits av tredje part, branschen eller allmänna publikationer. Dessutom, även om Bolaget är av den åsikten att dess interna analyser är tillförlitliga, har dessa inte verifierats av någon oberoende källa och Bolaget kan inte garantera dess riktighet.

Två typer av information om marknadsandelar presenteras i detta Prospekt: information om marknadsandelar som är specifik för vissa länder och information om marknadsandelar i relation till interkontinentala flygningar. Den landspecifika informationen om marknadsandelar i detta Prospekt är baserad på passagerarsegment, som reflekterar det totala antalet passagerare multiplicerat med det totala antalet segment (dvs. en start och landning) som dessa passagerare flög. Passagerarsegmenten för ett visst land representerar det totala antalet passagerarsegment för flygningar som avgår från, eller ankommer till, flygplatser i det aktuella landet, inklusive alla inrikespassagerare, europeiska passagerare och interkontinentala passagerare. För varje marknadsandel som presenteras i detta Prospekt och som är specifik för ett visst land har Koncernen uppskattat sin, eller det relevanta flygbolagets, ungefärliga andel av de totala passagerarsegmenten för det aktuella landet. Koncernens uppskattningar vad gäller de totala passagerarsegmenten för specifika länder är baserade på publicerad statistisk information som hämtats från oberoende externa parter. Information om totala passagerarsegment baseras på information från Luftfartsverket ([www.lfv.se](http://www.lfv.se)) i Sverige, Avinor ([www.avinor.no](http://www.avinor.no)) i Norge, Statens Luftfartsvæsen ([www.slv.dk](http://www.slv.dk)) i Danmark och Finavia ([www.finavia.fi](http://www.finavia.fi)) i Finland. Marknadsandelar med avseende på interkontinentala flygningar är baserade på total ASK för reguljärflyg mellan Skandinavien och Nordamerika respektive Asien. Bolagets källa för total ASK för reguljärflyg som drivs av andra flygbolag är APG Dat ([www.airlineplanning.com](http://www.airlineplanning.com)). För de marknadsandelar för interkontinentalflyg som presenteras i detta Prospekt har Bolaget uppskattat sin ungefärliga andel av total ASK för sådant interkontinentalt reguljärflyg.

Varken Bolaget eller Joint Bookrunners påtar sig något ansvar för riktigheten i någon information om marknadsandelar eller siffror för industrin som inkluderar i detta Prospekt. Bolaget bekräftar att den information som tillhandahålls av externa parter har återgivits korrekt. Såvitt Bolaget känner till och har haft möjlighet att säkerställa genom jämförelse med information som har publicerats av sådana externa parter har inte några fakta utelämnats som skulle kunna göra den återgivna informationen felaktig eller vilseledande.

### Vissa termer som används i detta Prospekt

- "SEK" avser svenska kronor, den officiella valutan i Sverige;
- "NOK" avser norska kronor, den officiella valutan i Norge;
- "DKK" avser danska kronor, den officiella valutan i Danmark;
- "EUR" avser Euro, den officiella valutan i de stater som deltar i det tredje steget i den Europeiska monetära unionen;
- "USD" avser amerikanska dollar, den officiella valutan i USA;
- "Europeiska unionen" eller "EU" avser medlemsstaterna i den Europeiska unionen;
- "Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet" eller "EES" avser Europeiska unionen, Island, Liechtenstein och Norge;
- "Norden" eller "de nordiska länderna" avser Danmark, Norge, Sverige och Finland, men exkluderar Island;
- "Skandinavien" avser Danmark, Norge och Sverige; och
- "Nordamerika" avser USA och Kanada.

Se även "Ordlista" för definitioner av vissa andra termer som används i Prospektet.

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	Sammanfattning
<b>8</b>	Risikfaktorer
<b>22</b>	Inbjudan till teckning av Nya Aktier
<b>23</b>	Bakgrund och motiv
<b>24</b>	Villkor och anvisningar
<b>30</b>	VD har ordet
<b>31</b>	Marknadsöversikt
<b>35</b>	Verksamhetsbeskrivning
<b>55</b>	Luftfartens reglering
<b>60</b>	Kapitalisering och skuldsättning
<b>61</b>	Växelkurser
<b>62</b>	Finansiell och operationell information i sammandrag
<b>65</b>	Sammanfattning av operationell och finansiell översikt
<b>67</b>	Operationell och finansiell översikt
<b>100</b>	Aktiekapital och ägarförhållanden
<b>103</b>	Historisk aktiekursutveckling
<b>104</b>	Utdelning och utdelningspolicy
<b>105</b>	Styrelse, koncernledning och revisor
<b>114</b>	Bolagsordning
<b>117</b>	Legala frågor och kompletterande information
<b>120</b>	De skandinaviska värdepappersmarknaderna
<b>125</b>	Skattefrågor
<b>133</b>	Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.
<b>F-1</b>	Finansiella rapporter
<b>172</b>	Ordlista
<b>Omslag</b>	Adresser

## Villkor i korthet

<i>Företrädesrätt</i>	Berättigade aktieägare erhåller 14 Teckningsrätter för varje befintlig Aktie i SAS som innehas på Avstämningsdagen. En Teckningsrätt berättigar innehavaren till teckning av en Ny Aktie.
<i>Avstämningsdag</i>	18 mars 2009.
<i>Teckningskurs</i>	2,63 SEK per Ny Aktie. Betalning för de Nya Aktierna skall erläggas enligt villkoren i Prospektet och skall uppgå till 2,63 SEK per Ny Aktie (eller, i förekommande fall, det belopp i DKK respektive NOK som motsvarar 2,63 SEK per den omräkningsdag om anges i Prospektet), se "Villkor och anvisningar".
<i>Teckningstid</i>	23 mars – 6 april 2009.
<i>Handel med teckningsrätter</i>	23 mars – 1 april 2009.

## Tidpunkt för finansiell information m.m.

Årsstämma	31 mars 2009
Delårsrapport januari – mars 2009	28 april 2009
Delårsrapport januari – juni 2009	12 augusti 2009
Delårsrapport januari – september 2009	5 november 2009
Bokslutskommuniké 2009	Februari 2010

# Sammanfattning

Denna sammanfattning skall endast ses som en introduktion till Prospektet och belyser information som beskrivs mer detaljerat på andra ställen i Prospektet. Sammanfattningen är inte fullständig och innehåller inte all den information som Du bör överväga innan Du beslutar att investera i de Nya Aktierna. Innan Du investerar bör Du noga läsa igenom hela Prospektet, inklusive "Riskfaktorer", "Verksamhetsbeskrivning" och de historiska finansiella räkenskaperna. Varje beslut om att utnyttja Teckningsrätter eller investera i de Nya Aktierna skall grunda sig på en bedömning av Prospektet i dess helhet. Se "Operationell och finansiell översikt" för information avseende de historiska finansiella räkenskaperna, valutakurser och andra frågor. En investerare som väcker talan vid domstol med anledning av uppgifterna i Prospektet kan bli tvungen att svara för kostnaderna för översättning av Prospektet i den jurisdiktion där sådan talan väckts. En person får göras ansvarig för uppgifter som ingår i eller saknas i sammanfattningen eller en översättning av den bara om sammanfattningen eller översättningen är vilseledande eller felaktig i förhållande till de andra delarna av Prospektet.

## Översikt

Koncernens kärnverksamhet består av att bedriva passagerarflygtrafik i ett omfattande nordiskt, europeiskt och interkontinentalt linjenät. Under 2008 hade Koncernen i genomsnitt cirka 20 500 heltidsanställda, genomförde i genomsnitt 1 167 avgångar per dag och erbjöd reguljärflyg och chartrade passagerarflyg till 176 destinationer i Norden, övriga Europa, Nordamerika och Asien. Under 2008 genererade Koncernen totala intäkter om 53 195 MSEK och transporterade cirka 29 miljoner passagerare.

Koncernen är medlem av Star Alliance, vilket utgör hörnstenen i Koncernens globala partner- och nätverksstrategi och erbjuder Koncernens kunder tillförlitliga rese- och tjänsteprodukter över hela världen. Star Alliance är den största flygalliansen i världen med 24 flygbolag som medlemmar, inklusive tre regionala flygbolag, och genomför fler än 16 500 flygningar dagligen till 912 destinationer i 159 länder.<sup>1</sup>

Förutom passagerarflyg erbjuder Koncernen flygfrakttjänster och andra flygrelaterade tjänster på utvalda flygplatser i Koncernens linjenätverk. För närvarande levererar koncernen fraktgodis till destinationer i Norden, övriga Europa, Nordamerika och Asien. Den största delen av fraktintäkterna kommer från utnyttjandet av lastutrymmena i Koncernens passagerarflyg för transport av varor, reservdelar och annat gods för en bred kundbas som inkluderar skandinaviska bolag och andra externa parter. Koncernens övriga flygrelaterade tjänster utnyttjas i huvudsak av Koncernens flygbolag och inkluderar ground handling-tjänster för passagerare, bagage och flygplan, underhåll, reparation och andra flygplatsrelaterade tjänster.

I syfte att öka Koncernens lönsamhet för att bemöta den aktuella ekonomiska nedgången och interna utmaningar har Koncernen lanserat en förnyad strategisk inriktning, Core SAS, som förväntas implementeras från 2009 fram till 2011. Core SAS syftar till att koncentrera och omorganisera Koncernens affärsverksamhet och innehåller följande fem huvudområden:

- Fokus på den nordiska hemmamarknaden;
- Fokus på affärsresenärer och ett starkt kommersiellt erbjudande;
- Förbättra Koncernens kostnadsbas;
- Effektivisera Koncernens organisation med förstärkt kundfokus; och
- Förstärka Koncernens kapitalstruktur.

Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS" för en detaljerad beskrivning av Core SAS, de åtgärder som Koncernen avser att vidta för

<sup>1</sup> Källa: [www.staralliance.com](http://www.staralliance.com)

att implementera Core SAS samt Koncernens uppskattning av de effekter som Core SAS kommer att ha på Koncernens verksamhet, resultat och finansiella ställning.

## Viktiga konkurrensfördelar

- Attraktiv hemmamarknad
- Stark marknadsposition
- Tillförlitlig plattform för verksamheten och lönsam kärnverksamhet
- Omfattande affärserbjudande
- Flexibel struktur på flygplansflottan
- Tidigare implementeringar av förändringar i verksamheten

## Bakgrund och motiv

### Bakgrund

Mellan 2005 och 2007 gynnades den europeiska flygindustrin av ett fördelaktigt ekonomiskt klimat. Under denna period uppvisade efterfrågan på flygresor inom Europa samt mellan Europa och interkontinentala destinationer en stark tillväxt. Ett antal befintliga reguljärflygbolag ökade sin kapacitet väsentligt på sådana linjer. Trots denna kapacitetsökning överträffade den ökade efterfrågan tillväxten i kapacitet inom flygindustrin.

Under 2008 försämrades dock marknadsförutsättningarna för flygbolag märkbart och året var förmodligen ett av de mest utmanande och turbulenta i flygindustrins historia. Flygbolagen drabbades av rekordhöga bränslepriser speciellt under första halvan av 2008 och av avtagande efterfrågan från passagerare under andra halvan av 2008, vilket påverkade yield och kabinfaktorer och medförde betydande lönsamhetsminskningar inom hela flygindustrin.

Koncernen har även ställts inför ett antal interna utmaningar såsom en väsentligt högre kostnadsbas i förhållande till lokala lågpris-konkurrenter, förluster från verksamheter utanför kärnverksamheten och negativa engångshändelser. Sedan 2002 har Koncernen introducerat en rad initiativ för att minska sin kostnadsbas. Trots dessa åtgärder har Koncernen fortfarande en relativt sett högre kostnadsbas än lokala lågpris-konkurrenter och Koncernen har uppvisat betydande förluster från de verksamheter utanför kärnverksamheten som nyligen har avyttrats eller som skall avyttras. Koncernen har också påverkats negativt av strejker och avställningen av Q400-plan, vilket har medfört betydande kostnader för Koncernen under de senaste åren. Sammantaget har de ovan nämnda posterna begränsat Koncernens lönsamhet.

### Motiv

För att bemöta den rådande globala situationen och interna utmaningar och med målsättningen att stärka Koncernens långsiktiga position som ett konkurrenskraftigt och lönsamt flygbolag, har Koncernledningen och Styrelsen beslutat om en förnyad strategisk inriktning för Koncernen, vilket offentliggjordes den 3 februari 2009. Core SAS avser att skapa de nödvändiga grundförutsättningarna som behövs för att utveckla ett konkurrenskraftigt SAS, genom att skapa en Koncern som långsiktigt genererar värde för aktieägarna och som proaktivt möter de rådande förändringarna i branschen, de interna utmaningarna och den nedåtgående globala konjunkturen. I samband med Core SAS har Styrelsen beslutat om denna Företrädesemission om cirka 6 miljarder SEK.

### Användning av emissionslikviden

Bruttolikviden från Företrädesemissionen förväntas uppgå till högst cirka 6 miljarder SEK och till högst cirka 5,8 miljarder SEK efter avdrag för emissionskostnader om cirka 230 MSEK. Koncernen avser att använda nettolikviden från Företrädesemissionen till att stärka kapitalstrukturen, och stödja implementeringen av Core SAS, vilket innebär betalning av omstruktureringskostnader uppkomna vid genomförandet av omorganisationen och kostnadsbesparingarna i enlighet med Core SAS.

### Risikfaktorer

#### Risker relaterade till flygbranschen

- Såväl efterfrågan på flygresor som Koncernens lönsamhet och förmodligen att finansiera sin verksamhet har påverkats, och kan komma att påverkas, negativt av den ekonomiska nedgången på både världsmarknaden och lokala marknader.
- Efterfrågan på flygresor och Koncernens verksamhet varierar kraftigt beroende på säsong.
- Koncernen är verksam inom en mycket konkurrensutsatt bransch.
- Överkapaciteten inom flygbranschen kan bestå eller öka i framtiden.
- Koncernen är exponerad för risker relaterade till pris på, och tillgång till, flygbränsle.
- Flygbolag har en hög andel fasta kostnader, inklusive många fasta förpliktelser.
- Flygbranschen har genomgått, och kan fortsätta att genomgå, konsolidering.
- Flygbolag är beroende av tillgång till lämpliga flygplatser och att dessa uppfyller branschens operativa behov.
- Flygbolag är exponerade mot risken för förluster till följd av flygolyckor och liknande katastrofer, konstruktionsfel samt funktionsstörningar.
- Epidemier och pandemier kan påverka efterfrågan på flygresor negativt.
- Flygbolagens försäkringar kan bli för svåra eller kostsamma att erhålla, vilket skulle kunna exponera Koncernen mot avsevärda förluster och inverka väsentligen negativt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Införande av nya regionala, nationella och internationella regler, eller ändring av befintliga regler, kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Lagar och föreskrifter på miljöområdet, bland annat restriktioner avseende bullernivåer och utsläpp av växthusgaser, kan ha en negativ inverkan på Koncernen.
- Terrorattacker och militära konflikter – eller hot därom – samt deras efterdyningar har haft, och kan komma att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet.
- Flygbranschen är föremål för omfattande skatter, luftfarts- och licensavgifter samt andra avgifter och tilläggsavgifter som kan påverka efterfrågan.
- Flygbolag drabbas av driftsstörningar och driftsavbrott.

#### Risker relaterade till Koncernen

- Det kan inte garanteras att Koncernen kommer kunna uppnå de mål och prognoser som ingår i Core SAS. Om Koncernen inte lyckas uppnå dessa mål eller om Core SAS i övrigt inte är framgångsrikt kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Lönsamheten i och värdet på Koncernens dotterbolag och innehav i intresseföretag kan påverkas negativt av en varaktigt nedgång på marknaden som gör det svårare eller omöjligt att genomföra avyttringar. Dessutom kan Koncernen i samband med sådana avyttringar komma att åta sig eventualförpliktelser efter avyttringarna, vilka skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter om de materialiseras.
- Koncernen har en historik med redovisade förluster och Koncernens framtida lönsamhet och finansiella ställning är beroende av att Core SAS genomförs på ett framgångsrikt sätt.
- Koncernen är beroende av de skandinaviska marknaderna för en betydande del av sina intäkter. Konjunkturbedgången på dessa marknader har haft, och kommer att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Koncernens skuldsättning kan ha betydande inverkan på Koncernens verksamhet och likviditet, vilket kan medföra att Koncernen blir mer sårbar för negativa ekonomiska och konkurrensmässiga förhållanden.
- Underlåtenhet att uppfylla skyldigheterna, eller brott mot de finansiella åtagandena, i Koncernens låneavtal skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Nedgraderingar i kreditvärdigheten skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens likviditet och finansieringskostnader.
- Bolagets största aktieägare har möjlighet att utöva ett betydande inflytande över Bolagets verksamhet.
- Avbrott i arbetet kan påverka Koncernens verksamhet negativt.
- Koncernen är beroende av förmågan att attrahera och behålla kvalificerad personal till en rimlig kostnad.
- Koncernen är exponerad för valutarisker.
- Koncernen är exponerad för ränterisker.
- Koncernen är exponerad för risker relaterade till ogynnsamma händelser som påverkar Koncernens strategiska allianser och samarbetsavtal med andra flygbolag.
- Koncernen är inblandad i rättsprocesser och skiljeförfaranden.
- Koncernen är utsatt för skatterelaterade risker.
- Koncernens pensionsförpliktelser kan överstiga för ändamålet avsatta medel och förändringar i redovisningsprinciper skulle kunna få en avsevärd inverkan på Koncernens pensionsförpliktelser.

- Koncernen är exponerad för risker hänförliga till motpartsförluster i vissa finansiella och andra transaktioner.
- Koncernen är beroende av resebyråer, flygledning, leverantörer av IT-tjänster, underhållstjänster, ground handling-tjänster och andra externa tjänsteleverantörer.
- Större fel eller driftsstörningar i Koncernens datorsystem skulle kunna ha en negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### *Risker relaterade till Företrädesemissionen och Aktierna*

- Om Bolaget skulle upphöra att huvudsakligen ägas av och faktiskt kontrolleras av skandinaviska stater, medborgare och/eller företag, kan Koncernen komma att påverkas negativt och utomskandinaviska aktieägare bli utspädda eller tvingas avyttra sina aktier.
- Kursen på Aktierna och Teckningsrätterna kan påverkas negativt om Bolagets största aktieägare – eller andra aktieägare – avyttrar, eller om Bolaget emitterar, ett betydande antal Aktier eller om det uppfattas som att en sådan försäljning eller emission skulle vara förestående.
- Bolaget kan inte garantera att någon handel med Teckningsrätter kommer att utvecklas eller att tillräcklig likviditet uppnås.
- Aktieägare som inte deltar i Företrädesemissionen före utgången av Teckningstiden kommer att gå miste om sin rätt att teckna Nya Aktier till Teckningskursen.
- Aktieägare som inte utnyttjar sina Teckningsrätter blir utspädda.
- Kursen på Aktierna eller Teckningsrätterna kan vara volatil.
- Bolaget kan inte garantera ett framgångsrikt genomförande av Företrädesemissionen till ett minsta belopp om 6 miljarder SEK.
- Bolaget har inte lämnat någon utdelning sedan det bildades 2001 och Bolagets förmåga att i framtiden lämna utdelning beror på en mängd olika faktorer.

För en mer detaljerad beskrivning av dessa och andra risker, se "Riskfaktorer".

#### **Övrigt**

Bolagets Styrelse består, med undantag för arbetstagarrepresentanterna, av Fritz H. Schur (ordförande), Jacob Wallenberg (vice ordförande), Jens Erik Christensen, Berit Kjøll, Dag Mejdell, Timo Peltola och Anitra Steen. Koncernledningen består av Mats Jansson (verkställande direktör och koncernchef), John S. Dueholm (vice verkställande direktör och vice koncernchef), Mats Lönnqvist (vice verkställande direktör och CFO), Benny Zakrisson (koncerndirektör SAS Individual Holdings) och Mats Lönnkvist (direktör och chefsjurist). Se "Styrelse, koncernledning och revisor."

Besöksadressen till Koncernens huvudkontor är Frösundaviks Allé 1 i Solna och postadressen är 195 87 Stockholm. Telefonnummer är 08-797 0000.

## Företrädesemissionen och de Nya Aktierna i sammandrag

<i>Företrädesemissionen</i>	De som på Avstämningsdagen är registrerade som aktieägare i Bolaget inbjuds att teckna sammanlagt högst 2 303 000 000 nya Aktier.
<i>Avstämningsdag</i>	18 mars 2009.
<i>Teckningsrätter</i>	Berättigade aktieägare erhåller 14 Teckningsrätter för varje befintlig Aktie som innehas på Avstämningsdagen. En Teckningsrätt berättigar innehavaren till teckning av en Ny Aktie.
<i>Teckningskurs</i>	2,63 SEK per Ny Aktie.
<i>Teckning och tilldelning av Nya Aktier utan Teckningsrätter</i>	Nya Aktier som inte tecknas med stöd av Teckningsrätter kommer att erbjudas dem som tecknat Nya Aktier genom utnyttjande av Teckningsrätter. Eventuella kvarvarande Nya Aktier kommer att tilldelas i första hand till aktieägare och andra som anmält intresse att teckna Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter och i andra hand till Emissionsgaranterna.
<i>Betalning</i>	Betalning för de Nya Aktierna skall erläggas enligt villkoren i detta Prospekt och skall uppgå till 2,63 SEK per Ny Aktie (eller, i förekommande fall, det belopp i DKK respektive NOK som motsvarar 2,63 SEK per den omräkningsdag som anges i detta Prospekt), se "Villkor och anvisningar".
<i>Emissionsgaranter</i>	Bolaget har ingått ett garantiavtal med Emissionsgaranterna enligt vilket dessa har åtagit sig att, under vissa förutsättningar, teckna – eller anvisa tecknare av – sammanlagt högst 42,4% av de Nya Aktierna i den mån dessa inte tecknas av aktieägare eller andra.
<i>Teckningstid</i>	23 mars – 6 april 2009.
<i>Handel med Teckningsrätter</i>	23 mars – 1 april 2009.
<i>Leverans av Nya Aktier</i>	Efter betalning av de Nya Aktierna kommer BTA (betalda tecknade aktier) att registreras i Sverige och Danmark på tecknarens konto. Inga BTA kommer att registreras i Norge. När de Nya Aktierna har registrerats hos Bolagsverket kommer de att levereras till tecknarna (i Sverige och Danmark genom att BTA omvandlas till Aktier.) Registrering hos Bolagsverket av Nya Aktier som tecknats med stöd av Teckningsrätter beräknas ske omkring den 20 april 2009. Nya Aktier som tecknas utan stöd av Teckningsrätter beräknas registreras hos Bolagsverket omkring den 4 maj 2009.
<i>Notering och upptagande till handel</i>	Teckningsrätterna kommer att handlas på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen, respektive Oslo Børs. BTA kommer att handlas på NASDAQ OMX Stockholm och NASDAQ OMX Copenhagen. Bolaget kommer ansöka om att de Nya Aktierna noteras på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen respektive Oslo Børs efter att de Nya Aktierna registrerats hos Bolagsverket.

<i>Kortnamn</i>	<b>NASDAQ OMX</b>	
	<b>Stockholm/Copenhagen</b>	<b>Oslo Børs</b>
Aktier:	SAS	SAS NOK
Teckningsrätter:	SAS TR	SAS TR NOK
BTA 1:	SAS BTA 1	-
BTA 2:	SAS BTA 2	-

<i>ISIN-koder</i>	Aktier:	SE0000805574
	Teckningsrätter:	SE0002801191
	BTA 1:	SE0002801209
	BTA 2:	SE0002801217



## Finansiell och operationell information i sammandrag

Denna sammanfattning innehåller konsoliderad finansiell information hämtad från Koncernens reviderade konsoliderade finansiella rapporter, som återfinns i annan del i detta Prospekt, från och med och per de tolv månader som avslutades den 31 december 2006, 2007 och 2008. Koncernens resultaträkning har justerats för de presenterade perioderna för att visa de avvyringar som omklassificerats till verksamheter under avveckling på en jämförbar basis. Tillgångar och skulder för avvyrtrade verksamheter har klassificerats som "tillgångar som innehas för försäljning" respektive "skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning" vid det datum då kriterierna för klassificering av dessa tillgångar som "tillgångar som innehas för försäljning" uppfylldes. Den finansiella informationen i sammandrag bör läsas tillsammans med de konsoliderade rapporterna samt avsnittet "Operationell och finansiell översikt" i detta Prospekt. Koncernens konsoliderade finansiella rapporter har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards så som de har antagits av EU ("IFRS"). Se "Ordlista" för definitioner av och koncept för de termer som nämns i tabellerna nedan:

### Finansiell information

MSEK	1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
<b>Resultaträkning i sammandrag:</b>			
Intäkter	48 952	50 598	53 195
Personalkostnader	-15 916	-16 897	-18 153
Övriga rörelsekostnader	-28 143	-28 682	-31 791
Leasingkostnader för flygplan	-2 350	-2 342	-2 282
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 740	-1 457	-1 591
Resultatandelar i intresseföretag	111	32	-147
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	76	41	4
<b>Rörelseresultat</b>	<b>990</b>	<b>1 293</b>	<b>-765</b>
Resultat från andra värdepappersinnehav	-46	5	-
Finansiella intäkter	587	787	654
Finansiella kostnader	-1 362	-1 041	-933
<b>Resultat före skatt</b>	<b>169</b>	<b>1 044</b>	<b>-1 044</b>
Skatt	26	-273	28
<b>Årets resultat från kvarvarande verksamheter</b>	<b>195</b>	<b>771</b>	<b>-1 016</b>
Resultat från avvecklade verksamheter	4 545	-135	-5 305
<b>Årets resultat</b>	<b>4 740</b>	<b>636</b>	<b>-6 321</b>
Minoritetsintresse	118	-1	-57
<b>Resultat per aktie:</b>			
Resultat per aktie (SEK)	28,10	3,87	-38,08
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter	1,19	4,69	-6,18
<b>Kassaflödesanalys i sammandrag:</b>			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 102	2 866	-2 651
Kassaflöde från investeringsverksamheten	7 485	-213	-2 913
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-7 438	-4 492	2 480
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>2 149</b>	<b>-1 839</b>	<b>-3 084</b>

MSEK	Per 31 december		
	2006	2007	2008
<b>Balansräkning i sammandrag:</b>			
Totala anläggningstillgångar	31 189	26 663	26 840
Totala omsättningstillgångar	19 975	22 107	16 524
Totala tillgångar	51 164	48 770	43 364
Totala kortfristiga fordringar	8 176	6 168	6 000
Tillgångar som innehas för försäljning	-	6 198	3 921
Totala långfristiga skulder	17 847	11 274	17 790
Totala kortfristiga skulder	16 929	20 347	16 892
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	-	5 323	2 465
Totalt eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare	16 366	17 130	8 682
Minoritetsintressen	22	19	-
<b>Totalt eget kapital</b>	<b>16 388</b>	<b>17 149</b>	<b>8 682</b>

### Nyckeltal och övrig finansiell information

Oreviderat	Per 31 december och 1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
Tillväxt i intäkter (%)	n/a	3,4	5,1
EBITDAR (före nedskrivningar) (MSEK) <sup>1</sup>	4 893	5 019	3 251
Justerad EBITDAR (MSEK) <sup>2</sup>	6 065	6 819	4 442
Justerad EBITDAR-marginal (%) <sup>3</sup>	12,4	13,4	8,3
EBT (MSEK)	169	1 044	-1 044
Justerad EBT (MSEK) <sup>4</sup>	1 388	2 798	155
Justerad EBT-marginal (%) <sup>5</sup>	2,8	5,4	0,3
CFROI (%) <sup>6</sup>	15	14	5
Soliditet (%) <sup>7</sup>	32	35	20
Justerad skuldsättningsgrad <sup>8</sup>	1,68	0,92	2,59
Finansiell beredskap (% av omsättningen) <sup>9</sup>	32	29	17
Investeringar, kvarvarande verksamheter <sup>10</sup>	1 791	2 464	4 172

<sup>1</sup> EBITDAR definieras allmänt som resultat före räntor, skatt, avskrivningar, nedskrivningar, samt leasingkostnader. Koncernen definierar EBITDAR (före nedskrivningar) som årets resultat före finansnetto, skattekostnader/-intäkter, avskrivningar och nedskrivningar, leasingkostnader för flygplan, resultatandelar i intresseföretag, resultat vid försäljning av flygplan och byggnader och andra vinster/förluster, justerad för nedskrivningar av tillgångar.

Ledningen anser att EBITDAR (före nedskrivningar) är ett användbart mått för Koncernens resultat då den anser att ett flygbolag med en större andel operationell leasing inte riktigt går att jämföra med flygbolag som har fler inköpta flygplan och därmed har högre avskrivningar och potentiellt högre finansiella kostnader. EBITDAR (före nedskrivningar) är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt vedertagna redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ersättning av nyckeltal som fastställs i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information". Se not 2 nedan för en beskrivning av beräkningen av EBITDAR (före nedskrivningar) för angivna perioder.

<sup>2</sup> Justerad EBITDAR definieras som EBITDAR (före nedskrivningar) justerad för tillbakaläggning av poster som ledningen anser vara ovanliga eller av engångsnatur.

Koncernen anser att justerad EBITDAR, som exkluderar poster som ledningen anser vara ovanliga eller av engångsnatur, är ett användbart mått för att analysera Koncernens underliggande verksamhet utan påverkan från dessa ovanliga eller engångsposter. Justerad EBITDAR är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt vedertagna redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ersättning av nyckeltal som fastställs i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information".

EBITDAR (före nedskrivningar) och justerad EBITDAR för Koncernen beräknas enligt nedan för angivna perioder:

MSEK	1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
<b>Årets resultat från kvarvarande verksamheter</b>	<b>195</b>	<b>771</b>	<b>-1 016</b>
Finansnetto <sup>a)</sup>	775	254	279
Skattekostnader/-intäkter	-26	273	-28
Avskrivningar och nedskrivningar	1 689	1 457	1 579
Leasingkostnader	2 350	2 342	2 282
Resultatandel i intresseföretag	-137	-32	147
Försäljning av flygplan och byggnader	-76	-41	-4
Andra vinster/förluster	-3	-5	-
Nedskrivning av tillgångar <sup>b)</sup>	126	-	12
<b>EBITDAR (före nedskrivningar)</b>	<b>4 893</b>	<b>5 019</b>	<b>3 251</b>
<b>Justeringar</b>			
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa <sup>c)</sup>	310	652	100
Uppskattade effekter av Q400-incidenterna <sup>d)</sup>	-	700	450
Omstruktureringskostnader <sup>e)</sup>	328	216	284
Uppskattade effekter av strejker <sup>f)</sup>	350	212	-
Ombudskostnader <sup>g)</sup>	100	-	357
Övriga engångsposter	84	20	-
<b>Justerad EBITDAR</b>	<b>6 065</b>	<b>6 819</b>	<b>4 442</b>

<sup>a)</sup> Omfattar finansiella intäkter och kostnader.

<sup>b)</sup> Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag och andra värdepappersinnehav. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag respektive resultat från andra värdepappersinnehav i koncernens resultaträkning.

<sup>c)</sup> Reflekterar Koncernens resultatandel från joint venture-avtalet med Lufthansa och Koncernens andel av bmi:s förluster på linjer till och från Storbritannien, Skandinavien och Tyskland för de angivna perioderna under ECA-avtalet. I enlighet med ECA fördelades vinsterna och förlusterna på dessa linjer till Bolaget, Lufthansa och bmi med 45%, 45% respektive 10%. ECA löpte ut 2007. Dessa belopp återförs eftersom Koncernen inte anser att dessa avtal överensstämmer med Koncernens övriga liknande avtal och därmed inte reflekterar Koncernens underliggande resultat.

<sup>d)</sup> Detta representerar uppskattningar av effekter på intäkter och ökade kostnader i samband med Q400-incidenterna. Dessa beräknades genom att lägga till den uppskattade negativa effekten på intäkterna om 370 MSEK under 2007 och de uppskattade positiva effekterna på intäkterna om 50 MSEK under 2008 samt de uppskattade ökade kostnaderna på 330 MSEK under 2007 och 800 MSEK under 2008, i första hand på grund av de wet lease-avtal som ingicks för flygplan som ersättning för Q400-flygplanen som togs ur trafik. Wet lease-kostnaderna uppgick under 2007 till 180 MSEK och 710 MSEK i 2008. Koncernen uppskattade effekterna från incidenterna med Q-400 flygplanen baserat på förlorade intäkter på grund av inställda flygningar, prognostiserade intäkter för perioden baserat på jämförbara perioder tidigare år med hänsyn tagen till, bland annat, trafikprognoser, makroekonomiska faktorer och konkurrenssituation. De uppskattade förlusterna för 2008 neutraliserades delvis av en utbetalning på cirka 350 MSEK som togs emot som kompensation från Bombardier, tillverkaren av Q400-flygplanen.

<sup>e)</sup> Omstruktureringskostnaderna representerar primärt kostnader i samband med avgångsvederlag till anställda. Under 2006 inkluderade omstruktureringskostnaderna även 70 MSEK i samband med nedläggningen av anläggningar som inte längre används i verksamheten.

<sup>f)</sup> Under 2006 och 2007 påverkades Koncernen av olika strejker bland fackligt anslutna anställda i Danmark och Sverige. Siffrorna i tabellen ovan representerar den uppskattade negativa effekten på intäkterna i samband med dessa strejker och de ökade kostnaderna som uppstod som ett resultat av dessa strejker delvis neutraliserat av mottagen kompensation. Koncernen uppskattade effekten av strejkerna baserat på förlorade intäkter till följd av inställda flyg, och prognostiserade intäkterna baserat på intäkter under motsvarande period under tidigare år, med hänsyn tagen till, bland annat, trafikprognoser, makroekonomiska faktorer och konkurrenssituation. De ökade kostnaderna som uppstod till följd av strejkerna var uppskattade baserat på ökade kostnader i samband med passagerarersättning, alternativa researrangemang för strandsatta passagerare samt övertidsersättning till kundservice- och biljettförsäljningspersonal. Under 2007, mottog Koncernen 300 MSEK som kompensation för strejkerna.

<sup>g)</sup> Omfattar juridiska kostnader och kostnader för förlikning i samband med utredningen av fraktverksamheten av det amerikanska justitiedepartementet 2006 och 2007, samt advokatkostnader om 84 MSEK i samband med de konflikter med arbetsmarknadsstiftningen som uppstod vid anställning av markservicepersonal som tidigare varit anställd på Braathens år 2002.

<sup>3</sup> **Justerad EBITDAR-marginal avser justerad EBITDAR dividerat med intäkterna.**

<sup>4</sup> **Justerad EBT, definieras som resultat före skatt justerat för nedskrivning av tillgångar, försäljning av flygplan och byggnader, andra vinster/förluster och engångsposter.**

Koncernledningen anser att det är ett användbart verktyg för utvärdering av verksamhetens underliggande resultat. Koncernen gör justeringar i resultatet före skatt, eftersom ledningen inte anser att dessa poster ger en korrekt återspeglning av verksamhetens faktiska karaktär och/eller eftersom dessa poster är antingen engångsposter eller av ovanlig karaktär. Koncernen har valt att göra dessa justeringar för att visa en tydligare bild av resultatet av Koncernens underliggande verksamhet och generera ett nyckeltal som enklare kan jämföras över en längre tid. Justerad EBT är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS och bör inte betraktas som ett alternativ till resultat före skatt. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag.

Justerad EBT för Koncernen beräknas enligt nedan för angivna perioder:

MSEK	1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
Resultat före skatt	169	1 044	-1 044
<i>Justeringar:</i> <sup>a)</sup>			
Nedskrivning av tillgångar <sup>b)</sup>	126	-	12
Försäljning av flygplan och byggnader	-76	-41	-4
Andra vinster/förluster	-3	-5	-
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa	310	652	100
Uppskattade effekter av Q400-incidenterna	-	700	450
Omstruktureringskostnader	328	216	284
Uppskattade effekter av strejker	350	212	-
Ombudskostnader	100	-	357
Övriga engångsposter	84	20	-
<b>Justerad EBT</b>	<b>1 388</b>	<b>2 798</b>	<b>155</b>

<sup>a)</sup> Se beskrivningen av justeringar i ovanstående avstämning av justerad EBITDAR.

<sup>b)</sup> Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag och andra värdepappersinnehav. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag respektive resultat från andra värdepappersinnehav i koncernens resultaträkning.

<sup>5</sup> **Justerad EBT-marginal avser justerad EBT dividerat med intäkterna.**

<sup>6</sup> **CFROI (Cash Flow Return On Investment) är justerad EBITDAR i relation till totala tillgångar (justerat sysselsatt kapital) som beräknas som synligt eget kapital, plus minoritetsandelar, plus övervärde i flygplansflottan, plus 7 gånger den årliga nettokostnaden för operationell flygplansleasing plus finansiell nettoskuld, minus kapitalandelar i intresseföretag. Mättet kan också uttryckas som de totala tillgångarnas bokförda värde, plus övervärdet i flygplansflottan, plus 7 gånger den årliga nettokostnaden för operationell flygplansleasing, minus kapitalandelar i intresseföretag minus icke räntebärande skulder och räntebärande tillgångar exklusive pensionsnetto.**

Ledningen anser att CFROI är ett användbart mått för Koncernens resultat då den anser att ett flygbolag med en större andel operationell leasing och finansieringslösningar som ej återspeglas på balansräkningen inte riktigt går att jämföra med flygbolag som har fler inköpta flygplan och färre finansieringslösningar som ej återspeglas på balansräkningen. Koncernen presenterar därför CFROI som ett jämförelsemått som kan användas för att jämföra Koncernens resultat, som har en större andel operationell leasing och finansieringslösningar som ej återspeglas på balansräkningen, med andra flygbolag som har en större andel inköpta plan och lägre andel finansieringslösningar som ej återspeglas på balansräkningen. CFROI är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt accepterade redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ett alternativ till andra mått som fastställs i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag.

<sup>7</sup> **Eget kapital (inklusive minoritetsintressen) dividerat med totala tillgångar.**

<sup>8</sup> **Beräknat genom att dividera finansiell nettoskuld (räntebärande skulder minus räntebärande tillgångar, exklusive pensionstillgångar) plus sju gånger den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing netto, med eget kapital.**

Koncernledningen är av uppfattningen att detta nyckeltal är ett användbart mått på Koncernens operationella utveckling då ett flygbolag med fler operationella leasar och åtaganden utanför balansräkningen inte är jämförbart med ett flygbolag med fler inköpta flygplan och färre åtaganden utanför balansräkningen. Koncernen presenterar därför nyckeltalet finansiell nettoskuld justerat för kostnader för operationella leasar i relation till eget kapital som ett jämförelsemått för att kunna jämföra Koncernens finansiella ställning och resultat, vilket inkluderar ett stort antal operationella leasar och åtaganden utanför balansräkningen, med den finansiella ställningen och resultatet hos andra flygbolag som har fler inköpta flygplan och färre åtaganden utanför balansräkningen. Nyckeltalet justerat skuldsättningsgrad är inte definierat i enlighet med IFRS eller andra generellt antagna redovisnings-

principer och ska inte anses ersätta nyckeltal som definieras i enlighet med IFRS. Andra företag inom flygbranschen kan beräkna detta nyckeltal annorlunda, därför är det möjligt att de av Koncernen redovisade siffrorna inte är direkt jämförbara med andra bolags siffror.

<sup>9</sup> **Finansiell beredskap består av likvida medel plus outnyttjade kreditfaciliteter.**

<sup>10</sup> **Se not 37 i de konsoliderade finansiella rapporterna i detta Prospekt.**

#### Operationella nyckeltal

Oreviderat	1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
Antal beflugna destinationer (reguljärtrafik) <sup>1</sup>	164	158	176
Antal flygningar (reguljärtrafik) <sup>1</sup>	552 899	423 807	427 201
Antal passagerare, totalt (tusental) <sup>2</sup>	30 139	30 590	30 772
Antal passagerare, reguljärtrafik (tusental)	28 863	29 165	29 593
Offererade säteskilometer, ASK, totalt (miljoner) <sup>2</sup>	44 353	44 446	45 779
Offererade säteskilometer, ASK, reguljärtrafik (miljoner)	40 188	40 031	42 008
Betalda passagerarkilometer, RPK, totalt (miljoner) <sup>1,2</sup>	46 770	33 082	33 097
Betalda passagerarkilometer, RPK (reguljärtrafik) (miljoner)	29 545	29 365	29 907
Kabinfaktor (total) (%) <sup>2</sup>	74,3	73,4	71,2
Genomsnittlig passagerarsträcka, totalt (km)	1 084	1 054	1 070
Betalt flygbränslepris, genomsnitt (USD/ton) <sup>1</sup>	715	781	1 020
Intäkt per passagerare (SEK) <sup>3</sup>	1,20	1,25	1,27
RASK (SEK) <sup>4</sup>	0,80	0,92	0,91

<sup>1</sup> Inkluderar Spanair och airBaltic för 2006.

<sup>2</sup> Totalen avspeglar reguljärtrafik, charter och ad hoc-flygningar.

<sup>3</sup> Passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet betalda passagerarkilometer (RPK) (reguljärtrafik).

<sup>4</sup> Passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet offererade säteskilometer (ASK) (reguljärtrafik).

# Risikfaktorer

Teckning av Nya Aktier (genom utnyttjande av Teckningsrätter eller på annat sätt) innebär ett antal risker. Innan du tecknar Nya Aktier bör du noggrant överväga all information i Prospektet och i synnerhet de specifika faktorer som anges nedan. De risker och osäkerhetsfaktorer som beskrivs nedan är inte de enda risker och osäkerhetsfaktorer som Koncernen står inför. Ytterligare risker som Koncernen för närvarande anser vara oväsentliga kan också inverka negativt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning eller resultat. Om någon av de tänkbara händelser som beskrivs nedan inträffar kan Koncernens verksamhet, finansiella ställning eller resultat i väsentlig grad påverkas negativt. Den ordning i vilken de enskilda riskerna presenteras är inte någon indikation på sannolikheten för att de ska inträffa eller på deras relativa betydelse. Dessa risker bör även beaktas i samband med upplysningen om framåtriktade uttalanden på sidan i i Prospektet.

## Risker relaterade till flygbranschen

*Såväl efterfrågan på flygresor som Koncernens lönsamhet och förmåga att finansiera sin verksamhet har påverkats, och kan komma att påverkas, negativt av den ekonomiska nedgången på både världsmarknaden och lokala marknader.*

Såväl allmänna ekonomiska förhållanden som allmänna förhållanden i branschen påverkar Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat avsevärt. En stark efterfrågan på flygresor är beroende av flera olika faktorer inklusive, men inte begränsade till, gynnsamma ekonomiska förhållanden, låg arbetslöshet, stort konsumentförtroende samt tillgången till krediter för konsumenter och företag. Allmänna ekonomiska nedgångar tenderar att få väsentligt negativa effekter på flygbranschens resultat. Privatresenärer väljer ofta att flyga mer sällan, skjuta upp eller avstå från flygresor i ekonomiskt svåra tider. Även företag har en tendens att dra ned på sina utlägg på flygresor till följd av kostnadsbesparingsåtgärder eller som en följd av att affärsaktiviteter som involverar flygresor minskar.

Tillväxten inom EU håller på att mattas av och flera medlemsstater befinner sig i recession. Under 2008 ansökte ett flertal flygbolag om konkurs – däribland Sterling Airlines A/S ("Sterling Airlines"), som var en av Koncernens större konkurrenter i Skandinavien – på grund av den betydande oron på finansmarknaden, den svaga ekonomin och överkapacitet i flygbranschen. Kreditkrisen och den efterföljande oron inom den globala finanssektorn har inverkat, och kommer även fortsättningsvis att inverka, negativt på Koncernen, flygbranschen i stort och många ekonomier över hela världen. Eftersom Koncernens verksamhet är koncentrerad till Skandinavien skulle en nedgång i Danmark, Norge och Sverige påverka en betydande del av Koncernens intäkter. Även om dessa länders ekonomier normalt sett inte utvecklas synkroniserat har konjunkturnedgången i de tre ländernas ekonomier lett till, och kommer fortsättningsvis att leda till, en minskad efterfrågan på Koncernens tjänster, vilket har haft, och även kan komma att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Se "—Risker relaterade till Koncernen—Koncernen är beroende av de skandinaviska marknaderna för en betydande del av sina intäkter. Konjunkturnedgången på dessa marknader har haft, och kommer att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat."

Den totala efterfrågan på flygtransporter inom Europa och Skandinavien har minskat till följd av nedgången i de europeiska och skandinaviska ekonomierna och i världsekonomin. Denna minskning av efterfrågan och passagerarvolymen kan resultera i avtagande yield (dvs. intäkter per passagerare och kilometer) om inte kapaciteten

anpassas till den lägre efterfrågan. Flygbolag som har inestående fasta order på flygplan, är avtalsrättsligt bundna att ta emot leverans av beställda flygplan. Detta trots att det på grund av överkapacitet på marknaden kanske inte finns något behov av de aktuella flygplanen. Dessutom har flygbolagens, däribland Koncernens, förmåga att finansiera sin verksamhet reducerats mycket kraftigt under de senaste tolv månaderna och minskat deras förmåga att agera i enlighet med förändrade ekonomiska och affärsmässiga förhållanden.

## *Efterfrågan på flygresor och Koncernens verksamhet varierar kraftigt beroende på säsong.*

Flygbranschen tenderar att vara säsongberoende till sin natur och Koncernen har, precis som andra flygbolag, historiskt sett upplevt avsevärda variationer beroende på säsong. I allmänhet är efterfrågan relativt sett lägre från december till februari (vilket ofta har inneburit att Koncernens resultat för det första kvartalet varit negativt) och högre från april till juni samt från september till november. Dessutom företas färre affärsresor och kortlinjeflygningar i Norden (Koncernens främsta geografiska marknad) under mars och/eller april varje år i samband med påskhelgen. Se "Operationell och finansiell översikt—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Säsongsvariationer." Om variationer skulle bli större än förväntat kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

## *Koncernen är verksam inom en mycket konkurrensutsatt bransch.*

Flygbranschen är mycket konkurrensutsatt eftersom nya flygbolag kontinuerligt inträder på marknaden, befintliga flygbolag expanderar och flygbolag slår samman sina verksamheter eller bildar allianser. Konkurrensnivån varierar på olika flyglinjer beroende på antalet konkurrenter och typen av konkurrenter som är verksamma på linjen, tillämpligt regelverk och därmed sammanhängande inträdeshinder. Viktiga konkurrensfaktorer är bland annat förmågan hos nya aktörer, inklusive lågprisbolag, att inträda på marknaden, priser eller biljettnivåer, kostnadsnivå, turtäthet och tillförlitlighet, linjenätets storlek, schemaläggning av flygningar, tillgången på ankomst- och avgångstider (så kallade slots), anseende och varumärke, säkerhetshistorik, omfattning och kvalitet på de tjänster som erbjuds, flygplanens typ och ålder samt tillgången på flygplan.

Inom Norden, som är Koncernens främsta geografiska marknad, möter Koncernen konkurrens från bland andra Norwegian Air Shuttle, Malmö Aviation och Finnair. Det antal nya flygplan som beställts i norra Europa av dessa och andra flygbolag, i kombination med den vikande

efterfrågan, kommer sannolikt att öka överkapaciteten, i synnerhet om lågprisbolagen satsar på att öka sin kapacitet och marknadsandel till följd av kapacitetsreduceringar hos andra flygbolag, och leda till pressade priser och lägre yield på den nordiska marknaden.

På flyglinjer till och från Skandinavien och övriga Europa samt på interkontinentala linjer finns bland Koncernens konkurrenter andra så kallade "flag carriers" eller "legacy carriers", etablerade reguljär- och charterbolag samt lågprisaktörer. Flera av Koncernens lågpriskonkurrenter har lägre kostnader än Koncernen och kan oftare erbjuda flygningar till lägre priser. Många av Koncernens konkurrenter på europeiska linjer och interkontinentala linjer, till exempel Air France KLM och British Airways, har större hemmamarknader, större ekonomiska resurser samt mer välkända varumärken på sina respektive hemmamarknader och även globalt sett jämfört med Koncernen. Vidare har Koncernen färre passagerare på interkontinentala linjer, vilka i allmänhet ger bättre marginal, jämfört med sina konkurrenter. Sådana konkurrensmässiga utmaningar skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Dessutom har konkurrensen hårdnat på interkontinentala linjer till följd av "Open Skies-avtalet" mellan EU och USA. Se "Luftfartens reglering—Internationell reglering—Open Skies-avtalet mellan EU och USA".

Flygbolag möter även konkurrens från andra transportmedel än flyg, till exempel tåg och bil. Med tanke på att Koncernen förlitar sig på affärsresenärer kan man även stå inför framtida konkurrens från olika alternativ till affärsresor, till exempel videokonferenser och andra typer av elektronisk kommunikation i takt med att dessa tekniker utvecklas och börjar användas allt mer. Koncernen kan inte lämna några garantier för att den här typen av konkurrens inte kommer att hämma Koncernens affärsstrategier eller kommande tillväxtplaner.

#### Överkapaciteten inom flygbranschen kan bestå eller öka i framtiden.

Flygbolagens kapacitet är en avgörande faktor för lönsamheten. Enligt Ascend Worldwide uppgick det totala antalet flygplan som levererades till flygbranschen i dess helhet under 2008 till 1 049 flygplan, vilket innebar en nettoökning med 5,5% från 2007. Enligt Ascend Worldwide, Boeing Commercial Airplanes och Koncernens egna uppskattningar kommer nettoleveranserna att uppgå till mellan 1 200 och 1 400 flygplan under 2009 samt från 2010 till 2012 till mellan 1 100 och 1 400 flygplan per år. Överkapaciteten kommer sannolikt att öka på den nordiska marknaden till följd av att konkurrenter tar emot leveranser av nya flygplan och av lågprisbolagens expansion, samt på den interkontinentala marknaden till följd av "Open Skies-avtalet". Se "—Koncernen är verksam inom en mycket konkurrensutsatt bransch." Överkapaciteten inom flygbranschen kommer sannolikt att bestå eller öka om efterfrågan fortsätter att minska eller om andra flygbolag inte justerar sin kapacitet i tillräcklig utsträckning.

Justeringar av kapaciteten baseras på olika antaganden och uppskattningar som görs av branschen i stort samt av enskilda flygbolag avseende den förväntade utvecklingen av efterfrågan på flygresor och marknads tillväxt. Om dessa visar sig vara felaktiga kan det ha en negativ effekt på branschen och Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Överkapacitet till följd av en lägre tillväxt på marknaden än förväntat kan till exempel leda till att konkurrenterna sänker sina biljettpreiser eller överför överkapacitet till marknader och linjer som trafikeras av Koncernen. Detta leder till ökad konkurrens och ytterligare prispress på dessa linjer.

#### Koncernen är exponerad för risker relaterade till pris på, och tillgång till, flygbränsle.

Flygbränsle utgör en betydande andel av ett flygbolags kostnader. 2008 uppgick Koncernens utgifter för flygbränsle till 9 637 MSEK, motsvarande 19,3% av rörelsekostnaderna, jämfört med 7 554 MSEK och 16,6% av rörelsekostnaderna 2007. Efter justering för positiva valutaeffekter till följd av en svagare USD-kurs under större delen av 2008 ökade bränslekostnaderna med 2 323 MSEK på grund av högre priser och ökad bränsleförbrukning. Koncernen är känslig för prisändringar på flygbränsle relaterat till Koncernens bränslederivat, vilket kan illustreras med att en prisökning om 10% per den 31 december 2008 (allt annat lika) skulle ha påverkat Koncernens egna kapital positivt med 166 MSEK, jämfört med 260 MSEK per den 31 december 2007, medan en prissänkning om 10% skulle ha påverkat Koncernens egna kapital per den 31 december 2008 negativt med 161 MSEK, jämfört med 305 MSEK per den 31 december 2007. Se "Operationell och finansiell översikt—Policy för riskhantering—Risker i samband med priser på flygbränsle."

Priset på flygbränsle påverkas av ett stort antal faktorer, bland annat aktiviteten i ekonomin, tillväxten i ekonomin, politiska händelser, handelsaktivitet, väderförhållanden (till exempel orkaner längs den amerikanska gulfkusten), strömavbrott eller underhåll i raffinaderier samt den samordnade prissättningen på olja inom ramen för oljeproducerande länders organisationer såsom OPEC. Enligt ICAO-policy sedan 1950-talet beskattas inte flygbränsle för internationellt reguljärflyg. Införande av nya skatter på flygbränsle skulle leda till en avsevärd ökning av branschens kostnader för flygbränsle. EU-kommissionen har inom ramen för ICAO förespråkat en global koldioxidskatt på flygbränsle, men någon sådan skatt har ännu inte införts.

Koncernen kan varken på kort eller på lång sikt förutspå utvecklingen av flygbränslepriserna. Priserna på flygbränsle har historiskt sett varierat kraftigt och kommer sannolikt att göra det även i framtiden. Tabellen nedan sammanfattar genomsnittligt pris, högsta pris och lägsta pris på flygbränsle (i USD per ton) för de angivna åren :

	Genomsnitt	Högsta	Lägsta
2006	651,06	766,25	564,25
2007	712,12	957,25	542,00
2008	1 006,45	1 466,75	442,25

Källa: Jet Fuel CIF NWE.

Bristande tillgång på flygbränsle kan leda till högre flygbränslepriser eller en neddragning av tidtabellsenlig trafik. Kostnaderna för flygbränsle är också föremål för valutarisker eftersom internationella priser på flygbränsle fastställs i USD.

Flygbolag, däribland Koncernen, använder flygbränslederivat, till exempel optioner och så kallade swappar, för att säkra sig mot variationer i priset på flygbränsle. Se "Operationell och finansiell översikt—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Volatilitet i flygbränslekostnader". Detta skyddar emellertid inte Koncernen fullt ut mot effekterna av prisökningar på flygbränsle, eftersom det inte finns några garantier för att Koncernen vid varje given tidpunkt innehar derivat som ger en tillräcklig skyddsnivå mot prisökningar på flygbränsle, eller att de antaganden och uppskattningar som Koncernen har gjort av den framtida prisutvecklingen avseende flygbränsle visar sig vara korrekta. Dessutom kommer Koncernen, i den mån den säkrat sin exponering mot framtida höjningar av flygbränslepriset, inte kunna ta del av de ekonomiska fördelar som ett sänkt flygbränslepris skulle medföra. Om säkringsarrangemang inte finns på plats, eller på annat

sätt inte skyddar Koncernen tillräckligt mot prisvariationer, kan detta ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Som en följd av den kraftiga prissänkningen på flygbränsle under senare delen av 2008 inkluderade Koncernens säkringsreserv i eget kapital per 31 december 2008 en ackumulerad förlust relaterat till förändringen i verkligt värde (exklusive avvecklade verksamheter) på kassaflödessäkningar för flygbränslederivat om 1 759 MSEK, vilket kommer att påverka Koncernens resultaträkning för 2009.

Flygbolag, däribland Koncernen, försöker även minska eventuella negativa resultat effekter av bränsleprisökningar genom att föra över dessa kostnader på passagerarna i form av bränsletillägg. Bränsletilläggen skyddar dock inte fullt ut mot plötsliga förändringar i bränslepriset eftersom det dröjer en till två månader från att det sker en höjning av priset på flygbränsle till dess att motsvarande höjning av biljettpriserna genomförs. Dessutom kan sådana tillägg ha en negativ effekt på passagerarintäkterna om högre tillägg leder till att efterfrågan på flygresor minskar.

#### *Flygbolag har en hög andel fasta kostnader, inklusive många fasta förpliktelser.*

Flygbolag tenderar att ha en stor andel fasta kostnader som inte varierar proportionerligt i förhållande till mängden last eller antalet transporterade passagerare, eller antalet genomförda flygningar eller använda flygplan. Koncernens huvudsakliga kostnader kategoriseras som fasta, halvfasta och rörliga kostnader. De fasta kostnaderna utgörs främst av kostnader för personal involverad i flygverksamheten, service och underhåll, operationella leasingkostnader samt overheadkostnader för Koncernens verksamhet, såsom kostnaderna för administrativ personal, system och infrastruktur. Fasta kostnader avseende flygplansunderhåll är cykliska och beror på flygplanets ålder. Under ett flygplans livslängd krävs omfattande underhåll med vissa intervaller. Ett stort antal av Koncernens flygplan nådde under 2007 en punkt i sin livslängd då sådant omfattande underhåll var nödvändigt. Halvfasta kostnader innefattar den del av de fasta kostnaderna som kan variera efter sex månader till ett år, eller efter tre månader till ett år vad avser personalkostnader, när kapacitetsförändringar i flygplansflottan genomförs. Rörliga kostnader inkluderar kostnader för flygbränsle, cateringkostnader samt flygplatsavgifter och luftfartsavgifter. Under 2008 stod fasta, halvfasta och rörliga kostnader för cirka 40%, 30% respektive 30% av Koncernens totala kostnader. Eftersom en betydande andel av Koncernens kostnader är fasta kan mindre variationer som påverkar intäkterna ha en betydande effekt på Koncernens resultat. Se "Operationell och finansiell översikt—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Hög andel fasta kostnader".

#### *Flygbranschen har genomgått, och kan fortsätta att genomgå, konsolidering.*

Flygbranschen har under de senaste åren kännetecknats av ett stort antal sammanslagningar och förvärv genom vilka ett antal flygbolag har köpts upp eller slagits samman. På senare tid har det skett ett antal fusioner, sammanslagningar, strategiska investeringar och industriella partnerskap i branschen, bland annat mellan Delta Air Lines och Northwest Airlines, Lufthansa och Swiss, US Airways och America West Airlines, Lufthansa och Austrian Airlines, Lufthansa och Brussels Airlines samt Air France-KLM och Alitalia. Industriella partnerskap inom branschen kommer sannolikt att bli vanligare till följd av "Open Skies-avtalet" mellan EU och USA. Se "Luftfartens reglering—Internationell reglering—Open Skies-avtalet mellan EU och USA".

Genom sammanslagningar, strategiska investeringar och industriella partnerskap har flygbolagen haft möjlighet att avsevärt expandera nätverkens räckvidd – vilket är särskilt betydelsefullt för affärsresenärer – samt förbättra kapacitetsutnyttjandet och uppnå kostnadsbesparingar genom att eliminera överkapacitet i sina nätverk och förvaltningsstrukturer. Vidare kan flygbolagen därigenom uppnå högre effektivitet och stordriftsfördelar. Koncernen kan stå inför större konkurrens från flygbolag som är delaktiga i konsolideringen av branschen och till följd av detta kan sådan konsolidering ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernen har tidigare utvärderat möjligheterna att delta, och kan i framtiden komma att delta, i sammanslagningar eller industriella partnerskap. Koncernen kan inte lämna några garantier för att sådan konsolidering eller sådant industriellt partnerskap skulle lyckas. I den mån Koncernen konsoliderar, fusionerar eller på annat sätt ingår industriella partnerskap med andra flygbolag, och förväntade intäktsökningar eller kostnadsbesparingar uteblir eller oväntade ytterligare kostnader uppstår, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Vidare kan Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat påverkas negativt om Koncernen, eller någon annan medlem i Star Alliance, skulle konsolideras eller bli part i ett industriellt partnerskap som kräver att Koncernen eller alliansmedlemmen lämnar Star Alliance. Se "Risker relaterade till Koncernen—Koncernen är exponerad för risker relaterade till ogynnsamma händelser som påverkar Koncernens strategiska allianser och samarbetsavtal med andra flygbolag".

#### *Flygbolag är beroende av tillgång till lämpliga flygplatser och att dessa uppfyller branschens operativa behov.*

Flygtrafiken begränsas av flygplatsinfrastruktur, övertrafikerade lufttrum, otillräcklig koordinering av flygtrafiken och, i synnerhet, det begränsade antalet slots på många storflygplatser. Det finns visserligen ett antal tillgängliga sekundära flygplatser, men de är i allmänhet sämre belägna än storflygplatserna. Flygplatser kan även påföra andra användarrestriktioner såsom start- och landningsförbud under vissa tider, bullerrestriktioner, påbudna flygvägar, begränsningar av antalet start- och landningsbanor, begränsningar av det genomsnittliga antalet avgångar per dag samt höjda luftfartsavgifter. I den mån ett flygbolag organiserar sitt trafikprogram kring vissa hubflygplatser är det aktuella flygbolaget särskilt beroende av driften och förhållandena på dessa flygplatser.

Cirka 88% av SAS Scandinavian Airlines flygningar under 2008 avgick från eller ankom till antingen Kastrup (Köpenhamn), Arlanda (Stockholm) eller Gardermoen (Oslo). Denna andel väntas öka något som en följd av Core SAS efter hand som Koncernen allt mer fokuserar sin operativa verksamhet kring sina hubflygplatser. Hur framgångsrik Koncernens strategi blir beror bland annat på driften och utvecklingen av dessa tre flygplatser. Koncernens verksamhet skulle påverkas negativt av omständigheter som orsakar minskad efterfrågan på flygtransport vid någon av dessa tre flygplatser, till exempel ogynnsamma förändringar av transportförbindelserna till dessa flygplatser, försämringar av lokala ekonomiska förhållanden, terrorattacker, prisökningar avseende kostnader för flygplatsaccess eller andra avgifter som påförs passagerare.

Även om sådana problem hittills inte har varit vanliga i Skandinavien, är det inte möjligt att lämna några garantier för att Koncernen tillfälligt eller på lång sikt kommer att kunna tillförsäkra sig ytterligare

attraktiva slots på storflygplatser i framtiden. Eventuella förluster av Koncernens befintliga viktiga slots (eller misslyckande med att anskaffa nya slots) eller oförmåga att uppfylla de krav som flygplatserna ställer skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

***Flygbolag är exponerade mot risken för förluster till följd av flygolyckor och liknande katastrofer, konstruktionsfel samt funktionsstörningar.***

Flygbolag kan drabbas av betydande förluster om ett flygplan går förlorat eller råkar ut för en olycka. Olyckor kan orsakas av många faktorer, till exempel konstruktionsfel, funktionsstörningar, meteorologiska och andra förhållanden samt eftersatt underhåll. Om sådana problem skulle drabba något av Koncernens flygplan, eller något flygplan som Koncernen senare skulle förvärva, och detta skulle resultera i att flygplanet förolyckas eller tas ur bruk, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Det kan inte garanteras att Koncernen inte kommer att drabbas av sådana händelser i framtiden. Förluster kan uppstå i form av ersättningskrav från passagerare, kostnader för reparation och utbyte samt förluster som är kopplade till en eventuell uppfattning bland allmänheten att Koncernens flygplansflotta är osäker eller otillförlitlig och som leder till att flygresenärer känner tveksamhet inför att flyga med Koncernens flygplan.

Ett flygplan av typen MD-82, som flögs av Koncernens då helägda dotterbolag Spanair (ett avtal om avyttring av detta bolag undertecknades den 30 januari 2009), havererade i augusti 2008 kort efter starten varigenom 154 personer omkom. Den uppskattade effekten på Koncernens resultat under 2008 var –400 till –500 MSEK, baserat på en betydande minskning av Spanairs bokningar vid en jämförelse på årsbasis. I september 2008 återgick Spanairs bokningsnivå emellertid till samma nivå som före olyckan. Till följd av olyckan har Spanair blivit föremål för direkta ersättningskrav från passagerare och deras anhöriga, liksom risken för framtida rättsprocesser.

Under 2007 drabbades Koncernen av tre incidenter med turbo-propflygplanet Q400 vilka alla orsakades av att landningsställen inte fungerade vid landning. Till följd av dessa incidenter och flera år av kvalitetsproblem med den äldre typen av Q400-plan tog Koncernen alla sina 27 Q400-flygplan ur bruk permanent. Den uppskattade resultateffekten av att Q400-planen togs ur bruk uppgick till –800 MSEK 2008 (–450 MSEK med beaktande av viss kompensation som Koncernen erhållit från försäkringsbolag och flygplanstillverkaren Bombardier) respektive –700 MSEK 2007, vilket främst speglar ökade kostnader i samband med wet leasing av ersättningsflygplan för Q400-flottan.

Koncernen har tecknat försäkringsskydd för att minska den finansiella inverkan av flygolyckor och liknande katastrofer. För information om Koncernens försäkringsskydd, se "Verksamhetsbeskrivning—Försäkring." Koncernen kan dock inte garantera att dess försäkringsskydd kommer att vara tillräckligt för att täcka förlusterna vid en flygolycka eller liknande katastrof. Se "—Flygbolagens försäkringar kan bli för svåra eller kostsamma att erhålla, vilket skulle kunna exponera Koncernen mot avsevärda förluster och inverka väsentligen negativt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat". Framförallt täcker Koncernens försäkringsskydd inte förluster bestående av uteblivna intäkter orsakade av en negativ uppfattning bland allmänheten till följd av flygolyckor eller liknande incidenter.

***Epidemier och pandemier kan påverka efterfrågan på flygresor negativt.***

Epidemier och pandemier, såsom fågelinfluensa, naturkatastrofer och andra liknande händelser, samt eventuella därmed sammanhängande hinder mot tillträde till vissa anläggningar eller karantän av personal, kan ha en betydande negativ effekt på flygbranschen. Under SARS-epidemin (Severe Acute Respiratory Syndrome) 2003 försämrades Koncernens resultat avsevärt under räkenskapsåret 2003 på grund av inställda flygningar till Asien. Eventuella framtida hot mot allmänhetens hälsa kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

***Flygbolagens försäkringar kan bli för svåra eller kostsamma att erhålla, vilket skulle kunna exponera Koncernen mot avsevärda förluster och inverka väsentligen negativt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.***

Koncernen försäkrar sina tillgångar och anställda för att minska risken för betydande ekonomiska skador. Koncernens försäkringar täcker ansvar gentemot utomstående, ansvar gentemot passagerare, skada på egendom samt innefattar såväl allriskförsäkring avseende skador på Koncernens flygplansflotta, reservdelar och annan teknisk utrustning, som försäkring mot krav som kan uppstå i samband med flygverksamhet. För mer information om Koncernens försäkringsskydd, se "Verksamhetsbeskrivning—Försäkring".

I efterdyningarna av terrorattackerna i USA den 11 september 2001 har försäkringsskyddet begränsats och försäkringspremierna höjts. Även om regeringar tillfälligt utställde garantier för att täcka delar av försäkringsbolagens riskexponering till följd av terrorattacker är det inte möjligt att förutse eller garantera att regeringar skulle göra så vid en eventuell kris i framtiden. Om försäkringsgivare och återförsäkringsgivare exkluderar skydd mot vissa risker eller om sådant försäkringsskydd inte finns att tillgå på kommersiellt rimliga villkor, kan Koncernen vara förhindrad att fullt ut försäkra sig mot vissa risker, vilka kan ha en väsentlig negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

***Införande av nya regionala, nationella och internationella regler, eller ändring av befintliga regler, kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.***

Flygbolagens verksamhet regleras i såväl lagar och förordningar som internationella bi- och multilaterala traktater. Dessa regelverk reglerar bland annat frågor om säkerhet, licensiering och konkurrens. Se "Luftfartens reglering". Även om effekterna av sådan reglering har minskat i och med avregleringen av den europeiska flygmarknaden, kan Koncernen inte förutsäga vilka lagar, föreskrifter och traktater som eventuellt kommer att antas eller ändras, och hur det kommer att påverka Koncernen.

Det finns för närvarande flera förslag till nya regleringar, exempelvis avseende biljettskatter, infrastrukturen för flygplatser och luftrum, säkerhetsåtgärder samt passagerarrättigheter. Regleringar kan innebära kostnader för Koncernen, antingen direkt i de fall avgifter tas ut, eller indirekt till följd av kostnader för att efterleva reglerna, vilka eventuellt inte kan föras över på passagerarna. Detta kan ha en negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

***Lagar och föreskrifter på miljöområdet, bland annat restriktioner avseende bullernivåer och utsläpp av växthusgaser, kan ha en negativ inverkan på Koncernen.***

Regleringen på miljö- och klimatområdet har blivit allt mer omfattande och man räknar med att denna utveckling kommer att fortsätta. Flygbranschen regleras i första hand av internationella avtal som ingåtts enligt det ramverk som fastställts av ICAO. Dessa avser bland annat normer avseende bullernivåer, utsläpp av kolväten (CH<sub>4</sub>), kolmonoxid (CO) och kväveoxider (NO<sub>x</sub>). Det finns även nationella och lokala regler. 195 av de 547 flygplatser som finns med i Boeings databas över flygplatser i EU och USA har till exempel driftsrestriktioner mellan kl. 23:00 och 06:00.

Den civila luftfartens andel av de globala koldioxidutsläppen (CO<sub>2</sub>) är relativt liten och utgör cirka 2–3% av de totala utsläppen. På grund av flygbolagens förväntade expansion och uppfattningen att deras utsläpp bidrar till klimatförändringar läggs stort fokus ur regleringshänseende på flygbolagen. Som ett led i arbetet med att minska koldioxidutsläppen med 20% till 2020 godkände Europeiska rådet den 19 november 2008 ett lagförslag om att inkludera flygbranschen i systemet för handel med utsläppsrätter (ETS) från och med 2012. Detta innebär att alla flygbolag som flyger till och från EU måste säkerställa att man uppfyller de krav som uppställs i EU:s direktiv 2003/87/EG när det gäller utsläpp av växthusgaser. Se "Luftfartens reglering—Miljörättsliga bestämmelser".

Miljöregler kan innebära kostnader för Koncernen, antingen direkta i de fall avgifter tas ut, eller indirekta till följd av kostnader för efterlevnad, och kan därigenom ha en negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Dessutom är vissa flygplan i Koncernens flygplansflotta av äldre modell, vilket kan medföra att Koncernen kommer att ådra sig betydande kostnader för att få dessa flygplan att uppfylla nya miljökrav. Se "Verksamhetsbeskrivning—Miljö."

#### ***Terrorattacker och militära konflikter – eller hot därom – samt deras efterdyningar har haft, och kan komma att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet.***

Terrorattackerna den 11 september 2001 i USA och efterföljande terrorattacker i Mellanöstern, Sydostasien och Europa tillsammans med militära konflikter i Afghanistan, Irak och på andra platser har haft en betydande negativ inverkan på flygbranschen. De negativa effekterna av sådana händelser och hotet om sådana händelser inkluderar minskad efterfrågan på flygresor, begränsningar i tillgången till försäkringsskydd, ökade kostnader för säkerhetsåtgärder samt flygrestriktioner över krigszoner. Det kan vara mycket kostsamt eller omöjligt att försäkra sig mot dessa risker, även om flygplansförsäkringar och tredjemansförsäkringar kan täcka några av de relaterade förlusterna om sådana risker materialiseras. Dessa risker har haft en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat och kan ha det även i framtiden.

Ovannämnda problem kan kvarstå och kommer att öka avsevärt om nya krig bryter ut – eller om det uppfattas som sannolikt att nya krig kommer att bryta ut – eller om terrordåd, bioterrorism eller sabotage inträffar, eller om det uppfattas som sannolikt att sådana incidenter kommer att inträffa. Dessa faktorer skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Det går inte att lämna några garantier för att sådana händelser inte kommer att inträffa i framtiden.

#### ***Flygbranschen är föremål för omfattande skatter, luftfarts- och licensavgifter samt andra avgifter och tilläggsavgifter som kan påverka efterfrågan.***

Flygbranschen är föremål för omfattande avgifter och kostnader, till exempel skatter, luftfarts- och licensavgifter, andra avgifter och tilläggsavgifter såsom startavgifter, utsläppsavgifter, bulleravgifter, TNC-avgifter (Terminal Navigation Charge), biljettskatter och mervärdesskatt. Vid tidpunkten för detta Prospekt tas sådana avgifter typiskt sett ut med utgångspunkt i nationell lagstiftning och varierar därmed från land till land. Nya avgifter kan komma att införas. Enligt ICAO:s policy sedan 1950-talet beskattas till exempel inte flygbränsle för internationellt reguljärflyg. Införande av nya skatter på flygbränsle skulle leda till en avsevärd ökning av branschens kostnader för flygbränsle. EU-kommissionen har inom ICAO förespråkat införandet av en global koldioxidskatt på flygbränsle, men någon sådan skatt har ännu inte införts.

Flygbolagen försöker att minska sådana kostnaders resultatseffekt genom att föra över dessa kostnader på passagerarna i form av avgifter och tilläggsavgifter som inkluderas i biljettpiserna. Det leder emellertid till höjda biljettpriser, vilket kan ha en negativ effekt på passagerarintäkterna om de högre priserna leder till att efterfrågan på flygresor minskar. I den mån Koncernen inte kan överföra sådana kostnader till passagerarna kan dessa kostnader ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### ***Flygbolag drabbas av driftsstörningar och driftsavbrott***

Driftsstörningar och driftsavbrott omfattar allt från förseningar till inställda flygningar och innebär extra kostnader för flygbolagen och påverkar passagerarna negativt. Orsakerna till dessa störningar och avbrott, varav många ligger utanför Koncernens kontroll, omfattar datorproblem, svåra mark- och väderförhållanden, olyckor, arbetsrättsliga stridsåtgärder, trafikstockningar i luften, förseningar eller bristande uppfyllelse från externa tjänsteleverantörers sida samt oplanerat underhåll. Störningar i Koncernens tjänster skadar typiskt sett Koncernens varumärke och anseende samt resulterar i krav på återbetalningar och begäran om passagerarassistans. Alla dessa faktorer kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### **Risker relaterade till Koncernen**

***Det kan inte garanteras att Koncernen kommer kunna uppnå de mål och prognoser som ingår i Core SAS. Om Koncernen inte lyckas uppnå dessa mål eller om Core SAS i övrigt inte är framgångsrikt kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.***

Core SAS är avgörande för Koncernens framtida utveckling och framgång. Se "Verksamhetsbeskrivning—Översikt" och "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS". Core SAS består av fem huvudområden:

- Koncernen har för avsikt att fokusera på sin hemmamarknad, Norden, genom att avyttra sitt ägande i de flygbolag utanför Norden som inte direkt ingår i kärnverksamheten, samt genom att antingen avyttra eller uthyra en del av Koncernens flygverksamhet som Koncernen inte anser vara strategiskt nödvändig (inklusive viss ground handling-verksamhet, visst underhåll och vissa frakttjänster). Till följd av detta räknar Koncernen med att minska antalet heltidsanställda med cirka 5 200 personer (cirka 25% av Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda under 2008) och att minska Koncernens justerade nettoskuld med cirka 7 miljarder SEK.



Om dessa avyttringar och nedläggningar hade genomförts fullt ut i början av 2008, uppskattar Koncernen att dessa förändringar skulle ha minskat Koncernens intäkter för 2008 med cirka 12 miljarder SEK per år och att EBT, exklusive kostnader för omstrukturering och engångsposter, skulle ha ökat med cirka 2,5 miljarder SEK. Koncernens uppskattning är baserad på en preliminär bedömning av EBIT för 2008 för de av Koncernens dotterbolag som har – eller som förväntas – avyttras eller läggs ner enligt Core SAS, exklusive alla förväntade vinster eller förluster från sådana avyttringar eller nedläggningar.

- Koncernen har som mål att fokusera på affärsresenärer och ett starkare kommersiellt erbjudande genom att lägga ner olönsamma flyglinjer och inrikta Koncernens nätverk på affärslinjer, genom att i motsvarande grad minska Koncernens kapacitet och implementera Koncernens nya kommersiella koncept "Service And Simplicity", utformat med sikte på affärsresenärernas behov och för att stärka Koncernens ställning som leverantör av flygresetjänster av hög kvalitet. Koncernen uppskattar att den, genom att minska kapaciteten på kortlinjer med 18%, kan minska SAS kortlinjeflotta till cirka 130 flygplan samtidigt som Koncernen behåller cirka 96% av 2008 års affärslinjer. Koncernen uppskattar dessutom att den, om dessa nedskärningar hade implementerats fullt ut i början av 2008, hade kunnat bibehålla cirka 92% av intäkterna från SAS Scandinavian Airlines kortlinjeflygningar 2008. Koncernen uppskattar även att den kommer att reducera sin interkontinentala ASK (offererade säteskilometer) med 19% och sin långlinjeflotta med två flygplan. Koncernen uppskattar att den, om dessa åtgärder hade implementerats fullt ut i början av 2008, hade kunnat bibehålla cirka 83% av Koncernens interkontinentala passagerarsegment 2008 och cirka 86% av dess interkontinentala passagerarsegment avseende EuroBonus Guld-medlemmar 2008. Till följd av dessa förändringar förväntar sig Koncernen att minska antalet heltidsanställda med cirka 1 500 personer (cirka 7% av Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda under 2008) och att minska Koncernens justerade nettoskuld med cirka 2 miljarder SEK. Om dessa reduceringar av flyglinjer hade genomförts fullt ut i början av 2008, uppskattar Koncernen att förändringarna skulle ha minskat Koncernens intäkter för 2008 med cirka 3 miljarder SEK och ökat Koncernens inkomst före skatt med cirka 800 MSEK.
- Koncernen har som mål att förbättra sin kostnadsbas genom att genomföra ett omfattande program för kostnadsreduceringar som beräknas reducera den årliga kostnadsbasen för 2008 med cirka 3,6 miljarder SEK (inklusive kostnadsbesparingar om cirka 1 miljard SEK hänförliga till Strategi 2011, varav cirka 700 MSEK genomfördes under andra halvan av 2008), före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 400 MSEK. Utöver kostnadsbesparingar hänförliga till Strategi 2011 härrör 1,3 miljarder SEK av kostnadsbesparingarna från Koncernens nya kollektivavtal med fackföreningarna och resterande 1,3 miljarder SEK av kostnadsbesparingarna förväntas komma från nya kostnadsbesparingsåtgärder, vilka kommer att bestå av mer än 200 operativa initiativ inom alla delar av Koncernens verksamhet. Som en följd av dessa minskningar av kostnadsbasen förväntar sig Koncernen minska antalet heltidsanställda med 1 700 (cirka 8% av Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda under 2008).
- Koncernen har för avsikt att förenkla och effektivisera sin organisation genom att omorganisera sin övergripande affärsverksamhet för att bli mer centraliserad, effektiv och kundorienterad, vilket

beräknas minska Koncernens årliga kostnadsbas för 2008 med cirka 400 MSEK, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 500 MSEK. Den nya organisationsstrukturen förväntas vara enklare och mer effektiv och omorganisationen innefattar en reducering av cirka 400 heltidsanställda (cirka 2% av Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda under 2008).

- Koncernen har för avsikt att stärka sin kapitalstruktur genom att förlänga löptiden avseende cirka 6,5 miljarder SEK av Koncernens kreditfaciliteter och genom att genomföra Företrädesemissionen.

Core SAS är som nämnts ovan och i "Verksamhetsbeskrivning—Mål och målsättningar" baserad på vissa målsättningar och prognoser som utgår från nuvarande förväntningar och antaganden om framtiden, inklusive minskning av personal och kostnader, samt analyser och justeringar av historisk finansiell information. Sådana målsättningar och prognoser kan avvika avsevärt från det faktiska resultatet på grund av ett antal faktorer, inklusive förändringar på de marknader där Koncernen är verksam, Koncernens förmåga att expandera och utveckla sin verksamhet såsom planerat samt det rådande makroekonomiska klimatet.

Det finns dessutom vissa risker i samband med varje implementeringsstrategi som kan motverka ett lyckat genomförande av Core SAS. Strategi 2011 drabbades till exempel av ett antal förseningar under implementeringen och Koncernen har ännu inte uppnått en EBT-marginal på 7%, vilket var ett av målen med Strategi 2011. Dessutom är det första huvudområdet i Core SAS – att fokusera på kärnverksamheten genom outsourcing och avyttring – beroende av att Koncernen kan hitta intresserade köpare och industriella partners som vill förvärva eller investera i dessa verksamheter som inte ingår i kärnverksamheten, någonting som har visat sig, och som även i fortsättningen kan visa sig, vara svårt. Se "Lönsamheten i och värdet på Koncernens dotterbolag och innehav i intresseföretag kan påverkas negativt av en varaktig nedgång på marknaden som gör det svårare eller omöjligt att genomföra avyttringar om de materialiseras. Dessutom kan Koncernen i samband med sådana avyttringar komma att åta sig eventalförpliktelser efter avyttringarna, vilka skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter". Det andra huvudområdet – att skapa ett fokuserat nätverk och en fokuserad kommersiell modell genom att lägga ner olönsamma flyglinjer – kräver effektiv omläggning av flygningar och omfördelning av personal för att optimera Koncernens nätverk. Det tredje huvudområdet – att förbättra Koncernens kostnadsbas – kan undermineras av förseningar eller fackliga lönepåtryckningar. Om Koncernen misslyckas med att genomföra hela eller delar av Core SAS och, i synnerhet, misslyckas med att uppnå de planerade kostnadsbesparningarna, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter.

*Lönsamheten i och värdet på Koncernens dotterbolag och innehav i intresseföretag kan påverkas negativt av en varaktig nedgång på marknaden som gör det svårare eller omöjligt att genomföra avyttringar. Dessutom kan Koncernen i samband med sådana avyttringar komma att åta sig eventalförpliktelser efter avyttringarna, vilka skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter om de materialiseras.*

Som en del av Core SAS håller Koncernen på att avyttra sina andelar och innehav i Spanair (avtal härom ingicks den 30 januari 2009), Air Greenland, bmi, Estonian Air, Skyways och Spirit samt håller på att lägga ner den fraktverksamhet som bedrivs på särskilda fraktflygplan. Koncernen kan komma att försöka sälja andra innehav i intresseföretag och dotterbolag i framtiden. Värdet av Koncernens investeringar i dessa intresseföretag och dotterbolag kan påverkas väsentligen negativt av förändringar i marknadsförhållanden och Koncernen kan inte lämna några garantier för att den kommer att kunna sälja sådana andelar eller dotterbolag på kommersiellt acceptabla villkor eller att man kommer att kunna sälja dem över huvud taget. Koncernen kan inte heller lämna några garantier för att de avyttringar som redan har kommunicerats kommer att genomföras inom förväntad tid, eller över huvud taget. Se "Operationell och finansiell översikt—Översikt—Sammanfattning av avyttringar—Räkenskapsåret 2008". Förseningar eller misslyckande med att genomföra Koncernens föreslagna eller beslutade avyttringar i enlighet med Core SAS, särskilt avyttringen av Spanair, skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter.

Dessutom har Koncernen i samband med avyttringarna åtagit sig, och kan även framöver komma att åta sig, eventalförpliktelser före och efter genomförandet av sådana avyttringar. Som en del av avyttringen av Spanair har Koncernen till exempel tillhandahållit finansiering om 99 MEUR och 20 MEUR i kapitalskott samt kan, under vissa förutsättningar, bli skyldigt att tillhandahålla ett bryggån om 30 MEUR till köparen av Spanair och ett lån om 50 MEUR direkt till Spanair, liksom en leverantörsgarantilimit på upp till maximalt 36 MEUR till Spanair. Koncernen har dessutom lämnat ett begränsat antal sedvanliga garantier som ett led i avyttringen och gjort vissa skadeslöshetsåtaganden gentemot köparna. Se "Legala frågor och kompletterande information—Väsentliga avtal—Förvärv och avyttringar". Om sådan finansiering skulle krävas eller sådant ansvar under garantierna och skadeslöshetsåtagandena materialiseras skulle det kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### **Koncernen har en historik med redovisade förluster och Koncernens framtida lönsamhet och finansiella ställning är beroende av att Core SAS genomförs på ett framgångsrikt sätt.**

Koncernen uppvisade betydande förluster från den kvarvarande verksamheten från 2001 till och med 2005, vilket har lett till att Koncernens finansiella ställning har försvagats avsevärt. Koncernen, som under perioden ifråga inkluderade viss verksamhet som därefter har avvecklats, redovisade samtliga dessa år förluster före skatt vilka sammanlagt uppgick till 5 461 MSEK. Faktorer som har bidragit till dessa förluster inkluderar, men är inte begränsade till, terrorattackerna den 11 september 2001, vilka ledde till den största krisen i flygbranschen sedan Gulfkriget i början av 1990-talet, SARS-epidemin, allt hårdare konkurrens, överkapacitet samt en generell sänkning av biljettpriserna under den aktuella perioden. Även om Koncernens resultat före skatt avseende den kvarvarande verksamheten var 1 044 MSEK respektive 169 MSEK för 2007 respektive 2006, inklusive vissa engångsposter som incidenterna med Q400-planen, strejkeffekter och ECA, redovisade Koncernen 2008 en förlust i den kvarvarande verksamheten om 1 044 MSEK före skatt. Nämnade förlust var huvudsakligen hänförlig till försämrade marknadsförhållanden och höga flygbränslepriser, särskilt under första halvåret 2008. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december,

2007 och 2008". Koncernen kan inte lämna några garantier för att den kommer att kunna uppnå eller bibehålla lönsamhet i framtiden. Dessutom har Koncernen på grund av sin försvagade finansiella ställning inte några väsentliga reserver eller flexibilitet för att hantera oväntade händelser, såsom till exempel plötsliga höjningar av priset på flygbränsle eller en avsevärt hårdare konkurrens.

#### **Koncernen är beroende av de skandinaviska marknaderna för en betydande del av sina intäkter. Konjunkturedgången på dessa marknader har haft, och kommer att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.**

Koncernens verksamhet är indelad i fyra huvudsakliga geografiska segment: inrikestrafik i Danmark, Norge och Sverige; intra-skandinavisk trafik; trafik på flyglinjer till och från Skandinavien och resten av Europa; samt interkontinental trafik till och från Skandinavien och destinationer utanför Europa. 2008 var 35% av Koncernens RPK hänförlig till interkontinentala flygningar, 40% till europeiska flygningar, 6% till inom-skandinaviska flygningar och 19% till inrikesflygningar. Koncernens verksamhet och intäkter är främst koncentrerade till Danmark, Norge och Sverige. Enligt SPI-systemet (*Statistical Passenger Information*) stod Danmark, Norge och Sverige under 2008 för 13%, 37% respektive 22% och under 2007 för 13%, 37% respektive 23% av SAS Scandinavian Airlines, Blue1:s och Widerøes totala ackumulerade passagerarintäkter. Dessa marknader är mogna och enligt källor i branschen hade Koncernen nationella marknadsandelar om 46%, 59% respektive 35% i Danmark, Norge, respektive Sverige, baserat på passagerarsiffror från 2008. Även om Danmarks, Norges och Sveriges ekonomier normalt sett inte utvecklas synkroniserat, har konjunkturedgången i de tre ländernas ekonomier lett till, och kommer framöver att leda till, en minskad efterfrågan på Koncernens tjänster, vilket har haft, och även kan komma att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### **Koncernens skuldsättning kan ha betydande inverkan på Koncernens verksamhet och likviditet, vilket kan medföra att Koncernen blir mer sårbar för negativa ekonomiska och konkurrensmässiga förhållanden.**

Koncernen hade räntebärande nettoskulder om 8 912 MSEK per 31 december 2008 och om 1 231 MSEK per 31 december 2007 samt en stor andel fasta åtaganden utanför balansräkningen enligt låneavtal, operationell leasing av flygplan, leasing av flygplatsegendom och pensionsförpliktelser. Den 31 december 2008 hade Koncernen 13 986 MSEK i räntebärande långfristiga skulder och Koncernens finansiella nettoskuld justerad för leasingåtaganden (uträknad genom att den årliga nettoleasingkostnaden multipliceras med sju (för att få en uppskattning av det aktuella värdet för sådana leasingkostnader) och läggs till nettoskulden) i förhållande till eget kapital var 259%. Koncernen kommer att ha ett betydande finansieringsbehov även fortsättningsvis, till exempel på grund av att Koncernen hade fasta order på 21 flygplan till ett totalt värde av cirka 440 MUSD per 31 december 2008. Koncernen kan komma att beställa ytterligare flygplan som kan leda till en betydande ökning av finansieringsbehoven. Per 31 december 2008 hade Koncernen kreditfaciliteter som uppgick till ett totalt kapitalbelopp om 9 737 MSEK, varav 6 695 MSEK har utnyttjats, med förfalltidpunkter från 2009 till 2013. I februari 2009 omförhandlade Koncernen villkoren för vissa kreditfaciliteter, motsvarande 6 461 MSEK av Koncernens kreditfaciliteter per den 31 december 2008, för att förlänga löptiden för dessa avtal till mellan 2012 och 2013. Förlängningen av löptiden för

dessa kreditfaciliteter är villkorad bland annat av att denna Företrädesemission om minst 6 miljarder SEK slutförs på ett framgångsrikt sätt. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS—Förstärkt kapitalstruktur". Koncernen kan få svårigheter att erhålla tillräcklig finansiering eller att refinansiera befintliga skulder i enlighet med Core SAS med hänsyn till bland annat Koncernens relativa kreditvärdering som reflekterar dess utveckling i jämförelse med konkurrenterna under den senaste perioden, den låga soliditeten (*equity to asset ratio*) och den betydande andelen förpliktelser utanför balansräkningen.

Koncernens förmåga att amortera sina skulder enligt plan beror bland annat på dess kommande verksamhetsresultat och dess förmåga att refinansiera sina skulder. Var och en av dessa faktorer är i stor utsträckning beroende av bland annat ekonomiska, finansiella, konkurrensmässiga, regulatoriska, operativa och andra omständigheter, varav många ligger utanför Koncernens kontroll. Koncernen kan inte lämna några garantier för att den kommer att generera ett tillräckligt kassaflöde från sin verksamhet för att kunna betala sina skulder och leasingförpliktelser när de förfaller, vilket kan leda till brott mot Koncernens låneavtal.

***Underlåtenhet att uppfylla skyldigheterna, eller brott mot de finansiella åtagandena, i Koncernens låneavtal skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.***

Om Koncernen bryter mot sina skyldigheter i ett låneavtal kan konsekvenserna därav få en negativ inverkan på Koncernens finansiella ställning. Brott mot ett låneavtal kan bland annat resultera i kostnader relaterade till att avhjälpa avtalsbrottet, förpliktelser att ställa ytterligare säkerheter, ökad återbetalningstakt avseende kapitalbelopp och ränta, brott mot andra låneavtal (så kallad cross-default), svårigheter att få finansiering i framtiden, ansvar för skador samt nedgradering av kreditvärderingen. Var och en av dessa faktorer kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernens skulder består främst av ett förlagslån, obligationer utgivna under Koncernens Euro medium-term notes program ("EMTN-programmet"), andra lån samt kortfristiga lån. Se "Operationell och finansiell översikt—Likviditet och kapitalresurser—Lån". Koncernens finansieringslösningar innehåller flera så kallade restriktiva åtaganden. Villkoren för EMTN-programmet innefattar till exempel ett åtagande för Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden ("SAS Konsortiet") att inte ställa, eller ha utestående, panträtt eller annan säkerhet över någon av sina nuvarande eller framtida tillgångar, intäkter eller ännu ej infordrat kapital, för att säkerställa existerande eller framtida skuldinstrument utgivna av SAS Konsortiet, om inte sådan säkerhet utsträcks till att i samma grad och proportionerligt omfatta det totala belopp SAS Konsortiet skall erlagga för de obligationer som utgivits under EMTN-programmet eller sådan säkerhet godkänts av obligationsinnehavarna. Villkoren för obligationerna innehåller även vissa uppsägningsgrunder, bland annat en uppsägningsgrund (cross default) i de fall SAS Konsortiet bryter mot villkoren för annan skuld som överstiger 50 MEUR. Den 31 december 2008 hade Koncernen dessutom revolverande kreditfaciliteter och bilaterala bankfaciliteter om totalt 9 737 MSEK, varav Koncernen utnyttjat totalt 6 695 MSEK. De avtal som reglerar dessa faciliteter innehåller sedvanliga utfästelser och garantier, åtaganden, notifieringsbestämmelser och bestämmelser om avtalsbrott, inklusive villkor om ändringar avseende kontroll eller ägande (så kallad change of control) samt en cross-default-bestämmelse i förhållande till andra skulder. Facilitetsavtalen innehåller även vissa

finansiella åtaganden som tvingar Koncernen att upprätthålla en viss nivå av likvida tillgångar och upprätthålla vissa, i avtalen angivna, nivåer avseende vissa finansiella jämförelsemått (till exempel Koncernens soliditet och förhållandet mellan Koncernens justerade finansiella nettoskuld och dess justerade EBITDAR). Dessa finansiella åtaganden testas kvartalsvis. För att komma tillrätta med de svårigheter som rådande marknads läge medfört har Koncernen nyligen förhandlat med sina kreditgivare om en ändring av villkoren för vissa av Koncernens kreditfaciliteter genom att förlänga deras löptider och genom att ändra villkoren för de finansiella åtagandena i kreditavtalen, inklusive definitionen av likvida tillgångar och nivåkraven för vissa finansiella jämförelsemått. Dessa ändringar är bland annat villkorade av ett framgångsrikt genomförande av Företrädesemissionen till ett minsta belopp om 6 miljarder SEK.

Med hänsyn till den dramatiska minskningen av efterfrågan till följd av de allt svårare förhållandena på marknaden och i ekonomin kan det inte lämnas några garantier för att Koncernen fortsättningsvis kommer att kunna uppfylla åtagandena i faciliteterna. Misslyckande med att uppfylla åtagandena i faciliteterna skulle innebära avtalsbrott. Om Koncernen inte kan få dispens för, eller på annat sätt förmildra, sådant avtalsbrott kan det även leda till att ett flertal andra låne- och leasingavtal förfaller genom cross-default, att eventuella utnyttjade krediter under faciliteterna omedelbart förfaller och måste återbetalas, och faciliteterna kan upphöra, samt att långivarna kan kräva att Koncernen skall återbetala sina återstående skulder och uppfylla sina förpliktelser enligt leasingavtalen. Detta skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens finansiella ställning och likviditet. Framtida lån kan även bli föremål för liknande eller än mer betungande restriktioner, vilka begränsar Koncernens operativa och finansiella flexibilitet.

***Nedgraderingar i kreditvärdigheten skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens likviditet och finansieringskostnader.*** Den 7 november 2008 sänkte Moody's Koncernens Corporate Family Rating och Probability of Default Rating till B2. Samtidigt sänktes Koncernens Baseline Credit Assessment (BCA) till 16 (motsvarande B3) från 14 och dess subordinated rating från B3 till Caa1. Koncernens framtidsutsikter är enligt Moody's negativa. Moody's bekräftade denna bedömning på nytt den 9 februari 2009. Den 7 november 2008 sänkte även Standard & Poor's Koncernens long term foreign and local currency corporate credit rating från BB- till B. Efter Koncernens tillkännagivande den 3 februari 2009 av Core SAS och Företrädesemissionen placerade Standard & Poor's Koncernens långsiktiga kreditvärdighet på CreditWatch med positiva implikationer.

Ytterligare nedgradering av Koncernens kreditvärdering skulle kunna öka lånekostnaderna, minska tillgången till finansiering och likviditet, begränsa åtkomsten till kapitalmarknaderna genom negativa effekter på Koncernens försäljning och hur Koncernen uppfattas, påverka Koncernens förmåga att attrahera passagerare och motparter samt försämra Koncernens förmåga att implementera Core SAS på ett framgångsrikt sätt. Sådana effekter skulle kunna ha en avsevärd negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Även om Koncernen för närvarande inte har några betydande skulder som skulle kunna förfalla till förtida betalning vid en nedgradering av kreditvärderingen, kan sådana villkor komma att inkluderas i framtiden.

***Bolagets största aktieägare har möjlighet att utöva ett betydande inflytande över Bolagets verksamhet.***

För närvarande äger svenska staten, danska staten och norska staten

tillsammans 50% av Bolagets utestående Aktier och förväntas behålla samma ägarandel efter Företrädesemissionen. Dessa aktieägare har möjlighet att utöva ett betydande inflytande över Bolaget och skulle, om de röstar likadant, kunna utöva väsentlig kontroll över frågor som Bolagets aktieägare röstar om, inklusive bland annat godkännande av resultat- och balansräkning, val och avsättande av styrelseledamöter, utdelningar, kapitalökningar och ändringar av Bolagets bolagsordning (sådana ändringar kräver emellertid att de biträds av aktieägare med minst två tredjedelar av såväl de avgivna rösterna som de på stämman företrädda aktierna). Detta innebär att andra aktieägars möjlighet att utöva inflytande i Bolaget genom sin rösträtt kan vara begränsad. Bolaget kan inte lämna några garantier för att de största aktieägarna kommer att utöva sin rösträtt på ett sätt som stämmer överens med vad som är bäst för minoritetsaktieägarna.

#### *Avbrott i arbetet kan påverka Koncernens verksamhet negativt.*

Koncernens anställda representeras av 39 fackföreningar varav vissa representerar fler än en kategori av anställda. Se "Verksamhetsbeskrivning—Anställda". I stort sett samtliga Koncernens piloter samt en stor andel av dess kabin- och markpersonal är medlemmar i en fackförening. Koncernen har ingått kollektivavtal med fackföreningarna och avtalen har nyligen omförhandlats. Kollektivavtalen skall dessutom omförhandlas inom de kommande åren. Pilotavtalet löper ut 2009 och de centrala avtalen med fackföreningarna löper ut 2010. Koncernen kan, i likhet med andra arbetsgivare, inte garantera att några arbetskonflikter med fackföreningarna inte kommer att uppstå under dessa förhandlingar.

Koncernen har en historia av strejker och arbetsnedläggelse. De senast inträffade händelserna var när kabinpersonalen inom Scandinavian Airlines Danmark strejkade i mars 2007, vilket ledde till 98 inställda flygningar, ytterligare kabinpersonalstrejker i april 2007, vilket ledde till 702 inställda flygningar, och slutligen när kabinpersonalen på Scandinavian Airlines Sverige strejkade i maj 2007, vilket resulterade i att trafiken på Stockholm-Arlanda flygplats stod stilla under fem dagar. De inställda flygningarna och störningarna i flygtrafiken orsakade av strejkerna resulterade i en uppskattad negativ effekt på Koncernens rörelseresultat om cirka 212 MSEK under 2007. Under 2006 orsakade strejker en uppskattad negativ effekt på Koncernens rörelseresultat om 350 MSEK. Se "Operationell och finansiell översikt—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Relationer till anställda". Eftersom ungefär 100 000 passagerare varje dag flyger med Koncernen kan effekterna av sådana strejker vara omfattande. Eventuella utdragna strejker eller andra åtgärder kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### *Koncernen är beroende av förmågan att attrahera och behålla kvalificerad personal till en rimlig kostnad.*

Koncernens verksamhet är arbetskraftsintensiv och beroende av att kunna attrahera och behålla välkvalificerade piloter, välkvalificerad kabinpersonal och anställda med exempelvis kompetens inom flygplansunderhåll, ground handling och försäljning. Under 2008 hade Koncernen i genomsnitt 24 635 heltidsanställda (varav 20 496 arbetade inom den kvarvarande verksamheten), jämfört med 26 538 under 2007 (varav 20 784 arbetade inom den kvarvarande verksamheten). Även om möjligheten att rekrytera och behålla kvalificerad personal påverkas av den ekonomiska utvecklingen genom att risken för att personal lämnar Koncernen minskar i tider av ekonomisk nedgång, kan inte Koncernen lämna några garantier för att Koncernen kommer att kunna

behålla personer på viktiga poster eller rekrytera tillräckligt många nya anställda med lämpliga teoretiska och tekniska kvalifikationer och/eller andra kvalifikationer till en rimlig kostnad.

#### *Koncernen är exponerad för valutarisker.*

Koncernen är utsatt för valutarisker både i form av transaktionsrisk och omräkningsrisk. Se "Operationell och finansiell översikt—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Effekter av valutaomräkning och valutakurser".

Transaktionsrisk uppkommer vid nettokassaflöden i andra valutor än SEK. Eftersom en betydande andel av Koncernens intäkter och kostnader är i andra valutor än SEK, påverkas Koncernens resultat för varje period av förändringar i valutakurser. Koncernen är framför allt utsatt för valutafluktuationer i förhållande till USD, NOK och DKK. Koncernens främsta underskottsvaluta är USD, eftersom stora utgifter, som till exempel utgifter för flygbränsle och leasingavgifter, betalas i USD. Det innebär att en uppskrivning av USD mot SEK kan ha väsentlig negativ inverkan på Koncernens konsoliderade rörelsekostnader. Till exempel skulle en försvagning av SEK gentemot USD på 1% ha en negativ effekt på Koncernens resultat för 2008 med 120 MSEK, om man bortser från effekten av eventuella säkringsåtgärder (beräknat utifrån Koncernens nettokassaflöden i USD under 2008).

Den sammantagna effekten av fluktuationer i valutakurser på Koncernens rörelseresultat före skatt i den kvarvarande verksamheten var 1 329 MSEK under 2008, 619 MSEK under 2007 och 39 MSEK under 2006 (avser förändringen i resultat före skatt jämfört med föregående år, med antagande om konstanta valutakurser från föregående år och med beaktande av effekterna av säkring av valutakurser). På basis av Koncernens riskhanteringspolicy säkrar Koncernen mellan 60 och 90% av sitt beräknade behov av annan valuta för de kommande tolv månaderna. Dessutom säkras den valutarisk som hör samman med kassaflöden i samband med framtida försäljning av flygplan genom att derivat tecknas med nominella värden om mellan 20 och 80% av det bokförda värdet för den befintliga flygplansflottan. Vidare kan kontrakterade framtida flygplansköp i USD valutasäkras med upp till 80% av kontrakterade belopp.

Omräkningsrisk uppkommer på grund av omräkning av poster som bokförts i utländska valutor till SEK, vilket är Koncernens redovisningsvaluta. Eftersom Koncernens verksamhet är internationell till sin natur är en avsevärd del av dess tillgångar, skulder, intäkter och kostnader i andra valutor än SEK, i synnerhet USD, NOK och DKK. Under 2008 var endast omkring 24% av Koncernens intäkter i den kvarvarande verksamheten och 16% av rörelsekostnaderna i SEK.

I boksluten för Bolagets dotterbolag som använder en annan redovisningsvaluta än SEK, måste dessutom tillgångar, skulder, intäkter och kostnader i andra valutor omräknas till SEK för framtagandet av koncernredovisning. Tillgångar och skulder omräknas på basis av valutakursen på balansdagen och resultatposter omräknas på basis av en genomsnittlig valutakurs under perioden. Omräkningsdifferenser redovisas direkt mot Koncernens egna kapital som en omräkningsreserv i Koncernens balansräkning. Förändring i omräkningsreserven på grund av valutakursfluktuationer under perioden uppgick 2008 till -251 MSEK, vilket framförallt beror på Koncernens exponering mot EUR i samband med dess investering i Spanair.

För att hantera valutaexponeringen används olika typer av valuta-derivat såsom valutaterminskontrakt, valutaswapavtal och valutaoptioner. Valutaderivat används för att hantera transaktionsrisken avseende beräknade kassaflöden. Per 31 december 2008 uppgick

det utestående nominella beloppet för valutaderivat som används av Koncernen till 29 747 MSEK, jämfört med 25 836 MSEK per 31 december 2007. Se "Operationell och finansiell översikt—Policy för riskhantering—Valutarisk". Koncernen kan inte lämna några garantier för att nuvarande eller framtida valutakurssåkringar kommer att ge Koncernen tillräckligt skydd mot negativa effekter av valutafluktuationer. Resultatet av Koncernens säkringsåtgärder beror vidare i stor utsträckning på riktigheten i Koncernens antaganden och prognoser. Om dessa visar sig vara felaktiga, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### ***Koncernen är exponerad för ränterisker.***

Koncernen påverkas av förändringar i räntenivån på grund av sina finansieringsarrangemang med rörlig ränta. Förändringar i avkastningskurvan (marknadsräntor vid olika löptider) påverkar exempelvis marknadsvärdet på Koncernens finansiella nettoskuld (räntebärande tillgångar och skulder). Den 31 december 2008 uppgick Koncernens sammanlagda lån med rörlig ränta till 13 986 MSEK. Till följd av detta är Koncernen känslig för förändringar i räntenivån. Till exempel skulle en höjning av marknadsräntan på en procentenhet ha en negativ effekt på Koncernens nettoresultat för 2008 uppgående till 19 MSEK (baserat på Koncernens nettoskuld vid utgången av 2008). Omvänt skulle en sänkning av marknadsräntan med en procentenhet ha en positiv effekt uppgående till 20 MSEK på Koncernens resultat för 2008 (baserat på Koncernens nettoskuld vid utgången av 2008). Se "Operationell och finansiell översikt—Policy för riskhantering—Ränterisker".

Räntenivåerna är beroende av ett antal faktorer som ligger utanför Koncernens kontroll, bland annat den penningpolitik som förs av regeringar och centralbanker i de jurisdiktioner där Koncernen är verksam. En räntehöjning skulle leda till att Koncernens räntor ökar och kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernen använder olika typer av räntederivat för att hantera ränterisken, till exempel ränteterminsavtal, terminer, ränteswapavtal och valutaränteswapavtal. Per den 31 december 2008 uppgick Koncernens utestående räntederivat till nominellt 12 875 MSEK, jämfört med 10 309 MSEK per 31 december 2007. Se "Operationell och finansiell översikt—Policy för riskhantering—Ränterisker". Koncernen kan emellertid inte lämna några garantier för att nuvarande eller framtida räntesäkringsåtgärder kommer att ge Koncernen tillräckligt skydd mot negativa effekter av förändringar i räntenivån. Vidare beror resultatet av Koncernens säkringsåtgärder i stor utsträckning på riktigheten i Koncernens antaganden och prognoser. Eventuella fel som påverkar sådana antaganden och prognoser kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### ***Koncernen är exponerad för risker relaterade till ogynnsamma händelser som påverkar Koncernens strategiska allianser och samarbetsavtal med andra flygbolag.***

Star Alliance, som bildades 1997, består av 24 flygbolag och flyger för närvarande till 912 destinationer i 159 länder. Koncernen drar stora fördelar av att vara medlem i Star Alliance, eftersom medlemskapet gör det möjligt för Koncernen att ge bättre service åt internationella passagerare tack vare effektiv samordning av tjänster, flygplatsinfrastruktur och IT-infrastruktur. Eventuella ogynnsamma händelser som påverkar Star Alliance, till exempel om en eller flera viktiga medlemmar (såsom United Airlines eller Lufthansa) lämnar alliansen, oavsett om det är frivilligt eller till följd av konkurs eller sammanslagning med

en medlem i en konkurrerande allians, kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernens nätverk och intäkter är i stor utsträckning beroende av Koncernens medlemskap i Star Alliance. Om Koncernen lämnade Star Alliance skulle Koncernen kunna drabbas av avsevärda övergångs- och integrationskostnader, inklusive uppsägning av befintliga avtal med Star Alliance-medlemmar; eventuell minskning av passagerarintäkter då Koncernen avvecklar sitt deltagande och övergår till en ny allians; avsaknad av möjlighet att ansluta sig till - eller försenad anslutning till - en ny allians på grund av att erforderliga tillstånd inte erhålls eller att det uppkommer svårigheter med att uppfylla inträdeskrav, svårigheter med att integrera Koncernens tekniska processer med medlemmar i sådan ny allians eller Star Alliance förbud mot att gå med i konkurrerande allianser under en period om upp till två år; samt andra kostnader för utträde (inklusive en utträdesavgift) samt uppstartskostnader.

Koncernen genomför även vissa av sina europeiska flygningar och interkontinentala flygningar genom samarbetsavtal, huvudsakligen med andra flygbolag som är medlemmar i Star Alliance och framför allt med Lufthansa. Joint venture-samarbetet med Lufthansa är en viktig källa för intäkter och transfertrafik för Koncernen och innefattar samarbete på flyglinjer mellan Skandinavien och Tyskland samt gemensamma försäljnings- och marknadsföringsaktiviteter. Se "Verksamhetsbeskrivning—Allianser och strategiska samarbetsavtal—Samarbete med Lufthansa och andra flygbolag". Om sådana industriella partnerskap skulle misslyckas, till exempel på grund av kommersiella meningsskiljaktigheter eller insolvens hos partnern, kan detta ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### ***Koncernen är inblandad i rättsprocesser och skiljeförfaranden.***

Koncernen är, och kan även framöver komma att vara, inblandad i rättsprocesser och skiljeförfaranden, som kärande eller som svarande. Många av dessa tvister relaterar till anspråk som uppkommit i den löpande affärsverksamheten inklusive, men inte begränsat till, tvister i anledning av driftsstörningar, försenade flyg, förlorat eller skadat bagage samt flygolyckor och skadeståndkrav på grund av personskador.

Den 14 februari 2006 offentliggjorde EU-kommissionen och justitiedepartementet i USA att de inlett utredningar om misstänkt prissamordning i flygfraktbranschen. SAS Cargo var ett av flera flygfraktbolag som berördes av utredningarna. Den 21 juli 2008 erkände sig SAS Cargo skyldigt till överträdelse av USA:s konkurrenslagor och accepterade att betala ett bötesbelopp om 52 MUSD i form av avbetalningar under fyra år som uppgörelse avseende justitiedepartementets utredning. Detta avslutade de amerikanska myndigheternas utredning och reglerade samtliga ansvarsfrågor i samband med denna. SAS Cargo fortsätter att samarbeta med de amerikanska myndigheterna i samband med utredningarna av andra flygbolag.

En separat undersökning pågår för närvarande hos EU-kommissionen. Ett beslut förväntas under 2009 (vilket kan komma att publiceras så tidigt som under andra kvartalet 2009), även om det inte är möjligt för Koncernen att förutspå den exakta tidpunkten för offentliggörandet av beslutet. Det är Koncernledningens uppfattning att Koncernen sannolikt kommer att bötfällas av EU-kommissionen. Det slutgiltiga bötesbeloppets storlek kan komma att påverkas av ett flertal olika faktorer, inklusive de argument Koncernen framfört till sitt försvar. Med tanke på anklagelsernas natur är det troligt att en ogynnsam utgång kommer att ha en väsentlig negativ finansiell effekt på Koncernen. Det är dock omöjligt att kvantifiera ett sådant potentiellt ansvar och av detta skäl

har inga reserveringar gjorts i Koncernens räkenskaper med anledning av EU-kommissionens utredning.

Koncernen samarbetar med myndigheter i andra jurisdiktioner, såsom Schweiz och Korea, i samband med dessa myndigheters utredningar av misstänkt prissamordning på flygfraktmarknaden. Myndigheterna i dessa jurisdiktioner har begärt att få viss information från Koncernen, men har inte inlett någon formell utredning eller riktat några anspråk mot Koncernen. Det kan dock inte uteslutas att myndigheterna i dessa jurisdiktioner kan komma att inleda formella utredningar eller rikta anspråk mot Koncernen framöver.

Därutöver har ett antal civilrättsliga stämningar (så kallade "class actions") mot SAS Cargo och andra flygfraktbolag i USA konsoliderats i ett gemensamt mål i New York. Kärandena påstår sig ha lidit skada och kräver ekonomisk kompensation. Koncernen fortsätter att föra förlikningsförhandlingar i den civilrättsliga tvisten. Vidare har ett relaterat mål anhängiggjorts i Kanada och risken för ytterligare ersättningskrav i andra jurisdiktioner och avseende andra marknader kan inte uteslutas. Eftersom det är omöjligt att kvantifiera det potentiella ansvar som tvisterna i New York och Kanada, liksom eventuella ytterligare ersättningsanspråk i andra jurisdiktioner, skulle kunna resultera i har det inte gjorts några reserveringar i Koncernens räkenskaper med anledning av stämningarna. En ogynnsam utgång i dessa tvister eller andra potentiella anspråk skulle kunna få en väsentlig negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning eller resultat.

Koncernen är också involverad i andra tvister, se "Legala frågor och kompletterande information". Koncernen kan inte lämna några garantier när det gäller utfallet av pågående eller framtida utredningar, förfaranden, domstolsprocesser eller skiljeförfaranden initierade av enskilda, myndigheter eller stater. Om ett ogynnsamt beslut skulle fattas gentemot Koncernen kan stora bötesbelopp och/eller negativ publicitet dessutom ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### ***Koncernen är utsatt för skatterelaterade risker.***

Den norska skattemyndigheten har i beslut den 13 februari 2009 (avseende räkenskapsåren 2004 och 2005) ansett att tillgångar överlämnade av Koncernen som en del av omstruktureringen i Norge 2004 till ett värde av cirka 500 MNOK, skall allokeras till icke avskrivningsbara start- och landningslots i SAS Scandinavian Airlines Norge AS. De avskrivningar som gjorts på tillgångarna under de aktuella räkenskapsåren uppgår till 180 MNOK. Dessa har återförts till beskattning. Även under senare räkenskapsår har Koncernen gjort motsvarande avskrivningar, vilket gör att det belopp som riskerar att återföras till beskattning uppgår till sammanlagt 336 MNOK. Koncernen avser att överklaga skattemyndighetens beslut. Om Koncernen inte vinner framgång i överklagandet medför beslutet en ökning av den beskattningsbara inkomsten med upp till 336 MNOK i den mån Koncernens outnyttjade underskott i Norge inte kan utnyttjas. Koncernen kan inte ge några garantier avseende vare sig utgången av överklagandet, den norska skattemyndighetens bedömning eller att outnyttjade underskott i Norge kan utnyttjas mot ökningen i beskattningsbar inkomst.

Det pågår en skatterevision i SAS Technical Services där Skatteverket nyligen inkommit med nya frågor angående SAS Technical Services norska filial. Vad detta kommer att resultera i är osäkert, och Koncernen kan inte ge några garantier för att Skatteverket inte kommer att ifrågasätta delar av SAS Technical Services beskattning.

Koncernen bedriver verksamhet, inklusive transaktioner mellan koncernbolag, i Skandinavien och ett antal andra länder i enlighet med

dess tolkning av gällande skattelagar, skatteavtal samt skattemyndigheternas krav och bestämmelser i berörda länder. Det kan emellertid inte uteslutas att skattemyndigheterna i Sverige och andra berörda länder kan göra andra bedömningar. Koncernens tidigare och nuvarande skattesituation kan komma att förändras till följd av skattemyndigheters beslut. Koncernen har betydande underskott från tidigare år som under vissa förutsättningar kan utnyttjas mot framtida vinster och eventuellt höjda inkomsttaxeringar. Sådana underskott kan dock inte utnyttjas mot samtliga tillkommande skatter och avgifter, såsom till exempel ökad mervärdesskatt och skatteadministrativa sanktionsavgifter. Koncernen kan inte ge några garantier för att dess tolkning och tillämpning av lagar, regler och domstolspraxis liksom skattemyndigheternas administrativa praxis har varit, eller kommer att fortsätta vara, korrekta, eller att sådana lagar, regler och praxis inte kommer att ändras, eventuellt med retroaktiv effekt.

#### ***Koncernens pensionsförpliktelser kan överstiga för ändamålet avsatta medel och förändringar i redovisningsprinciper skulle kunna få en avsevärd inverkan på Koncernens pensionsförpliktelser.***

Pensionsmedel, netto, redovisades per 31 december 2008 som en tillgång till ett belopp om 9,7 miljarder SEK. Denna post består av pensionsmedel om totalt 30,5 miljarder SEK, förpliktelser om totalt 32,6 miljarder SEK (varav 3 miljarder SEK är ofonderade) och estimatavikelser inklusive förändringar av pensionsplanen om totalt 11,8 miljarder SEK.

Koncernens förmånsbaserade pensionsplaner redovisas i enlighet med IAS 19, vilken föreskriver att storleken av pensionsförpliktelserna fram till en anställds pensionsålder skall bestämmas genom en nuvärdesberäkning. Ett antal antaganden avseende till exempel diskonteringsränta, förväntad avkastning på tillgångar, inflation, framtida löneökningar och förväntad livslängd görs i pensionsberäkningarna. Se "Operationell och finansiell översikt—Väsentliga redovisningsprinciper och uppskattningar—Pensioner". De faktiska utfallen kan avvika väsentligt från de antagandena som gjorts och därför kan avvikelse från gjorda uppskattningar förekomma. Enligt IAS 19 skall förändringar i pensionsförpliktelserna som beror på avvikelse i antagandena skrivas av över en genomsnittlig återstående anställningstid, vilken ledningen uppskattar till 15 år. IAS 19 tillåter att avskrivning av sådana avvikelse sker för avvikelse som överstiger 10% av det högsta av pensionsförpliktelserna eller de fonderade medlen.

Om händelseutvecklingen avviker från den förväntade kan det resultera i kraftigt ökade pensionsförpliktelser i Koncernens balansräkning, vilket skulle kunna få betydande negativa konsekvenser för Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Med utgångspunkt i Koncernens pensionsförpliktelser 31 december 2008 skulle till exempel en förändring av diskonteringsräntan med en procentenhet påverka Koncernens förpliktelser med cirka 4,5 miljarder SEK, en förändring med en procentenhet vad gäller antaganden om inflationen skulle påverka Koncernens förpliktelser med cirka 3 miljarder SEK och en förändring med en procentenhet i parametern för lönejustering skulle påverka Koncernens förpliktelser med cirka 4 miljarder SEK.

I början av 2008 uppgick den ansamlade oredovisade avvikelsen mellan pensionsförpliktelserna och faktiskt utfall till en estimatavvikelse om 8 miljarder SEK. På grund av en faktiskt lägre genomsnittlig avkastning på tillgångar med 5%, hänförlig till en försvagad aktiemarknad under 2008, redovisades en avvikelse om -1,5 miljarder SEK 2008. Koncernen har dessutom justerat sina antaganden vad gäller diskonteringsräntan och lönehöjningar under 2008, vilket har lett till en ytterligare avvikelse om ungefär -2,3 miljarder SEK. Dessa

avvikelser kommer att skrivas av under kommande år, i en takt på cirka 600-700 MSEK per år.

IAS 19 håller på att revideras och ett diskussionsunderlag med vissa förslag har tagits fram av IASB (*International Accounting Standards Board*). De föreslagna förändringarna – som skulle innebära att avvikelser i uppskattningar inte längre kan amorteras över den genomsnittliga återstående anställningstiden, utan istället kontinuerligt ska redovisas direkt mot eget kapital eller i resultaträkningen – kommer sannolikt att börja gälla tidigast från och med den 1 januari 2012. Till följd av en sådan förändring skulle de ackumulerade oredovisade avvikelserna vid datumet då de reviderade redovisningsstandarderna börjar gälla redovisas i sin helhet mot eget kapital, vilket sannolikt kommer att ha en avsevärd negativ effekt på Koncernens eget kapital.

#### *Koncernen är exponerad för risker hänförliga till motpartsföruster i vissa finansiella och andra transaktioner.*

Koncernens finansiella transaktioner – till exempel säkringsavtal med finansinstitut – medför en kreditrisk i förhållande till finansiella motparter. Kreditrisk eller motpartsrisk avser risken att motparten i en transaktion inte kan fullgöra sina förpliktelser enligt avtal, bland annat om den skulle tvingas ansöka om konkurs. Risken för detta har ökat till följd av den senaste tidens ekonomiska nedgång. Se ”—Risker relaterade till flygbranschen—Såväl efterfrågan på flygresor som Koncernens lönsamhet och förmåga att finansiera sin verksamhet har påverkats, och kan komma att påverkas, negativt av den ekonomiska nedgången på både världsmarknaden och lokala marknader”. Koncernens finansiella policy föreskriver att transaktioner endast får ingås med motparter som kan uppvisa hög kreditvärdighet, definierat som kategori A3/P-1 eller bättre enligt Moody's. Koncernen har satt upp gränser för hur stora belopp som får placeras hos enskilda institut med ett visst kreditbetyg och högsta tillåtna ekonomiska exponering mot sådana institut samt även gränser för högsta sammanlagda belopp som får placeras hos institut inom ett visst kreditvärderingsspann samt högsta tillåtna exponering mot sådana institut. Koncernen kan emellertid inte garantera att dessa begränsningar kommer att förhindra betydande förluster som uppstår till följd av att motparten inte kan fullgöra sina förpliktelser. Exponering för motpartsrisk föreligger med avseende på andra kontrakt som Koncernen ingått, exempelvis med försäkringsgivare.

Därutöver har Koncernen lämnat och kan komma att lämna lån till tredje part, däribland till dotterbolag som har avyttrats, eller förväntas avyttras inom ramen för Core SAS. Sådana lån utsätter Koncernen för motpartsrisk, inklusive risker att sådana lån inte återbetalas enligt förväntad återbetalningsplan eller inte återbetalas alls. Koncernen konsoliderade exempelvis den 29 januari 2009 de dåvarande lån som lämnats till airBaltic innan airBaltic avyttrats, så att dessa lån regleras av samma lånevillkor. Enligt lånevillkoren har Koncernen lämnat två lån till airBaltic om sammanlagt cirka 60 MUSD (vilket motsvarar cirka 525 MSEK), vilka beräknas förfalla den 31 mars 2009. airBaltic har dock rätt att, efter skriftlig begäran därom senast den 15 mars 2009, förlänga lånens löptid så att de förfaller till betalning den 30 april 2009, för det fall airBaltic inte kan återbetala lånen på den beräknade förfalldagen. Koncernen kan inte garantera att sådana lån kommer att betalas inom förväntad tidsperiod eller att de kommer att återbetalas alls.

#### *Koncernen är beroende av resebyråer, flygledning, leverantörer av IT-tjänster, underhållstjänster, ground handling-tjänster och andra externa tjänsteleverantörer.*

Koncernen är beroende av tjänster från olika externa parter, till exempel

flygplanstillverkare, flygplatsoperatörer, leverantörer av IT-tjänster, underhållstjänster, ground handling-tjänster, företag som leasar ut flygplan samt distributörer såsom till exempel resebyråer. Medan Koncernen för närvarande hanterar de flesta ground handling-tjänster och tekniska underhållstjänster internt, är Koncernen avseende sin verksamhet och sitt resultat i övrigt beroende av dessa externa leverantörer av tjänster, vilka ligger utanför Koncernens kontroll. Detta beroende kommer att öka i takt med att Koncernen implementerar Core SAS, som innefattar avyttring och outsourcing av delar av markhanteringen och underhållet. Se ”Verksamhetsbeskrivning—Core SAS—Fokus på den nordiska hemmamarknaden”. Ett avbrott, oavsett om det är tillfälligt eller permanent, i tillhandahållandet av varor eller tjänster, oavsett om det beror på en medlem av Koncernen eller en extern leverantör av tjänster (till exempel om en leverantör skulle hamna i finansiella svårigheter, gå i konkurs eller inte kunna fullgöra sina förpliktelser gentemot Koncernen), eller oförmåga att förnya eller omförhandla avtal med sådana serviceleverantörer på kommersiellt rimliga villkor, kan få avsevärda negativa effekter på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### *Större fel eller driftsstörningar i Koncernens datorsystem skulle kunna ha en negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.*

Koncernens förmåga att på ett effektivt och säkert sätt hantera biljettförsäljning och bokningar online samt att utföra andra affärskritiska verksamheter är beroende av att Koncernens IT-system och IT-processer fungerar väl och utan avbrott. 2008 företogs 35% av all biljettförsäljning online. Sådana system kan störas av bland annat sabotage, datavirus, mjukvarufel och fysiska skador. Trots att Koncernen försöker att minimera riskerna genom att till exempel använda brandväggar och kryptering samt genom att ha flera parallella datorcenter som back-up, vilka kan tas i bruk inom 30 minuter efter ett datorhaveri, kan Koncernen inte garantera att sådant avbrott – beroende på dess längd eller svårighetsgrad – inte skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

#### **Risker relaterade till Företrädesemissionen och Aktierna**

*Om Bolaget skulle upphöra att huvudsakligen ägas av och faktiskt kontrolleras av skandinaviska stater, medborgare och/eller företag, kan Koncernen komma att påverkas negativt och utomskandinaviska aktieägare bli utspädda eller tvingas avyttra sina aktier.*

De flesta bilaterala luftfartsavtal mellan de skandinaviska länderna och länder som inte är medlemmar av EU kräver att Bolaget fortsätter att vid varje given tidpunkt och till övervägande del ägas eller kontrolleras av länder, medborgare och/eller företag i Skandinavien eller EU (alltefter vad som anges i det specifika avtalet från fall till fall). Om Bolaget skulle upphöra att uppfylla dessa krav kan de avtalslutande staterna i sådana bilaterala avtal neka Bolaget landningsrättigheter eller rätten att flyga vissa linjer enligt villkoren i avtalen, vilket skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Se ”—Luftfartens reglering—Internationell reglering—Bilaterala luftfartsavtal”.

För att motverka denna risk möjliggör bolagsordningen för Styrelsen att minska Bolagets aktiekapital genom inlösen av Aktier som innehas av utomskandinaviska aktieägare, utan återbetalning till relevanta aktieägare. Om sådan inlösen inte är möjlig, eller inte är tillräcklig enligt Styrelsens bedömning, kan Styrelsen låta skandinaviska juridiska och fysiska personer teckna förlagsaktier i syfte att späda ut utomskandinaviska aktieägares innehav. Se ”Aktiekapital och ägarför-

hållanden—Skydd för Koncernens trafikrättigheter för luftfart enligt bolagsordningen”, ”Luftfartens reglering—Internationell reglering—Bilaterala luftfartsavtal” samt ”Luftfartens reglering—Reglering inom EU—Operativ licens och drifttillstånd; krav på verksamhet och ägande”. Om Styrelsen skulle använda sig av nämnda rätt i Bolagets bolagsordning i syfte att avhjälpa eller förhindra att Bolaget bryter mot ovan nämnda restriktioner kan Bolagets utomskandinaviska aktieägare tvingas att avyttra sina aktier eller få sitt aktieinnehav utspädd.

***Kursen på Aktierna och Teckningsrätterna kan påverkas negativt om Bolagets största aktieägare – eller andra aktieägare – avyttrar, eller om Bolaget emitterar, ett betydande antal Aktier eller om det uppfattas som att en sådan försäljning eller emission skulle vara förestående.***

Kursen på Aktierna kan påverkas negativt om ett betydande antal Aktier avyttras eller om det uppfattas som att en sådan försäljning skulle vara förestående. Bolagets fyra största aktieägare, som tillsammans innehar 57,6% av Aktierna, kan komma att sälja del av eller samtliga sina Aktier. Detta kan även andra aktieägare komma att göra. Bolaget har åtagit sig att till som längst 180 dagar efter den 15 april 2009, och med vissa förbehåll, inte offentliggöra någon avsikt att lägga fram ett förslag till Bolagets aktieägare (annat än ett förslag från en aktieägare) att genomföra en kapitalökning, emission eller avyttring av Aktier eller andra instrument motsvarande de Nya Aktierna, eller att ingå en transaktion med derivat eller syntetiska instrument som skulle ha till följd att, helt eller delvis, överlåta ägarintressen eller ekonomiska rättigheter förknippade med Aktierna. Se ”Tilldelningsprinciper och överlåtelserestriktioner m.m.—Lock-up avtal”. Joint Lead Managers kan efter eget godtycke frångå eller avsluta dessa restriktioner. Kursen på Bolagets Aktier kan också komma att påverkas negativt beroende på i vilken utsträckning befintliga aktieägare utnyttjar Teckningsrätterna i Företrädesemissionen, samt i vilken omfattning eventuell försäljning av Aktier som inte tecknats med Teckningsrätter sker på marknaden.

***Bolaget kan inte garantera att någon handel med Teckningsrätter kommer att utvecklas eller att tillräcklig likviditet uppnås.***

Bolaget räknar med att Teckningsrätterna kommer att omsättas på NASDAQ OMX Stockholm, Oslo Børs och NASDAQ OMX Copenhagen under perioden 23 mars 2009 till och med 1 april 2009. Bolaget kommer inte att ansöka om handel i Teckningsrätter på andra marknadsplatser. Bolaget kan inte garantera att någon aktiv handel med Teckningsrätter utvecklas under denna period, ej heller att handeln kommer att vara tillräckligt likvid. Priset på Teckningsrätterna kommer bland annat att bero på kursutvecklingen för utestående Aktier och kan bli föremål för större prisvolatilitet än sådana Aktier.

***Aktieägare som inte deltar i Företrädesemissionen före utgången av Teckningstiden kommer att gå miste om sin rätt att teckna Nya Aktier till Teckningskursen.***

Innehavare av Aktier som inte deltar i Företrädesemissionen före utgången av Teckningstiden kommer att gå miste om rätten att teckna Nya Aktier till Teckningskursen. Ingen kompensation kommer att utgå till innehavare vars Teckningsrätter förfaller till följd av att de inte utnyttjas eller säljs.

***Aktieägare som inte utnyttjar sina Teckningsrätter blir utspädda.***

Innehavare av Aktier som inte, eller endast delvis, utnyttjar sina Teckningsrätter – eller som på grund av tillämpliga legala restriktioner inte kan utnyttja sina Teckningsrätter – kommer att få sin andel av Bolagets aktiekapital respektive sin röstandel reducerad.

***Kursen på Aktierna eller Teckningsrätterna kan vara volatil.***

Under perioden mellan 2006 och 2008 varierade kursen för Bolagets Aktier mellan som högst 169,00 SEK och som lägst 24,70 SEK. Kursen på Bolagets Aktier eller Teckningsrätter kan komma att variera väsentligt, bland annat till följd av förändringar av Koncernens och dess konkurrenters resultat samt förändrade allmänna villkor för flygbranschen, världsekonomin och finansmarknaderna. Värdepappersmarknaden har dessutom upplevt betydande kursrörelser och volymvariationer under senare år, i synnerhet under de senaste 12 månaderna. Sådana variationer kan i framtiden påverka kursen på Bolagets Aktier negativt, oavsett Bolagets resultat eller finansiella ställning.

***Bolaget kan inte garantera ett framgångsrikt genomförande av Företrädesemissionen till ett minsta belopp om 6 miljarder SEK***

Teckning av Nya aktier är bindande och kan inte återkallas eller ändras, annat än om Bolaget upprättar ett tillägg till Prospektet. Vidare måste Bolaget enligt svensk lag genomföra Företrädesemissionen oavsett hur många Nya Aktier som tecknats i emissionen. Till följd därav kan Bolaget komma att erhålla en total emissionslikvid som uppgår till ett lägre belopp, och möjligen ett väsentligt lägre belopp, än 6 miljarder SEK före emissionskostnader. Om detta inträffar skulle teckning av Nya Aktier kunna innebära en investering i ett bolag som kan komma att behöva betydande ytterligare finansiering.

I februari 2009 omförhandlade Bolaget villkoren för vissa av sina kreditfaciliteter och förlängde löptiden till mellan 2012 och 2013. Förlängningen av dessa kreditfaciliteter är villkorad bland annat av ett framgångsrikt genomförande av Företrädesemissionen till ett minsta belopp om 6 miljarder SEK. För det fall Bolaget inte lyckas erhålla en emissionslikvid om 6 miljarder SEK kan dessa förlängda kreditfaciliteter komma att förfalla tidigare än det senarelagda förfalldatumet.

De svenska, danska och norska staterna samt Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse, som tillsammans representerar 57,6% av Bolagets utestående Aktier, förväntas behålla samma ägarandel efter Företrädesemissionen. Deras avsikt att teckna sina pro rata-andelar i Företrädesemissionen förutsätter att Emissionsgaranterna inte sagt upp sina åtaganden att teckna de återstående Nya Aktierna. Bolaget har ingått ett emissionsgarantiavtal med Emissionsgaranterna (”Emissionsgarantiavtalet”) enligt vilket Emissionsgaranterna har, var för sig, åtagit sig att under vissa förutsättningar teckna, eller anvisa tecknare för, sammanlagt upp till 42,4% av de Nya Aktier som inte tecknas av andra. Åtagandet är inte säkerställt. För det fall någon av nämnda aktieägare inte skulle teckna sin pro rata-andel av de Nya Aktierna i Företrädesemissionen eller vissa andra väsentligt negativa händelser skulle inträffa senast den 8 april 2009, kommer Emissionsgaranterna ha rätt att säga upp Emissionsgarantiavtalet och inte längre ha någon skyldighet att teckna upp till 42,4% av de Nya Aktierna. Se ”Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar, m.m.”. Bolaget kan inte försäkra att det kommer att erhålla en total emissionslikvid uppgående till 6 miljarder SEK.



*Bolaget har inte lämnat någon utdelning sedan det bildades 2001 och Bolagets förmåga att i framtiden lämna utdelning beror på en mängd olika faktorer.*

Sedan Bolaget bildades 2001 har någon utdelning inte lämnats. Beslut om, och betalning av, framtida utdelning kommer att ske efter Bolagets aktieägares skönsmässiga bedömning. Bolagets förmåga att i framtiden lämna utdelning beror på en mängd olika faktorer, bland annat Bolagets verksamhet, finansiella ställning, rörelseresultat, utdelningsbara reserver, kassaflöde, framtidsutsikter, kapitalbehov samt generella finansiella och legala restriktioner. Bolaget kan inte göra några utfästelser om att utdelning kommer att ges i framtiden och beslutar som regel inte om någon utdelning om Bolaget gått med förlust. Se "Utdelning och utdelningspolicy".



# Inbjudan till teckning av Nya Aktier

## Företrädesemissionen

Styrelsen beslutade den 2 februari 2009 att, under förutsättning av bolagsstämans godkännande, öka Bolagets aktiekapital genom en nyemission med företrädesrätt för Bolagets aktieägare. På sätt som framgår av Styrelsens beslut bestämde Styrelsen den 12 mars 2009 att Bolagets aktiekapital skall ökas med högst 5 757 500 000 SEK genom emission av högst 2 303 000 000 Nya Aktier till en Teckningskurs om 2,63 SEK per Ny Aktie. Om Företrädesemissionen fulltecknas kommer den att tillföra Bolaget högst 6 056 890 000 SEK (före avdrag för emissionskostnader om cirka 230 000 000 SEK). Se "Bakgrund och motiv".

Styrelsens beslut godkändes vid en extra bolagsstämma den 13 mars 2009. I enlighet med Styrelsens förslag, i syfte att möjliggöra och underlätta Företrädesemissionen, beslutade extra bolagsstämman den 13 mars 2009 även att Bolagets aktiekapital skall minskas med 1 233 750 000 SEK, utan indragning av aktier, innebärande att Aktiernas kvotvärde ändras från 10 SEK till 2,50 SEK.

Bolagets aktieägare har företrädesrätt att teckna de Nya Aktierna i förhållande till det antal Aktier de förut äger i Bolaget. Avstämningsdag för fastställande av vilka aktieägare som kommer att erhålla Teckningsrätter och därigenom vara berättigade att teckna de Nya Aktierna med företrädesrätt är den 18 mars 2009. Aktieägarna kommer att erhålla fjorton (14) Teckningsrätter för varje befintlig Aktie som innehas på Avstämningsdagen. En (1) Teckningsrätt berättigar innehavaren till teckning av en (1) Ny Aktie till Teckningskursen 2,63 SEK. Teckningen av Nya Aktier skall ske under perioden från och med den 23 mars 2009 till och med den 6 april 2009, eller sådant senare datum som Styrelsen bestämmer. Se "Villkor och anvisningar".

## Uttalanden från Bolagets största aktieägare

Den svenska, danska respektive norska regeringen har var för sig till Styrelsen uttalat sitt stöd för Företrädesemissionen. I Danmark fat-

tades parlamentariskt beslut den 26 februari 2009 att bemyndiga danske finansministern att teckna danska statens pro rata-andel i Företrädesemissionen, förutsatt att Bolagets tre övriga större aktieägare beslutar att teckna sina andelar, att resterande del av emissionen är garanterad samt att prospektet bedöms utgöra betryggande underlag för aktieteckningen. I Norge fattades parlamentariskt beslut den 12 mars 2009 att bemyndiga Nærings- og handelsdepartementet att teckna norska statens pro rata-andel i Företrädesemissionen och därmed bibehålla norska statens nuvarande ägarandel i Bolaget. I Sverige fattades parlamentariskt beslut den 12 mars 2009 att bemyndiga regeringen att för statens räkning delta i Företrädesemissionen genom att teckna aktier upp till ett belopp om högst 1,3 miljarder SEK. Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse ("KAW"), genom Foundation Asset Management, har uttalat sitt stöd för Företrädesemissionen och har bekräftat sin avsikt att teckna sin pro rata-andel i Företrädesemissionen, villkorat av att den svenska, danska respektive norska staten ("Huvudaktieägarna") fattar slutligt beslut om att teckna sina andelar. Tillsammans innehar Huvudaktieägarna och KAW 57,6 % av alla utestående Aktier och röster i Bolaget.

## Emissionsgarantiavtal

Bolaget ingick den 12 mars 2009 ett Emissionsgarantiavtal med Emissionsgaranterna enligt vilket Emissionsgaranterna var för sig har åtagit sig att, under vissa förutsättningar, teckna – eller anvisa tecknare av – upp till 42,4% av de Nya Aktierna i den mån dessa inte tecknas av aktieägare eller andra. Bolaget skall erlagga en ersättning till Emissionsgaranterna om 3,5% av sammanlagt garanterat belopp, motsvarande cirka 90 MSEK. Bolaget har också avtalat om att ersätta Emissionsgaranterna för vissa kostnader i samband med Företrädesemissionen. Enligt Emissionsgarantiavtalet har Joint Lead Managers rätt att under vissa omständigheter säga upp Emissionsgarantiavtalet och åtagandet i avtalet om att teckna Nya Aktier. Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m."

*Härmed inbjuds aktieägarna i Bolaget att med företrädesrätt teckna Nya Aktier i enlighet med villkoren i detta Prospekt.*

*Styrelsen är ansvarig för innehållet i detta Prospekt. Styrelsen försäkrar härmed att den har vidtagit alla rimliga försiktighetsåtgärder för att säkerställa att uppgifterna i Prospektet, såvitt Styrelsen känner till, överensstämmer med de faktiska förhållandena och att ingenting är utelämnat som skulle kunna påverka dess innebörd.*

Stockholm den 16 mars 2009

**SAS AB (publ)**  
Styrelsen

# Bakgrund och motiv

## Bakgrund

Mellan 2005 och 2007 gynnades den europeiska flygindustrin av ett fördelaktigt ekonomiskt klimat. Under denna period uppvisade efterfrågan på flygresor inom Europa samt mellan Europa och interkontinentala destinationer en stark tillväxt och ett antal befintliga reguljärflygbolag och lågprisflygbolag ökade sin kapacitet väsentligt på sådana flyglinjer. Denna kapacitetsökning resulterade i en kraftig ökning av antalet linjer såväl inom Europa som mellan Europa och interkontinentala destinationer. Trots denna kapacitetsökning överträffade den ökade efterfrågan tillväxten i kapacitet inom flygindustrin.

Under 2008 försämrades dock marknadsförutsättningarna för flygbolag märkbart och året var förmodligen ett av de mest utmanande och turbulenta i flygindustrins historia. Priset på olja nådde en historisk högstanivå och som ett resultat av den pågående finansiella krisen stod världsekonomin inför en dramatisk avmattning – särskilt under den andra halvan av 2008 – vilket minskade den totala efterfrågan från konsumenter på produkter och tjänster, inklusive flygresor. Till följd därav drabbades flygbolagen av rekordhöga bränslepriser, speciellt under första halvan av 2008, och avtagande efterfrågan från passagerare under andra halvan av 2008, vilket påverkade yield och kabinfaktorer och medförde betydande lönsamhetsminskningar inom hela flygindustrin.

Koncernens nordiska hemmamarknad har påverkats av och kommer att fortsätta att påverkas av den globala ekonomiska avmattningen. Förutom dessa makroekonomiska trender har Koncernen ställts inför ett antal interna utmaningar såsom en väsentligt högre kostnadsbas i förhållande till lokala lågpriskonkurrenter, förluster från verksamheter utanför kärnverksamheten och negativa engångshändelser. Sedan 2002 har Koncernen introducerat en rad initiativ för att minska sin kostnadsbas vilket har resulterat i att Koncernen är ett av få lönsamma reguljärflygbolag på kortlinjer. Trots dessa åtgärder har Koncernen fortfarande en relativt sett högre kostnadsbas än lokala lågpriskonkurrenter. Under de senaste åren har Koncernen åsamkats betydande förluster från verksamheter som inte ingår i kärnverksamheten, till exempel Spanair, airBaltic och bmi, vilka nyligen har avyttrats eller har identifierats som verksamheter som skall avyttras. Koncernen har också påverkats negativt av strejker och avställningen av Q400-flygplan vilket har medfört betydande kostnader för Koncernen under de senaste åren. Sammantaget har de ovannämnda posterna begränsat Koncernens lönsamhet.

## Motiv

För att bemöta den rådande globala situationen och interna utmaningar och med målsättningen att stärka Koncernens långsiktiga position som ett konkurrenskraftigt och lönsamt flygbolag, har Koncernledningen och Styrelsen beslutat om en förnyad strategisk inriktning för Koncernen, vilket offentliggjordes den 3 februari 2009. Den förnyade strategin, Core SAS, avser att skapa de nödvändiga grundförutsättningar som behövs för att ge stöd åt ett nytt, konkurrenskraftigt SAS, och är uppbyggd kring fem huvudområden:

- Fokus på den nordiska hemmamarknaden genom avyttring och outsourcing av tillgångar utanför kärnverksamheten;
- Fokus på affärsresenärer och ett stärkt kommersiellt erbjudande;
- Förbättrad kostnadsbas genom kostnadsbesparingsprogram och omförhandling av kollektivavtal;
- Besluts- och kostnadseffektiv organisation med förstärkt kundfokus; samt
- Förstärkt kapitalstruktur.

Core SAS syftar till att skapa en koncern som skapar långsiktigt värde för aktieägarna och som proaktivt möter de rådande förändringarna i branschen, de interna utmaningarna och den nedåtgående globala konjunkturen. I samband med Core SAS har Styrelsen beslutat om denna Företrädesemission om cirka 6 miljarder SEK.

## Användning av emissionslikviden

Bruttolikviden från Företrädesemissionen förväntas uppgå till högst 6 056 890 000 SEK och till cirka 5 826 890 000 SEK efter avdrag för emissionskostnader om cirka 230 000 000 SEK. Koncernen avser att använda nettolikviden från Företrädesemissionen till att stärka kapitalstrukturen, och stödja implementeringen av Core SAS vilket innebär betalning av omstruktureringskostnader uppkomna vid genomförandet av omorganisationen och kostnadsbesparingarna i enlighet med Core SAS.

# Villkor och anvisningar

*Aktierna är, och de Nya Aktierna kommer att bli, noterade på NASDAQ OMX Stockholm och sekundärnoterade på NASDAQ OMX Copenhagen och Oslo Børs. Se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Handel i Aktierna". Aktier som handlas på NASDAQ OMX Stockholm är registrerade hos den centrala värdepappersförvararen i Sverige, Euroclear Sweden AB, tidigare VPC AB ("Euroclear Sweden"). Aktier som handlas på NASDAQ OMX Copenhagen är registrerade hos den centrala värdepappersförvararen i Danmark, VP Securities A/S ("VP Securities") och Aktier som handlas på Oslo Børs är registrerade hos den centrala värdepappersförvararen i Norge, Verdipapirsentralen ASA ("VPS"). Se "De skandinaviska värdepappersmarknaderna—Den svenska värdepappersmarknaden/Den danska värdepappersmarknaden/Den norska värdepappersmarknaden—Registrering av värdepapper". Beroende av var aktieägarens Aktier är registrerade och handlas gäller således separata anvisningar för deltagande i Företrädesemissionen.*

## Teckning

### Företrädesrätt

De som på Avstämningsdagen, den 18 mars 2009, är registrerade som aktieägare i Bolaget erhåller Teckningsrätter och har företrädesrätt att teckna Nya Aktier i förhållande till det antal befintliga Aktier de innehar. En (1) befintlig Aktie berättigar innehavaren att teckna fjorton (14) Nya Aktier.

Genomförandet av Företrädesemissionen kommer vid full teckning leda till att antalet Aktier i Bolaget ökar från 164 500 000 till 2 467 500 000, vilket motsvarar en ökning om 1 400%. Aktieägare som väljer att inte delta i Företrädesemissionen kommer att få sin ägarandel väsentligt utspädd, men har möjlighet att kompensera sig ekonomiskt för denna utspädningseffekt genom att sälja sina Teckningsrätter på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen eller Oslo Børs. Utspädningseffekten för aktieägare som inte deltar i Företrädesemissionen kommer inte att överstiga 93,33% (beräknat som antalet Nya Aktier delat med det totala antalet Aktier efter en fulltecknad Företrädesemission).

### Teckning utan stöd av Teckningsrätter

Nya Aktier som inte tecknas med stöd av Teckningsrätter kommer att erbjudas dem som tecknat Nya Aktier genom utnyttjande av Teckningsrätter, oavsett om dessa var aktieägare på Avstämningsdagen eller inte. Vid eventuell överteckning skall sådana Nya Aktier fördelas mellan tecknarna i förhållande till antalet utnyttjade Teckningsrätter och, i den mån detta inte kan ske, genom lottnings. För att få full prioritet vid eventuell tilldelning baserat på utnyttjade Teckningsrätter måste anmälan om teckning utan stöd av teckningsrätter avse Nya Aktier i samma värdepapperssystem som teckning med stöd av Teckningsrätter avsåg.

Styrelsen kommer att tilldela eventuella kvarvarande Nya Aktier primärt till aktieägare och andra som anmält intresse att teckna Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter och sekundärt till Emissionsgaranterna.

## Teckningskurs

De Nya Aktierna kommer att emitteras till en Teckningskurs om 2,63 SEK per Ny Aktie.

## Avstämningsdag

Avstämningsdagen hos Euroclear Sweden, VP Securities och VPS, för fastställande av vem som kommer erhålla Teckningsrätter och därmed vara berättigad att teckna Nya Aktier med företrädesrätt, är den 18 mars

2009. Aktierna handlas exklusivt rätt att delta i Företrädesemissionen från och med den 16 mars 2009. Sista dagen för handel inklusive rätt att delta i Företrädesemissionen är därmed den 13 mars 2009.

## Teckningsrätter

För varje Aktie som innehas på Avstämningsdagen erhåller aktieägarna fjorton (14) Teckningsrätter. För teckning av en (1) Ny Aktie erfordras en (1) Teckningsrätt. Teckningsrätterna levereras till berättigad aktieägare utan kostnad.

Teckningsrätterna kan inte överföras mellan Euroclear Sweden, VP Securities och VPS.

## Handel med Teckningsrätter

Handel med Teckningsrätter kommer att äga rum på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen och Oslo Børs under perioden från och med den 23 mars 2009 till och med den 1 april 2009. Nordea, SEB och andra värdepappersinstitut står till förfogande för förmedling av köp och försäljning av Teckningsrätter. ISIN-koden för Teckningsrätterna är SE 0002801191.

Teckningsrätter som förvärfas under den ovan nämnda handelsperioden ger, under Teckningstiden, samma rätt att teckna Nya Aktier som de Teckningsrätter aktieägare erhåller baserat på sina aktieinnehav i Bolaget på Avstämningsdagen.

## Betalda tecknade aktier (BTA)

Efter betalning av de Nya Aktierna kommer betalda tecknade aktier "BTA" att registreras i Sverige och Danmark på tecknarens konto. Så snart de Nya Aktierna har registrerats hos Bolagsverket kommer BTA att omvandlas till Aktier. En första serie av BTA ("BTA 1") kommer att registreras baserat på teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter. En andra serie av BTA ("BTA 2") kommer att registreras baserat på teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter. Inga BTA kommer att registreras i Norge.

BTA 1 och BTA 2 kommer inte att kunna överföras mellan Euroclear Sweden, VP Securities och VPS.

## Teckningstid

Teckning av Nya Aktier skall ske under perioden från och med den 23 mars 2009 till och med den 6 april 2009. Styrelsen har rätt att förlänga Teckningstiden.

## Notering av de Nya Aktierna

Bolaget kommer ansöka om notering av de Nya Aktierna på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen respektive Oslo Børs i samband med genomförandet av Företrädesemissionen. Registrering hos Bolagsverket av Nya Aktier som tecknats med stöd av Teckningsrätter beräknas ske omkring den 20 april 2009. Handel i dessa Nya Aktier beräknas inledas omkring den 20 april 2009. Nya Aktier som tecknas utan stöd av Teckningsrätter beräknas registreras hos Bolagsverket samt bli föremål för handel omkring den 4 maj 2009.

**För att de erhållna Teckningsrätterna inte skall förfalla och förlora värdet måste innehavaren antingen utnyttja Teckningsrätten för teckning av Nya Aktier senast den 6 april 2009 eller sälja Teckningsrätten senast den 1 april 2009.**

## Instruktioner till innehavare av Aktier som är registrerade hos Euroclear Sweden och handlas på NASDAQ OMX Stockholm

### Emissionsredovisning till direktregistrerade aktieägare

En informationsbroschyr eller detta Prospekt, tillsammans med en förtryckt emissionsredovisning ("Emissionsredovisning") med vidhängande inbetalningsavi, skickas till direktregistrerade aktieägare eller företrädare för sådana aktieägare, som på Avstämningsdagen är registrerade i den av Euroclear Sweden för Bolagets räkning förda aktieboken. Av Emissionsredovisningen framgår bland annat antalet erhållna Teckningsrätter och antalet Nya Aktier som kan tecknas genom utnyttjande av Teckningsrätterna.

Den som är registrerad i Euroclear Swedens i anslutning till aktieboken särskilt förda förteckning över panthavare och förmyndare, erhåller inte Emissionsredovisning utan meddelas separat. Inget separat VP-meddelande ("VP-avi") som indikerar antalet erhållna Teckningsrätter på varje aktieägares VP-konto ("VP-konto") kommer att distribueras.

### Förvaltarregistrerade innehav

Aktieägare vars innehav är förvaltarregistrerat hos bank eller annan förvaltare erhåller ingen Emissionsredovisning från Euroclear Sweden. Teckning och betalning av Nya Aktier skall i stället ske i enlighet med instruktioner från respektive förvaltare.

Vänligen notera att anmälan om teckning av Nya Aktier såväl med som utan stöd av Teckningsrätter måste ske via respektive förvaltare.

### Ej utnyttjade Teckningsrätter

Efter den 6 april 2009 kommer outnyttjade Teckningsrätter att förfalla och tas bort från samtliga VP-konton utan att någon separat VP-avi kommer att distribueras av Euroclear Sweden.

### Teckning och betalning

#### A. Teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter

Teckning av Nya Aktier genom utnyttjande av Teckningsrätter sker genom samtidig kontant betalning av 2,63 SEK per Ny Aktie, via Nordea eller SEB, eller annan bank i Sverige.

Teckning genom betalning sker genom användning av antingen den förtryckta inbetalningsavi som distribueras av Euroclear Sweden, eller genom en särskild anmälningssedel enligt följande alternativ:

#### 1. Inbetalningsavi

Om alla Teckningsrätter erhållna på Avstämningsdagen utnyttjas för teckning skall enbart den förtryckta inbetalningsavin användas för teckning genom betalning. Hänvisning måste alltid göras till det så kallade OCR-numret på inbetalningsavin. Inga ändringar eller tillägg får göras på inbetalningsavin.

#### 2. Anmälningssedel

Om Teckningsrätter har köpts eller sålts eller om, av någon annan anledning, ett antal Teckningsrätter som skiljer sig från det antal som anges på den förtryckta Emissionsredovisningen, skall utnyttjas för teckning av Nya Aktier, måste en särskild anmälningssedel användas för teckning genom betalning. Den sammanlagda teckningslikviden betalas när anmälningssedeln lämnas in till något av Nordeas eller SEBs kontor eller annat bankkontor i Sverige eller, för det fall anmäl-

ningssedeln skickas in, i enlighet med instruktionerna på anmälningssedeln. Anmälningssedeln och betalningen måste vara Nordea tillhanda senast kl. 17:00 den 6 april 2009.

Anmälningssedlar kan erhållas från Nordea (tel. +46 8 678 04 50). Den förtryckta inbetalningsavin skall då inte användas.

#### 3. Aktieägare som inte är bosatta i Sverige

Direktregistrerade aktieägare och innehavare av Teckningsrätter som är registrerade hos Euroclear Sweden och som är bosatta i andra länder än i Sverige samt inte är föremål för de restriktioner som beskrivs i "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Restriktioner avseende försäljning—Restriktioner avseende återförsäljning" skall, när de inte har möjlighet att använda den förtryckta inbetalningsavin, teckna Nya Aktier genom att:

- skicka in en anmälningssedel till Nordea på adressen nedan; och
- betala den sammanlagda teckningslikviden i SEK via SWIFT genom att följa betalningsinstruktionerna nedan, uppge tecknarens namn, adress, VP-kontonummer, referensnummer på Emissionsredovisningen och hänvisa till "Issue SAS".

Nordea Bank AB, Stockholm

SWIFT: NDEASESS

Kontonummer: 34 7317 01228

IBAN: SE 03 3000 0000 0347 3170 1228

Anmälningssedeln och betalningen måste vara Nordea Bank AB, Issuer Services A 203, 105 71 Stockholm, tillhanda senast kl. 17:00 den 6 april 2009.

#### Betalda tecknade aktier

Teckning genom betalning kommer att registreras vid Euroclear Sweden så snart som möjligt, vilket normalt sett innebär några bankdagar efter betalning. Därefter kommer tecknaren att erhålla en VP-avi som bekräftar registreringen av den första serien betalda tecknade aktier, BTA 1, på tecknarens VP-konto. Så snart de Nya Aktier som tecknats med stöd av Teckningsrätter har registrerats hos Bolagsverket, kommer BTA 1 att omvandlas till Aktier utan meddelande från Euroclear Sweden. Sådan registrering hos Bolagsverket förväntas ske omkring den 20 april 2009 och omvandling av BTA 1 till Aktier omkring 23 april 2009.

#### B. Teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter

Teckning av Nya Aktier kan också ske utan stöd av Teckningsrätter. Se "Villkor och anvisningar—Teckning—Teckning utan stöd av Teckningsrätter".

För att kunna teckna Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter måste en särskild anmälningssedel fyllas i, undertecknas och levereras till Nordea eller respektive aktieägares förvaltare, som i sin tur vidarebefordrar anmälan till Nordea. Anmälningssedeln kan erhållas från Nordea (telefon +46 8 678 04 50), på Nordeas hemsida ([www.nordea.se/placera](http://www.nordea.se/placera)) och på Bolagets hemsida ([www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)). Anmälningssedeln måste vara Nordea tillhanda på adress Nordea Bank AB, Issuer Services A 203, 105 71 Stockholm, Sverige, senast kl. 17:00 den 6 april 2009. Endast en anmälningssedel per tecknare kommer att beaktas.

Besked om eventuell tilldelning av Nya Aktier tecknade utan stöd av Teckningsrätter lämnas genom utfärdande av avräkningsnota, vilket beräknas ske omkring den 20 april 2009. Betalning av sådana tilldelade Nya Aktier skall ske kontant senast tredje bankdagen efter datumet för avräkningsnotan, i enlighet med instruktionerna på denna. Inget meddelande utgår till dem som inte erhållit tilldelning av Nya Aktier. Aktier som inte betalats i tid kan komma att överlåtas till annan, se "Övrig information".

Teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter kommer att registreras av Euroclear Sweden så snart som möjligt, vilket normalt innebär några bankdagar efter betalning. Därefter kommer tecknaren att erhålla en VP-avi som bekräftar registreringen av den andra serien av betalda tecknade aktier, BTA 2, på tecknarens VP-konto. Så snart de Nya Aktierna tecknade utan stöd av Teckningsrätter har registrerats hos Bolagsverket kommer BTA 2 att omvandlas till Aktier utan meddelande från Euroclear Sweden. Sådan registrering hos Bolagsverket beräknas ske omkring den 4 maj 2009 och omvandling av BTA 2 till Aktier beräknas ske omkring den 7 maj 2009.

**Vänligen notera att aktieägare vars aktieinnehav är förvaltarregistrerat hos bank eller annan förvaltare måste ansöka om teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter samt betala tilldelade Nya Aktier via sin förvaltare.**

#### Handel med betalda tecknade aktier

Handel med BTA 1 beräknas ske på NASDAQ OMX Stockholm under perioden från och med den 23 mars 2009 till omkring den 17 april 2009. Den handel i BTA 1 som äger rum den 17 april 2009 kommer att avräknas den 21 april 2009, dvs. med två dagars likvidschema istället för sedvanligt tre dagars likvidschema. ISIN-koden för BTA 1 är SE 0002801209.

Handel med BTA 2 beräknas ske på NASDAQ OMX Stockholm under perioden från och med den 21 april 2009 till omkring den 30 april 2009. ISIN-koden för BTA 2 är SE 0002801217.

Nordea, SEB och andra värdepappersinstitut kommer att stå till förfogande för förmedling av köp och försäljning av BTA.

#### Aktieägare bosatta i vissa jurisdiktioner

Tilldelning av Teckningsrätter och emission av Nya Aktier till personer som är bosatta i eller medborgare av andra länder än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien kan vara föremål för värdepapperslagstiftning i sådana länder. Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Restriktioner avseende försäljning/Restriktioner avseende återförsäljning". Med anledning härav kommer, med vissa undantag, aktieägare vars aktier i Bolaget är direktregistrerade på ett VP-konto och vars adress är registrerad i till exempel Australien, Kanada, Japan och USA inte att erhålla någon informationsbroschyr eller detta Prospekt. De kommer inte heller att erhålla Teckningsrätter på sina respektive VP-konton. De Teckningsrätter som annars skulle ha tilldelats dessa aktieägare kommer att säljas av Nordea för deras räkning och försäljningslikviden, med avdrag för eventuella källskatter, kommer att utbetalas pro rata till de relevanta aktieägarna.

#### Frågor

Frågor angående Företrädesemissionen besvaras av Nordea på telefon +46 8 678 04 50.

## Instruktioner till innehavare av Aktier som är registrerade hos VP Securities och handlas på NASDAQ OMX Copenhagen

#### Teckningskurs

Teckningskursen i Företrädesemissionen kommer att vara 2,63 SEK per Ny Aktie (betalning kommer dock att erläggas i DKK efter omräkning enligt nedan).

#### Preliminär valutaomräkning

Ett preliminärt belopp i DKK motsvarande Teckningskursen 2,63 SEK per aktie uppgick till cirka 1,76 DKK beräknat baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 12 mars 2009, enligt följande formel:  $EUR/DKK \div (EUR/SEK - 0,05)$ . Detta preliminära belopp i DKK är inte det slutliga belopp som tecknarna kommer att betala för de Nya Aktierna, se nedan.

#### Slutlig valutaomräkning – Teckning med stöd av Teckningsrätter

Det slutliga belopp i DKK som tecknare som utnyttjar Teckningsrätter skall betala kommer att motsvara Teckningskursen 2,63 SEK per

aktie omräknat till DKK baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 2 april 2009 (eller, i det fall Teckningstiden förlängs, kl. 14:15 två bankdagar före den förlängda Teckningstidens sista dag), enligt följande formel:  $EUR/DKK \div (EUR/SEK - 0,05)$ . Detta slutliga belopp kommer att kommuniceras av Bolaget senast kl. 12:00 följande dag.

#### Slutlig valutaomräkning – Teckning utan stöd av Teckningsrätter

Det slutliga belopp i DKK som tecknare av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter skall betala kommer att motsvara Teckningskursen 2,63 SEK per aktie omräknat till DKK baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 16 april 2009 (eller, i det fall Teckningstiden förlängs, kl. 14:15 tre bankdagar innan betalning kommer att dras från tecknarens bankkonto), enligt följande formel:  $EUR/DKK \div (EUR/SEK - 0,05)$ . Detta slutliga belopp i DKK kommer att kommuniceras av Bolaget senast kl. 12:00 följande dag.

### Teckningstid

Teckning av Nya Aktier ska ske under perioden från och med den 23 mars 2009 till och med kl. 17:00 den 6 april 2009. Styrelsen har rätt att förlänga teckningstiden.

Med anledning av fastställandet av den slutliga valutaomräkningskursen den 2 april 2009 kommer teckning av Nya Aktier inte att genomföras i VP Securities förrän den 6 april 2009 (eller, för det fall Teckningstiden förlängs, den sista dagen i den förlängda Teckningstiden).

### Teckning och betalning

#### A. Teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter

En informationsbroschyr eller detta Prospekt kommer att distribueras till aktieägare eller representanter för aktieägare som, på Avstämningsdagen, är registrerade i den av VP Securities förda aktieägarförteckningen. De aktieägare respektive representanter som är registrerade i nämnda förteckning kl. 12.30 på Avstämningsdagen kommer att tilldelas Teckningsrätter. Innehavare av Teckningsrätter som avser att teckna Nya Aktier måste teckna och betala de Nya Aktierna genom sin egen förvaltare, i enlighet med denne förvaltares gällande regler, senast kl. 17:00 den 6 april 2009. Betalning kommer att dras från tecknarens bankkonto omkring den 6 april 2009. För innehavarna av Teckningsrätter kommer den tidpunkt före vilken anmälan om teckning måste ske att bero på avtalet med, och på de regler och förfaranden som uppställts av, förvaltaren eller annan finansiell mellanhand och kan därför vara en tidigare tidpunkt än när Teckningstiden löper ut.

Efter betalning av det slutliga beloppet i DKK för utnyttjade Teckningsrätter kommer den första serien betalda tecknade aktier (BTA 1) att tilldelas via VP Securities. Tecknaren kommer att erhålla en avi som bekräftar registreringen av BTA 1 på tecknarens depå. Så snart de Nya Aktier som tecknats med stöd av Teckningsrätter har registrerats hos Bolagsverket, kommer BTA 1 att omvandlas till Aktier. Sådan registrering hos Bolagsverket beräknas ske omkring den 20 april 2009 och omvandling av BTA 1 till Aktier omkring den 23 april 2009.

#### B. Teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter

Teckning av Nya Aktier kan även ske utan stöd av Teckningsrätter. Se "—Villkor och anvisningar—Teckning—Teckning utan stöd av Teckningsrätter" ovan.

För att kunna teckna Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter måste en särskild anmälningssedel fyllas i, undertecknas och levereras till respektive tecknares egen förvaltare, som i sin tur vidarebefordrar anmälan till Nordea Bank Danmark A/S ("Nordea Bank Danmark").

Anmälningssedeln kan erhållas från Nordea Bank Danmark (telefon

+45 33 33 50 92) och på Bolagets hemsida ([www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)). Anmälningssedeln måste vara Nordea Bank Danmark tillhanda senast kl. 17:00 den 6 april 2009 och måste därför lämnas till tecknarens egen förvaltare i god tid före detta datum. Endast en anmälningssedel per tecknare kommer att beaktas.

Besked om eventuell tilldelning av Nya Aktier tecknade utan stöd av Teckningsrätter lämnas genom utfärdande av avräkningsnota, vilket beräknas ske omkring den 21 april 2009. Betalning kommer att dras från tecknarens bankkonto omkring den 21 april 2009. Efter betalning av det slutliga beloppet i DKK för teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter kommer betalda tecknade aktier (BTA 2) att emitteras och tilldelas genom VP Securities. Tecknaren kommer att erhålla en avi som bekräftar registreringen av BTA 2 på tecknarens depå. Så snart de Nya Aktierna tecknade utan stöd av Teckningsrätter har registrerats hos Bolagsverket kommer BTA 2 att omvandlas till Aktier. Sådan registrering hos Bolagsverket beräknas ske omkring den 4 maj 2009 och omvandling av BTA 2 till Aktier omkring den 7 maj 2009.

Så snart de tilldelade Nya Aktierna har betalats och registrerats hos Bolagsverket, kommer respektive förvaltare att distribuera avier som bekräftar att inbokning av de Nya Aktierna skett på tecknarens värdepapperskonto.

#### Handel med betalda tecknade aktier

Handel i den första serien av betalda tecknade aktier, BTA 1, på NASDAQ OMX Copenhagen beräknas påbörjas omkring den 23 mars 2009 och beräknas avslutas omkring den 17 april 2009. Den temporära ISIN-koden för BTA 1 är SE 0002801209.

Handel i den andra serien av betalda tecknade aktier, BTA 2, på NASDAQ OMX Copenhagen beräknas påbörjas omkring den 21 april 2009 och beräknas avslutas omkring den 1 maj 2009. Den temporära ISIN-koden för BTA 2 är SE 0002801217.

Nordea, SEB och andra värdepappersinstitut kommer att stå till tjänst med förmedling av köp och försäljning av BTA.

#### Aktieägare bosatta i vissa jurisdiktioner

Tilldelning av Teckningsrätter och emission av Nya Aktier till personer som är bosatta i eller medborgare av andra länder än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien kan vara föremål för värdepapperslagstiftning i sådana länder. Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Restriktioner avseende försäljning—Restriktioner avseende återförsäljning".

#### Frågor

För frågor angående Företrädesemissionen hänvisas till respektive förvaltare.

## Instruktioner till innehavare av Aktier som är registrerade hos VPS och handlas på Oslo Børs

### Teckningskurs

Teckningskursen i Företrädesemissionen kommer att vara 2,63 SEK per Ny Aktie (betalning kommer dock att erläggas i NOK efter omräkning enligt nedan).

### Valutaomräkning—Teckning med stöd av Teckningsrätter

Det belopp i NOK som tecknare av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter skall betala kommer att motsvara Teckningskursen 2,63 SEK per aktie omräknat till NOK baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 3 april 2009 (eller, för det fall Teckningstiden förlängs, kl. 14:15 bankdagen före den förlängda teckningstidens sista dag), enligt följande formel:  $EUR/NOK \div (EUR/SEK - 0,05)$ . Detta belopp i NOK kommer att kommuniceras av Bolaget bland annat genom börsmeddelande senast följande dag. Nordea Bank Norge ASA ("Nordea Bank Norge") kommer omkring den 14 april 2009 att distribuera avräkningsnotor till dem som har tecknat Nya Aktier, med information om valutaomräkning och det belopp som Nordea Bank Norge har debiterat deras respektive konton omkring den 8 april 2009.

### Valutaomräkning—Teckning utan stöd av Teckningsrätter

Det belopp i NOK som tecknare av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter skall betala kommer att motsvara Teckningskursen 2,63 SEK per aktie omräknat till NOK baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 16 april 2009 (eller, i det fall Teckningstiden förlängs, kl. 14:15 två bankdagar innan betalning dras från tecknarens bankkonto), enligt följande formel:  $EUR/NOK \div (EUR/SEK - 0,05)$ . Detta belopp i NOK kommer att kommuniceras av Bolaget bland annat genom börsmeddelande senast följande dag. Nordea Bank Norge kommer omkring den 21 april 2009 att distribuera avräkningsnotor till dem som har tecknat Nya Aktier, med information om valutaomräkning och det belopp som Nordea Bank Norge har debiterat deras respektive konton omkring den 20 april 2009.

### Teckning och betalning

En informationsbroschyr eller detta Prospekt, med bifogad anmälningsedel, kommer att distribueras till berättigade aktieägare. Informationsbroschyrer och anmälningsedlar finns även tillgängliga för beställning hos Nordea Bank Norge, telefon +47 22 48 62 62. Korrekt ifylld anmälningsedel måste antingen överlämnas personligen, postas eller faxas till Nordea Bank Norge:

Nordea Bank Norge ASA  
Securities Services – Issuers Services  
Essendropsgate 7  
P.O Box 1166  
Sentrum, 0107 Oslo  
Norge  
Telefon: +47 22 48 62 62  
Telefax: +47 22 48 63 49

### A. Teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter

Teckning av Nya Aktier genom utnyttjande av Teckningsrätter kan ske genom att en korrekt ifylld anmälningsedel skickas till Nordea Bank

Norge under Teckningstiden. Anmälningssedeln måste vara Nordea Bank Norge tillhanda senast kl. 17:00 den 6 april 2009. Personer som är bosatta i Norge kan även teckna Nya Aktier på Nordea Bank Norges hemsida, adress [www.nordea.no/sas](http://www.nordea.no/sas), senast kl. 17:00 den 6 april 2009.

### B. Teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter

Överteckning och teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter kan också ske. Se "—Villkor och anvisningar—Teckning—Teckning utan stöd av Teckningsrätter" ovan. Överteckning och teckning utan stöd av Teckningsrätter görs med samma anmälningsedel som för teckning med stöd av Teckningsrätter. Anmälningssedeln måste vara Nordea Bank Norge tillhanda senast kl. 17:00 den 6 april 2009. Personer som är bosatta i Norge kan även teckna Nya Aktier på Nordea Bank Norges hemsida, adress [www.nordea.no/sas](http://www.nordea.no/sas), senast kl. 17:00 den 6 april 2009.

### Betalning och leverans av de Nya Aktierna

Varje tecknare av Nya Aktier i emissionen kommer, genom att underteckna anmälningssedeln, ge Nordea Bank Norge befogenhet att debitera angivet bankkonto två gånger; första gången för betalning av den sammanlagda teckningslikviden för de Nya Aktier som tecknaren anmält att teckna genom utnyttjande av Teckningsrätter, och andra gången för betalning av den sammanlagda teckningslikviden för de Nya Aktier som tilldelats baserat på överteckning och/eller teckning utan stöd av Teckningsrätter. Det angivna bankkontot kommer att debiteras i NOK omkring den 8 april 2009 för de Nya Aktier som tecknats genom utnyttjande av Teckningsrätter och omkring den 20 april 2009 för de Nya aktier som tilldelats baserat på överteckning och/eller teckning utan stöd av teckningsrätter.

Tecknare som inte har ett norskt bankkonto måste kontakta Nordea Bank Norge i god tid före datum för betalning för att säkerställa betalning på annat sätt enligt instruktioner från Nordea Bank Norge.

De Nya Aktier som tecknats genom utnyttjande av Teckningsrätter beräknas registreras hos svenska Bolagsverket omkring den 20 april 2009 och levereras till tecknarnas VPS-konton omkring den 23 april 2009. De tilldelade Nya Aktier som tecknats genom överteckning och/eller teckning utan stöd av Teckningsrätter beräknas registreras hos svenska Bolagsverket omkring den 4 maj 2009 och levereras till tecknarnas VPS-konton omkring den 7 maj 2009. De Nya Aktierna kommer att överföras till tecknarens VPS-konto först när fullständig betalning för tilldelade Nya Aktier har erhållits.

Tecknaren är ansvarig för att uppfylla nödvändiga krav på identitetskontroll som följer av Norsk Pengatvåttslag nr. 41 från den 20 juni 2003 och uppmanas att iaktta de nödvändiga förfarandena under början av Teckningstiden. En tecknare som ej uppfyller dessa krav riskerar att ej bli tilldelad Nya Aktier.

### Handel med betalda tecknade aktier

Ingen serie av betalda tecknade aktier (varken BTA 1 eller BTA 2) kommer att registreras i Norge och således kommer inga betalda tecknade aktier att handlas på Oslo Børs.



### **Aktieägare bosatta i vissa jurisdiktioner**

Tilldelning av Teckningsrätter och emission av Nya Aktier till personer som är bosatta i eller medborgare av andra länder än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien kan vara föremål för värdepapperslagstiftning i sådana länder. Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Restriktioner avseende försäljning—Restriktioner avseende återförsäljning". Med anledning härav kommer, med vissa undantag, aktieägare vars aktier i Bolaget är direktregistrerade på ett VPS-konto och vars adress är registrerad i till exempel Australien, Kanada, Japan och USA inte att erhålla en informations-

broschyr eller detta Prospekt. De kommer inte heller att erhålla några Teckningsrätter på sina respektive VPS-konton. De teckningsrätter som annars skulle ha tilldelats dessa aktieägare kommer att säljas av Nordea Bank Norge för deras räkning och försäljningslikviden, med avdrag för eventuella källskatter, kommer att utbetalas till de relevanta aktieägarna.

### **Frågor**

Frågor angående Företrädesemissionen besvaras av Nordea Bank Norge på telefon +47 22 48 62 62.

## **Rätt till vinstutdelning**

De Nya Aktierna kommer att berättiga till utdelning från och med den första avstämningsdagen för vinstutdelning som inträffar efter det att Företrädesemissionen registrerats hos Bolagsverket (vilket förväntas ske omkring den 20 april 2009 respektive omkring den 4 maj 2009). Se "Utdelning och utdelningspolicy".

## **Offentliggörande av utfallet av Företrädesemissionen**

Det preliminära utfallet av Företrädesemissionen kommer att offentliggöras genom ett pressmeddelande från Bolaget omkring den 8 april 2009. Det slutliga utfallet beräknas offentliggöras genom ett pressmeddelande omkring den 16 april 2009.

## **Övrig information**

Bolaget har inte rätt att avbryta Företrädesemissionen.

Teckningen av Nya Aktier, oberoende om denna sker genom utnyttjande av Teckningsrätter eller inte, är för tecknaren oåterkallelig och tecknaren kan inte annullera eller ändra genomförd teckning av Nya Aktier.

Om betalning för Nya Aktier görs för sent eller felaktigt, eller är otillräcklig, förbehåller sig Bolaget och Nordea rätten att lämna teckningen utan beaktande och annullera eller reducera teckningen av Nya Aktier för vilka betalning inte skett; att belasta den försenade betalningen med ränta; att låta Nordea förskottsbeta; att sälja, tilldela om eller på annat sätt avyttra samtliga eller en del av de Nya Aktierna, på sådana villkor och på sådant sätt som Bolaget och Nordea beslutar i enlighet med gällande regler. Tecknaren ansvarar för förluster, kostnader och utgifter som uppkommer för Bolaget eller Nordea som ett resultat av, eller i samband med sådan avyttring. Tecknaren förblir skyldig för betalning av hela det utestående beloppet; ränta, kostnader, avgifter och uppkomna utgifter, och Bolaget och Nordea kan utkräva betalning härför.

Nordea kan inte hållas ansvarig för förseningar i e-post- eller telefaxsystem som resulterar i att teckningar inte inkommer i tid. Bolaget och/eller Nordea kan efter eget omdöme bortse från ofullständiga eller felaktigt ifyllda anmälningssedlar samt från teckningar och anmälningar som strider mot gällande lagar och regler, utan att meddela tecknaren. Bolaget och/eller Nordea kan också efter eget omdöme behandla försenade, ofullständiga och felaktigt ifyllda anmälningssedlar som gällande.

# VD har ordet



## Bäste aktieägare,

Genom lanseringen av SAS förnyade strategiska inriktning – "Core SAS" – har vi påbörjat SAS resa mot ett mer fokuserat och lönsamt bolag som har goda förutsättningar att skapa värde för dig som aktieägare. Förutom implementeringen av en ny besluts- och kostnadseffektiv organisation, i kombination med omfattande strukturella förändringar, planerar SAS att genomföra betydande neddragningar av Koncernens flotta och linjenät. Kostnadsåtgärder om totalt 4 miljarder SEK förväntas ge resultateffekt under de närmaste åren. För att med kraft kunna genomföra Core SAS har Styrelsen beslutat om en företrädesemission om cirka 6 miljarder SEK. Samtidigt har Koncernen fått krediter uppgående till 6,5 miljarder SEK förlängda, vilket är mycket positivt i denna historiskt sett ansträngda kreditmarknad.

En av mina viktigaste prioriteringar när jag kom till SAS 2007 var att förändra och förbättra relationerna till våra fackliga organisationer. Det är därför med stor glädje som jag kan konstatera att vi fått ett genombrott i vår kulturella turnaround. I januari 2009 nåddes en överenskommelse med SAS fackliga organisationer om nödvändiga förändringar i kollektivavtalen. Alla har bidragit och besparingar på omkring 1,3 miljarder SEK förväntas nu uppnås. Besparingarna är ett första viktigt steg mot konkurrenskraftiga kollektivavtal.

SAS marknadsposition är fortsatt stark. Vårt varumärke står för kvalitet, pålitlighet och stabilitet. Det är dessa styrkor som vi avser att bygga vidare på i Core SAS, som innebär ytterligare fokus på lönsamma destinationer och ett produktutbud som är relevant för våra affärsresenärer. Under 2008 har vår position dessutom förbättrats och SAS är bland de tre främsta flygbolagen i Europa avseende regularitet och punktlighet. Vi är även i framkant när det gäller innovationer och produktutveckling. Detta märks tydligt i våra kundundersökningar som visar på förbättringar och nöjda kunder.

Vår nya mer kundfokuserade organisation förväntas möjliggöra harmonisering inom Koncernen. Beslutsvägar och time-to-market kommer att bli kortare och kundupplevelsen mer enhetlig och sammanhållen. Detta sker i kombination med vårt nya varumärkeslöfte "Service And Simplicity", där vi lovar att göra det ännu enklare att resa samtidigt som värdet för den enskilda kunden maximeras. På detta sätt planerar vi att skapa en utmärkt plattform för ett än mer kundanpassat SAS.

Core SAS baseras på att vi har en sund och attraktiv kärna i SAS. Till skillnad från många andra nätverksflygbolag har vår kortlinjeverksamhet historiskt sett varit lönsam om man undantar så kallade engångsposter. Norden är en attraktiv marknad där vi har en stark position med marknadsandelar på mellan 15-60%. Med ett än mer fokuserat linjenät förväntas lönsamheten att förbättras ytterligare.

Core SAS med nya mer konkurrenskraftiga kollektivavtal, effektivare och förenklad organisation som säkrar besluts- och genomförandekraft, konkurrenskraftig kostnadsnivå, avyttring av icke kärnverksamhet samt neddragningar av flottan förväntas skapa en stabil plattform för framtiden. 2009 och sannolikt 2010 kommer bli besvärliga år. Till följd av totala kostnadsbesparande åtgärder på cirka 4 miljarder SEK samt reduktioner av kapaciteten med 20% och genom våra övriga aktiviteter inom Core SAS förväntas Koncernen dock ha goda möjligheter att stå starkt när efterfrågan vänder i framtiden. Företrädesemissionen skall stödja genomförandet av Core SAS så att vi står väl rustade för kommande utmaningar.

Välkommen att delta i SAS företrädesemission, en spännande och intressant resa väntar!

*Stockholm i mars 2009*

*Mats Jansson  
Verkställande direktör och koncernchef*

# Marknadsöversikt

## Översikt

Koncernens hemmamarknad är flygmarknaden i Norden, en marknad med cirka 25 miljoner invånare.

Koncernen bedrivs som ett integrerat nätverksflygbolag med ett nordiskt, europeiskt och interkontinentalt nätverk. Koncernen bedriver huvudsakligen verksamhet på reguljärttrafikmarknaden inom den europeiska flygmarknaden under varumärkena SAS Scandinavian Airlines (inom Skandinavien samt mellan Skandinavien och övriga Europa respektive interkontinentala destinationer), Blue1 (inom Finland samt mellan Finland och övriga Europa) och Widerøe (huvudsakligen inrikestrafik i Norge). Koncernen bedriver kortlinjeflygningar till Europa huvudsakligen från sina tre hubflygplatser i närheten av Köpenhamn, Oslo och Stockholm samt interkontinentala flygningar till Nordamerika och Asien från Köpenhamn och Stockholm.

## Allmänna makroekonomiska trender<sup>1</sup>

Den globala flygbranschen är cyklisk och uppvisar ett betydande samband mellan trafik tillväxt och tillväxt mätt i bruttonationalprodukt (BNP). Historiskt sett har tillväxt i passagerartrafik överträffat BNP-tillväxt.

Världsekonomin upplevde en stark BNP-tillväxt mellan 2005 och 2007, trots ökande oljepriser och osäkerhetsfaktorer som terrordåd. Tillväxten under perioden drevs huvudsakligen av länder i Asien, till exempel Kina och Indien, som i snitt växte med mellan cirka 9 och 13% per år. EU:s ekonomi uppvisade också positiv tillväxt under samma period, något som drevs av ett lågt ränteläge, ökad inhemsk efterfrågan och export samt stark tillväxt i EU:s anslutningsländer.

2008 stod dock världsekonomin inför en betydande ekonomisk inbromsning med den pågående finanskrisen som drivande faktor. Enligt de senaste prognoserna förväntas stora ekonomier som EU, USA, Kina, Japan och Indien att rapportera en tillväxttakt för 2008 som markant understiger 2007 års nivå. Inbromsningen förstärktes under det fjärde kvartalet 2008 och ledde till recession i flera ekonomier, inklusive EU, där recessionen allmänt förväntas förvärras under 2009.

Danmark, Norge och Sverige uppvisade alla stabil BNP-tillväxt mellan 2005 och 2007, men har rapporterat en svagare tillväxt för 2008. Sveriges ekonomi, som hade den starkaste utvecklingen av de tre länderna med en genomsnittlig tillväxt på 3,5% under perioden 2005-2007, drevs av ökad export, som utgjorde mer än 50% av Sveriges BNP. Under 2008 påverkades dock Sveriges BNP negativt av oron i världsekonomin, med minskad efterfrågan på svensk export. Detta tillsammans med minskat stöd från inhemsk efterfrågan resulterade i en negativ BNP-tillväxt i Sverige om -0,2% för helåret 2008 och -4,8% för det fjärde kvartalet 2008 enligt preliminär statistik. Danmark genererade den näst högsta genomsnittliga tillväxttakten på 2,5% mellan 2005-2007, huvudsakligen driven av en stark inhemsk efterfrågan. Danmark var dock det första EU-landet som, i kreditkrisens kölvatten, gick in i recession i början på 2008. På grund av detta har inhemsk efterfrågan hämmats och Danmark hade en negativ BNP-tillväxt om -1,3% för helåret 2008 och -3,9% för det fjärde kvartalet 2008 enligt preliminär statistik. Norge hade en genomsnittlig BNP-tillväxt på 2,2% under perioden 2005-2007. Även om den norska BNP-tillväxten avtog något under 2008 på grund av mindre byggnation och lägre kapitalvarukonsumtion, genererade Norge en

förhållandevis stark BNP-tillväxt på 2,0% för helåret 2008 och 0,8% för det fjärde kvartalet 2008 enligt preliminär statistik.

Nedanstående tabell visar BNP-tillväxt från 2005 till 2008.

Real BNP-tillväxt 2005-2008 (% förändring från motsvarande period föregående år)

Land	Helår				Fjärde kvartalet 2008 Prel.*
	2005 Utfall	2006 Utfall	2007 Utfall	2008 Prel.*	
Danmark	2,3%	3,3%	2,0%	-1,3%	-3,9%
Norge	1,8%	1,5%	3,2%	2,0%	0,8%
Sverige	3,3%	4,6%	2,7%	-0,2%	-4,8%
Finland	2,8%	4,9%	4,5%	0,9%	-2,4%
EU	2,1%	3,2%	2,9%	0,9%	-0,9%
USA	2,9%	2,8%	2,0%	1,1%	-0,8%
Kina	10,4%	11,6%	13,0%	9,0%	6,8%
Indien	9,2%	9,7%	9,0%	6,0%	4,0%
Japan	1,9%	2,0%	2,4%	-0,7%	-4,6%

Källa: Global Insight och officiell statistik från respektive land.

\* Uppgifter för 2008 är baserade på preliminära utfall som rapporterats av respektive land, dock med undantag för uppgifter om EU och Indien, vilka utgör prognoser från Global Insight den 14 februari 2009. Slutliga utfall kan avvika från de preliminära utfallen och prognoserna när de rapporteras av respektive land.

## Generella historiska trender på den europeiska marknaden för flygtrafik

Mellan 2005 och 2007 drog den europeiska flygbranschen fördel av ett generellt starkt ekonomiskt klimat vilket resulterade i en genomsnittlig årlig tillväxttakt av antal passagerare på 4,4% under nämnda period.<sup>2</sup> Nätverks- och lågprisflygbolag bidrog till en betydande kapacitetsökning i Europa och på interkontinentala linjer, med Östeuropa och Asien (Kina och Indien) som huvudsakliga drivkrafter för den europeiska flygbranschens tillväxt.

Den kapacitetsökning skedde samtidigt med en betydande ökning av nya linjer runt om i Europa. På kort- och medeldistanslinjer började flygbolag bedriva nonstop-trafik mellan storstäder och mellan stora respektive mindre städer, samt mellan mellanstora städer, vilka tidigare endast varit indirekt sammankopplade via storflygplatser. Expansionen på kort- och medeldistanslinjer drevs huvudsakligen av lågprisbolag. Samma trend avseende nya typer av förbindelser kunde observeras i det interkontinentala segmentet, särskilt mellan Europa och Nordamerika, där flera mindre upptagningsområden fick nonstop-trafik till flygbolagens hubflygplatser. På medellång sikt kommer denna trend sannolikt att förstärkas ytterligare genom introduktionen av mindre och mer bränsleeffektiva modeller av långlinjeflygplan med längre räckvidd, till exempel Airbus A350 och Boeing 787.

Den generella kapacitetsökningen överträffades av växande passagerarefterfrågan, vilket ledde till en ökning av yield och kabinfaktorer för den europeiska flygbranschen, med en topp under 2007.

2008 stod emellertid i stark kontrast till de föregående åren och var sannolikt ett av de mest utmanande och turbulenta åren någonsin i flygbranschens historia. Flygbolagen stod inför rekordhög oljepriser under första halvan av 2008, medan den ekonomiska inbromsningen under andra halvan av 2008 avsevärt minskade den allmänna efterfrågan på varor och tjänster och således även passagerarefterfrågan.

Till följd av detta upplevde den europeiska flygbranschen en

<sup>1</sup> Källa: Global Insight och officiell statistik från respektive land.

<sup>2</sup> Källa: AEA, baserat på reguljär inrikestrafik, inom Europa och interkontinentaltrafik från/till Europa för medverkande AEA-flygbolag.

väsentligt försämrade lönsamhet: överkapacitet och nedgång i passagerarefterfrågan resulterade i lägre kabinfaktorer kombinerat med en markant ökning av bränslekostnaderna. De gradvis försämrade makroekonomiska förhållandena samt intensifierad konkurrens ledde till en stor ökning av marknadskoncentrationen inom den europeiska flygbranschen genom flera konkurser och en konsolideringsvåg. Exempel på konsolidering som offentliggjorts är Lufthansas förvärv av Brussels Airlines (en 45 procentig andel med en option att förvärva resterande 55%), av Austrian Airlines och av bmi (en 50 procentig andel, innebärande en total andel om 80%) samt Air France-KLM:s förvärv av Alitalia (en 25 procentig andel), liksom de offentliggjorda diskussionerna om ett samgående mellan British Airways och Iberia.

### Den nordiska marknaden för flygtrafik

Trots ett mindre befolkningsunderlag jämfört med andra europeiska länder är flygtrafiken i Norden, Koncernens hemmamarknad, betydande. Koncernens hemmamarknad omfattar en stor geografisk yta som kräver frekventa flygresor eftersom dess topografi och geografi begränsar möjligheterna till marktransport på många sträckor. Dessutom är Danmarks, Norges, Sveriges och Finlands ekonomier starkt beroende av global handel och har ett betydande antal stora exportinriktade företag som har behov av regelbundna affärsresor till och från Koncernens hemmamarknad. Till följd härav uppgick antalet flygresor per capita på Koncernens hemmamarknad till i genomsnitt 4,8 resor under 2007, vilket var betydligt fler än de 2,5 flygresor per capita som var genomsnittet inom EU.<sup>3</sup>

2008 var den svenska flygmarknaden den största i Norden i termer av ASK med 32 596 miljoner, följt av den norska (31 451 miljoner), danska (24 951 miljoner) respektive finska (20 905 miljoner) flygmarknaden.<sup>4</sup>

### Den svenska marknaden för flygtrafik

Den svenska flygmarknadens kapacitet mätt i ASK växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 6,9%, från 26 671 miljoner 2005 till 32 596 miljoner 2008, och antalet passagerare växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 3,6% från 24,9 miljoner 2005 till 27,7 miljoner 2008.

Denna tillväxt i kapacitet och passagerare drevs i huvudsak av lågprisbolagens tillväxt, särskilt Ryanair (europeiska linjer) och Norwegian Air Shuttle (skandinaviska och europeiska linjer).

Nedanstående tabell visar kapaciteten och antalet passagerare från 2005 till 2008.

#### ASK och passagerare 2005-2008 \*

	2005	2006	2007	2008
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	26 671	26 857	28 185	32 596
Passagerare, miljoner	24,9	25,8	26,8	27,7

Källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik

\* ASK på reguljära inrikesflygningar och flygningar till/från EU. Av jämförbarhetsskäl har antalet inrikespassagerare justerats för att exkludera dubbelräkning.

Nätverksflygbolag har inte visat något större intresse för att öka sin närvaro på den svenska marknaden under de senaste åren. På privatkundsmarknaden har, så här långt, de två mest bärkraftiga konkurrenterna på lågprissidan varit Ryanair, med bas på Skavsta flygplats ungefär 10 mil söder om Stockholm, samt Norwegian Air Shuttle.

Koncernen hade 2008 en marknadsandel på cirka 35% (37% 2007) av den svenska marknaden, baserat på passagerarseg-

ment. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark marknadsposition". Bland de största övriga flygbolagen finns Norwegian Air Shuttle, Ryanair, Lufthansa och Air France-KLM.<sup>5</sup>

### Den norska marknaden för flygtrafik

Den norska flygmarknadens kapacitet mätt i ASK växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 9,4% från 24 040 miljoner 2005 till 31 451 miljoner 2008 och antalet passagerare växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 7,3% från 22,9 miljoner 2005 till 28,3 miljoner 2008.

Denna tillväxt i kapacitet och passagerare drevs i hög grad av lanseringen av Norwegian Air Shuttle, som växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 108% mätt i ASK under perioden från 2003 till 2007.

Nedanstående tabell visar kapaciteten och antalet passagerare från 2005 till 2008.

#### ASK och passagerare 2005-2008 \*

	2005	2006	2007	2008
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	24 040	26 990	28 706	31 451
Passagerare, miljoner	22,9	25,5	27,5	28,3

Källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik

\* ASK på reguljära inrikesflygningar och flygningar till/från EU. Av jämförbarhetsskäl har antalet inrikespassagerare justerats för att exkludera dubbelräkning.

Norwegian Air Shuttle har expanderat snabbt på senare år och förefaller planera för fortsatt expansion baserat på hur många flygplanbolaget har beställt. Både på privatkunds- och affärsmarknaden har Air France-KLM traditionellt sett haft en stark position i Sydnorge, med matartrafik från sex städer till dess hubflygplats i Amsterdam.

2008 hade Koncernen en marknadsandel på cirka 59% (61% 2007) av den norska marknaden, baserat på passagerarsegment. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark marknadsposition". Bland de största övriga flygbolagen finns Norwegian Air Shuttle, Ryanair och Air France-KLM.<sup>6</sup>

### Den danska marknaden för flygtrafik

Den danska flygmarknadens kapacitet mätt i ASK växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 2,4% från 23 206 miljoner 2005 till 24 951 miljoner 2008 och antalet passagerare växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 2,9% från 22,1 miljoner 2005 till 24,1 miljoner 2008.

Denna tillväxt i kapacitet och passagerare drevs huvudsakligen av Ryanair och Sterling Airlines (som ansökte om konkurs 2008). Några andra flygbolag, till exempel Air Berlin och Cimber Air, växte avsevärt under denna period, om än från ett lågt utgångsläge.

Nedanstående tabell visar kapaciteten och antalet passagerare från 2005 till 2008.

#### ASK och passagerare 2005-2008 \*

	2005	2006	2007	2008
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	23 206	22 185	22 972	24 951
Passagerare, miljoner	22,1	22,9	23,9	24,1

Källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik

\* ASK på reguljära inrikesflygningar och flygningar till/från EU. Av jämförbarhetsskäl har antalet utrikespassagerare justerats för att inkludera ankommande passagerare.

<sup>3</sup> Källa: Global Insight.

<sup>4</sup> Källa: AGP.

<sup>5</sup> Källa: Luftfartsverket, baserat på inrikes och internationella (inklusive interkontinentala) passagerarsegment.

<sup>6</sup> Källa: Avinor, baserat på inrikes och internationella (inklusive interkontinentala) passagerarsegment.

Nätverksflygbolag som Air France-KLM, Iberia och Lufthansa har haft en starkare relativ tillväxt sedan 2003. Till skillnad från den svenska marknaden har Ryanair inte baserat sin tillväxt inom privatkundsmarknaden i huvudstadsområdet, utan på sekundärflygplatser i Danmark. Andra lågprisbolag, inklusive easyJet, har varit verksamma till och från Köpenhamns flygplats, dock med något begränsad närvaro efter Sterling Airlines konkurs i oktober 2008.

Koncernen hade 2008 en marknadsandel på cirka 46% (46% 2007) på den danska marknaden, baserat på passagerarsegment. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark marknadsposition". Bland de största övriga flygbolagen finns Cimber Air, Ryanair and British Airways.<sup>7</sup>

### Den finska marknaden för flygtrafik

Den finska flygmarknadens kapacitet mätt i ASK växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 7,3% från 16 903 miljoner 2005 till 20 905 miljoner 2008 och antalet passagerare växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 6,3% från 10,9 miljoner 2005 till 13,1 miljoner 2008.

Denna tillväxt i kapacitet och passagerare drevs huvudsakligen av Ryanair och Blue1, ett dotterbolag i koncernen.

Nedanstående tabell visar kapaciteten och antalet passagerare från 2005 till 2008.

#### ASK och passagerare 2005-2008 \*

	2005	2006	2007	2008
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	16 903	17 452	19 607	20 905
Passagerare, miljoner	10,9	12,0	13,0	13,1

Källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik

\* ASK på reguljära inrikesflygningar och flygningar till/från EU. Av jämförbarhetsskäl har antalet inrikespassagerare justerats för att exkludera dubbelräkning.

På grund av den begränsade storleken och det avlägsna läget domineras den finska marknaden starkt av Finnair, som har ungefär 60% av kortlinjemarknaden (ASK, 2007). Koncernens dotterbolag Blue1 har nischat sig som en aktör mellan lågprisbolagen och nätverksflygbolagen och erbjuder förstklassiga tjänster till låga priser.

Koncernen hade 2008 en marknadsandel på cirka 16% (17% 2007) av den finska marknaden, baserat på passagerarsegment. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark marknadsposition". Bland de största övriga flygbolagen finns Finnair, Lufthansa, Ryanair och Air France-KLM.<sup>8</sup>

### Den interkontinentala marknaden för flygtrafik i Skandinavien

Den interkontinentala flygmarknadens kapacitet i Skandinavien mätt i ASK växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 7,5% från 22 888 miljoner 2005 till 28 429 miljoner 2008.

Nedanstående tabell visar kapaciteten från 2005 till 2008:

#### ASK 2005-2008 \*

	2005	2006	2007	2008
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	22 888	24 903	25 797	28 429

Källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik

\* ASK på reguljära inrikesflygningar och flygningar till/från EU.

På senare år har amerikanska nätverksflygbolag i ökande grad börjat flyga till Skandinavien (huvudsakligen Köpenhamn, Stockholm och Oslo) från sina respektive hubflygplatser i USA. Några av dessa linjer har dock lagts ner under konjunkturedgångar och Koncernen har fortsatt upprätthållit en stark ställning tack vare dess övriga verksamhet, till exempel dess omfattande nordiska linjenätverk, företagskunder och EuroBonus-program. Tack vare Finlands fördelaktiga geografiska läge för långlinjeflygningar österut har Finnair kunnat expandera sitt asiatiska linjenätverk under de senaste åren, vilket konkurrerar med Koncernens interkontinentala verksamhet. Finnairs affärsmodell, som bygger på ett högt antal transferpassagerare, har dock stött på svårigheter under senare tid.

Koncernen hade 2008 en marknadsandel på cirka 45% av den interkontinentala marknaden till och från Skandinavien baserat på reguljärtrafik (ASK) mellan Skandinavien och regioner utanför Europa. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark marknadsposition". Bland de huvudsakliga konkurrenterna återfinns Thai Airways, Continental Airlines, TUIfly Nordic och Delta Air Lines.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Källa: Flygplatsstatistik från Danmark, baserat på inrikes och internationella (inklusive interkontinentala) passagerarsegment.

<sup>8</sup> Källa: Flygplatsstatistik från Finland, baserat på inrikes och internationella (inklusive interkontinentala) passagerarsegment.

<sup>9</sup> Källa: APG, interkontinentala reguljärflygningar till/från Skandinavien baserat på ASK.



# Verksamhetsbeskrivning

## Översikt

SAS är den största flygkoncernen i Norden, baserat på intäkter och ASK (offererade säteskilometer) för 2008. Koncernens kärnverksamhet består i att bedriva passagerarflygverksamhet i ett omfattande nordiskt, europeiskt och interkontinentalt linjenätverk. Under 2008 hade Koncernen i genomsnitt cirka 20 500 heltidsanställda, genomförde i genomsnitt 1 167 avgångar per dag och erbjöd reguljärflyg och charterflyg till 176 destinationer i Norden, övriga Europa, Nordamerika och Asien. Under 2008 genererade Koncernen totala intäkter om 53 miljarder SEK och transporterade cirka 29 miljoner passagerare.

Koncernens tre huvudsakliga hubflygplatser – Kastrup, Arlanda och Gardermoen – i närheten av Köpenhamn, Stockholm och Oslo utgör stommen i dess flygnätverk. Koncernens flyglinjenätverk är utformat så att det förbinder Koncernens destinationer i Norden med övriga Europa samt utvalda destinationer i Nordamerika och Asien. Dessa förbindelser tillhandahåller åtskilliga dagliga flygningar mellan utvalda europeiska städer och Koncernens hubflygplatser, vilket begränsar väntetiden för transferpassagerare och ger europeiska affärsresenärer möjlighet att resa tur och retur samma dag. Köpenhamn, Stockholm och Oslo har bra geografiska lägen i norra Europa och tillhandahåller kort restid till och från flera större flygplatser i Europa samt till och från destinationer i Nordamerika och Asien. Dessutom har Koncernen ett omfattande regionalt nätverk, vilket ger kunderna tillgång till ett betydande antal destinationer i Norden.

Förutom passagerarflyg erbjuder Koncernen flygfrakttjänster och andra flygrelaterade tjänster på utvalda flygplatser i Koncernens linjenätverk. För närvarande levererar Koncernen fraktgodis till destinationer i Norden, resten av Europa, Nordamerika och Asien. Den största delen av fraktintäkterna kommer från utnyttjande av lastutrymmena i Koncernens passagerarflyg ("cargo belly"), för transport av varor, reservdelar och annat gods för en bred kundbas som inkluderar skandinaviska bolag och andra externa kunder. Koncernens övriga flygrelaterade tjänster utnyttjas i huvudsak av Koncernens flygbolag och inkluderar ground handling, underhåll, reparation och andra flygplatsrelaterade tjänster.

Koncernens verksamhet är indelad i tre affärsområden: SAS Scandinavian Airlines, SAS Individually Branded Airlines och SAS Aviation Services, varav SAS Scandinavian Airlines är det största affärsområdet vad avser intäkter. Affärsområdet SAS Scandinavian Airlines marknadsför och bedriver flygverksamhet till, från och inom Skandinavien under varumärket SAS Scandinavian Airlines. Inom affärsområdet SAS Individually Branded Airlines bedriver Koncernen regionalflygverksamhet, främst i Norge och Finland, under varumärkena Widerøe och Blue1. Affärsområdet SAS Aviation Services tillhandahåller en rad tjänster – inklusive ground handling, underhåll och fraktverksamhet – till flygindustrin.

Koncernens varumärken är starka på sina respektive hemmamarknader. Baserat på undersökningar bland EuroBonus-kunder bedömer Koncernen att SAS Scandinavian Airlines uppfattas som det ledande skandinaviska flygbolaget avseende dels antalet destinationer och turtäthet till, från och inom Skandinavien, dels vad avser erbjudande av ett omfattande paket av flygtjänster. På grund av dess omfattande linjenätverk inom Skandinavien samt mellan Skandinavien och övriga Europa, turtäthet och tradition av att erbjuda innovativa produkter som till exempel elektronisk incheckning och

trådlös Internetåtkomst i dess lounge anser Koncernen dessutom att SAS Scandinavian Airlines är särskilt välpositionerat inom affärsresesegmentet. Vidare är Widerøe positionerat i Norge som ett regionalt flygbolag med ett omfattande linjenätverk mellan flygplatser i glesbygden längs den norska kusten och Koncernen anser att Widerøe uppfattas som punktligt, trots de hårda väderförhållandena som ofta råder längs den norska kusten. Blue1 är, baserat på ASK (offererade säteskilometer) under 2008, det näst största flygbolaget i Finland och Koncernen anser att det är positionerat som ett flygbolag som tillhandahåller högklassiga tjänster till låga priser.

Koncernen är medlem av Star Alliance, vilket utgör hörnstenen i Koncernens globala partner- och nätverksstrategi och erbjuder Koncernens kunder tillförlitliga rese- och tjänsteprodukter över hela världen. Star Alliance är den största flygbolagsalliansen i världen med 24 flygbolag som medlemmar och utför fler än 16 500 flygningar dagligen till 912 destinationer i 159 länder.

Sedan 2002 har Koncernen lanserat ett antal initiativ för att reducera sin kostnadsbas och förbättra lönsamheten. Från 2003 till 2006 implementerade Koncernen besparningsprogrammet "Turnaround 2005" som ledde till att Koncernen lyckades reducera sin årliga kostnadsbas för 2002 (inklusive avyttrad verksamhet som Rezidor Hotel Group och Spanair) med totalt cirka 14,2 miljarder SEK, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om 1,4 miljarder SEK. 2007 lanserade Koncernen besparningsprogrammet "Strategi 2011" för att reducera den årliga kostnadsbasen för 2007 med ytterligare totalt 2,8 miljarder SEK. Per den 31 december 2008 hade Koncernen implementerat kostnadsbesparingar om cirka 2,5 miljarder SEK under Strategi 2011, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om 500 MSEK. Cirka 700 MSEK av dessa kostnadsbesparingar implementerades dock under andra halvåret 2008, varför den största behållningen av dessa kostnadsbesparingar inte realiserades under 2008. Under 2008 lanserade Koncernen "Profit 2008", ett kortsiktigt program med syfte att förbättra resultatet, vilket innefattade åtgärder för att öka intäkterna och minska kostnaderna på kort sikt. För mer information om dessa kostnadsbesparings- och resultatförbättringsprogram, se "—Viktiga konkurrensfördelar—Tidigare implementeringar av förändringar i verksamheten". Trots dessa program kommer Koncernen även fortsättningsvis att ha en relativt sett högre kostnadsbas jämfört med lokala lågpriskonkurrenter, vilket främst beror på kollektivavtalen med fackförbunden samt viss ineffektivitet i andra delar av Koncernens verksamhet.

För att öka Koncernens lönsamhet, i syfte att möta den aktuella ekonomiska nedgången och de fortsatta interna utmaningarna, godkände Styrelsen en förnyad strategisk inriktning i februari 2009, som förväntas implementeras från 2009 fram till 2011. Den förnyade strategin, Core SAS, syftar till att koncentrera och omorganisera Koncernens affärsverksamhet på det sätt som beskrivs mer utförligt i "—Core SAS". Även om Koncernen har börjat implementera Core SAS är avsikten med detta Prospekt att beskriva Koncernens verksamhet innan Core SAS implementeras i sin helhet. Detta Prospekt indikerar även, i tillämpliga delar, den förväntade effekten av Core SAS på Koncernens nuvarande verksamhet, vilken är baserad på Koncernens aktuella förväntningar och uppskattningar om kommande händelser.

*Det kan inte lämnas några garantier för att Core SAS kommer att implementeras i sin helhet eller att målsättningarna i Core SAS kommer*

att uppnås. För ytterligare information om vissa risker relaterade till Core SAS, se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Det kan inte garanteras att Koncernen kommer kunna uppnå de mål och prognoser som ingår i Core SAS. Om Koncernen inte lyckas uppnå dessa mål eller om Core SAS i övrigt inte är framgångsrikt kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat".

Core SAS är uppbyggd kring följande fem huvudområden:

- **Fokus på den nordiska hemmamarknaden** genom avyttring av Koncernens ägarandelar i flygbolag utanför Norden som inte hör till kärnverksamheten och genom att antingen avyttra, eller lägga ned, vissa av Koncernens flygtjänster som inte är strategiskt viktiga enligt Koncernens uppfattning (inklusive vissa tjänster för ground handling, underhåll och frakt) (se "—Core SAS—Fokus på den nordiska hemmamarknaden");
- **Fokus på affärsresenärer och ett starkt kommersiellt erbjudande** genom nedläggning av olönsamma flyglinjer och fokus på Koncernens linjenätverk som är viktigt för affärsresenärer. Detta sker genom motsvarande minskningar i Koncernens kapacitet och positionering av Koncernen som en leverantör av högkvalitativa flygtjänster, som förenklar de administrativa problem som ofta förknippas med flygresor, genom implementering av Koncernens nya kommersiella koncept "Service And Simplicity" (se "—Core SAS—Fokus på affärsresenärer och ett starkt kommersiellt erbjudande");
- **Förbättrad kostnadsbas** genom att implementera ett omfattande program för kostnadsbesparingar, vilket förväntas reducera Koncernens årliga kostnadsbas för 2008, med cirka 3,6 miljarder SEK (inklusive besparingar om cirka 1 miljard SEK från Strategi 2011, varav cirka 700 MSEK implementerades under andra halvåret 2008), före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 400 MSEK (se "—Core SAS—Förbättrad kostnadsbas");
- **Förenklad organisation** genom att omorganisera Koncernens övergripande affärsorganisation till att blir enklare, effektivare och mer kundfokuserad, vilket förväntas minska Koncernens årliga kostnadsbas för 2008 med cirka 400 MSEK före engångskostnader för omstruktureringen om cirka 500 MSEK (se "—Core SAS—Förenklad organisation"); och
- **Förstärkt kapitalstruktur** genom att förlänga löptiden för Koncernens kreditfaciliteter motsvarande cirka 6,5 miljarder SEK och genom att genomföra Företrädesemissionen (se "—Core SAS—Förstärkt kapitalstruktur").

En mer utförlig beskrivning av Core SAS framgår av avsnittet "—Core SAS" nedan.

### Mål och målsättningar

Koncernens målsättning är att skapa mervärde för kunder och samtidigt etablera Koncernen som en lönsam flygkoncern på lång sikt. I samband med Core SAS har Koncernen lanserat "Service And Simplicity". Koncernens uppfattning är att det nya konceptet kommer att skapa ett mervärde för kunderna och i synnerhet kommer att tillgodose behoven hos Koncernens viktigaste kundsegment, så som EuroBonus Gulmedlemmar och anställda hos företagskunder. För att etablera Koncernen som ett lönsamt flygbolag på lång sikt har

Koncernen fastställt följande finansiella målsättningar, vilka förväntas kvarstå inom ramen för Core SAS:

- Uppnå EBT från den kvarvarande verksamheten uppgående till en andel av intäkterna överstigande 7%;
- Uppnå en CFROI överstigande 25%;
- Uppnå en justerad skuldsättningsgrad, definierat som Koncernens finansiella nettoskuld plus sju gånger dess årliga nettoleasingkostnader delat med eget kapital, understigande 100%; och
- Bevara en finansiell beredskap överstigande 20% av verksamhetens intäkter.

### Viktiga konkurrensfördelar

#### Attraktiv hemmamarknad

Norden är en attraktiv marknad för flygverksamhet och Koncernens uppfattning är att dess hemmamarknad är en av dess viktigaste konkurrensfördelar. Koncernens hemmamarknad består främst av Danmark, Norge, Sverige och Finland, som tillsammans har cirka 25 miljoner invånare, vilket utgör en avsevärd kundbas för resor inom dessa länder samt till övriga Europa, Nordamerika och Asien. Koncernens hemmamarknad omfattar en stor geografisk yta som kräver frekventa flygresor eftersom dess topografi och geografi begränsar möjligheterna till marktransport mellan många destinationer. Dessutom är de danska, norska, svenska och finska ekonomierna i stor utsträckning beroende av global handel och har ett stort antal exportinriktade företag som är i behov av regelbundna affärsresor till och från Koncernens hemmamarknad. Delvis på grund av dessa faktorer reser de som bor i Norden ofta med flyg, vilket medför att Koncernens flygtjänster efterfrågas av en återkommande kundbas. Enligt Airports Council International hade Norden 4,8 flygresor per capita under 2007, jämfört med 2,5 flygresor per capita i EU.

#### Stark marknadsposition

Koncernen är den största flygbolagskoncernen i Norden baserat på intäkter och ASK (offererade säteskilometer) 2008. Under 2008 var Koncernens respektive marknadsandelar i Danmark, Norge, Sverige och Finland 46%, 59%, 35% respektive 16%, baserat på det totala antalet passagerarsegment i varje land, inklusive interkontinentala passagerare. Koncernen utförde även cirka 45% av den interkontinentala flygtrafiken till och från Skandinavien baserat på ASK (offererade säteskilometer) under 2008. För en mer utförlig beskrivning av källorna och beräkningen av statistik för marknadsandelar i detta Prospekt, se sidan ii under "Bransch- och marknadsinformation". Koncernen har i synnerhet en hög marknadsandel inom affärsresesegmentet i Skandinavien, vilket generellt sett ger högre passageraravkastning än privat- eller chartersegmentet. Koncernen är av uppfattningen att dess starka marknadsposition i första hand beror på positiva egenskaper som särskiljer Koncernen från dess konkurrenter - till exempel dess omfattande linjenätverk, turtätheten och Koncernens omfattande paket av högkvalitativa och innovativa flygtjänster - och att allt detta förstärker Koncernens varumärken.

#### Tillförlitlig plattform för verksamheten och lönsam kärnverksamhet

Koncernens uppfattning är att tillförlitligheten hos den nuvarande verksamhetsplattformen utgör en viktig styrka hos Koncernen. Koncernens verksamhet och flygprogram är utformat för att ge kunderna punktlig och regelbunden service, vilket förstärker Koncernens varumärken. SAS Scandinavian Airlines punktlighet, definierad som



den procentuella andel flygningar som lyfter inom 15 minuter från tidtabellsenlig avgång, ökade från 79% 2007 till 85% 2008. Under samma period ökade SAS Scandinavian Airlines regularitet, definierad som den procentuella andel flygningar som inte ställs in, från 98% 2007 till 99% 2008. Från april till oktober 2008 rankades Koncernen som det punktligaste flygbolaget i Europa av AEA, baserat på den procentuella andel flygningar som ankom inom 15 minuter från planerad ankomst.

Koncernens kärnverksamhet, i synnerhet SAS Scandinavian Airlines kortlinjeflygningar, har historiskt sett överträffat Koncernens övergripande ekonomiska resultat och Koncernens uppfattning är att en fokusering på kärnverksamheten kommer att göra det möjligt för Koncernen att bli mer lönsam på lång sikt. Koncernens justerade EBITDAR från kärnverksamheten, vilken inkluderar Scandinavian Airlines, Blue1, Widerøe, SAS Ground Services, SAS Technical Services och SAS Cargo, var 6 065 MSEK 2006 (motsvarande en justerad EBITDAR-marginal om 12,4%), 6 819 MSEK 2007 (motsvarande en justerad EBITDAR-marginal om 13,4%) och 4 442 MSEK 2008 (motsvarande en justerad EBITDAR-marginal om 8,3%). Se "Finansiell och operationell information i sammandrag—En sammanfattning—Övrig finansiell information" nedan för en avstämning av justerad EBITDAR mot Koncernens nettointäkt. I synnerhet Scandinavian Airlines kortlinjeflygningar har historiskt sett varit mer lönsamma än Koncernen i stort, med en justerad EBIT, exkluderande engångsposter och uppskattade effekter av strejker, ECA-avtalet och Q400-incidenterna, om 3 657 MSEK 2007 och 211 MSEK 2008.

#### *Omfattande affärserbjudande*

Koncernens uppfattning är att dess innovativa tjänsteerbjudande, i kombination med dess nätverk och allianser med flygbolagspartners, ger resenärer ett omfattande affärserbjudande av högkvalitativa flygtjänster till, från och inom Norden.

#### *Innovativt och högkvalitativt serviceerbjudande*

Koncernen har varit en föregångare när det gäller att tillhandahålla elektroniska och andra tjänster som förenklar flygresor för passagerare. I oktober 2005 var Koncernen det första europeiska nätverksflygbolaget (vilket exkluderar lågprisflygbolag) att erbjuda enkelbiljetter på alla europeiska flyglinjer. Enkelresor har förenklat prisreglerna för privat- och affärsresenärer och ger kunderna flexibilitet att prissätta alla delar av resan separat, så att de kan välja de mest kostnadseffektiva flygtiderna och datumen med utgångspunkt i sina individuella resebehov. Koncernen erbjuder även EuroBonus-kunder och anställda hos företagskunder som flyger från skandinaviska flygplatser och utvalda destinationer i Europa alternativet att checka in via mobiltelefon eller genom SMS, varigenom behovet av att checka in vid ankomst till flygplatsen försvinner för de som utnyttjar tjänsten. Vidare införde Koncernen 2007 ett biometriskt incheckningsalternativ på vissa inrikesflygningar i Skandinavien, vilket gör det möjligt för självservicepassagerare att använda fingeravtryck istället för traditionella ID-kort för att identifiera sig vid gaten.

Vissa av Koncernens kunder har även tillgång till ett antal andra tjänster som Koncernen tillhandahåller. Fast Track Security finns tillgänglig vid de flesta större flygplatser och gör det möjligt för EuroBonus Guld-medlemmar, Business Class- och Economy Extra-passagerare att snabbare passera genom säkerhetskontrollerna. Dessutom har Koncernen lanserat kostnadsfria tjänster för IP-telefoni

och trådlös Internetuppkoppling för kunder som har tillgång till Koncernens lounges.

Koncernen har även lanserat ett antal initiativ för att kunna erbjuda en hög nivå på tjänsterna ombord, i synnerhet avseende tjänster till affärsresenärer. 2004 introducerade Koncernen Economy Extra på interkontinentala flygningar samt på de flesta flygningar mellan Skandinavien och övriga Europa. Economy Extra ger resenärer större flexibilitet än Economy Class när det gäller att återlösa eller omboka flygbiljetter och ger även tillgång till tjänster av högre kvalitet än i Economy Class, till exempel bekvämare säten på interkontinentala flygningar, måltider av bättre kvalitet och gratis dagstidningar, men fortfarande till ett lägre pris än i Business Class. 2006 introducerade Koncernen även utfällbara sovsäten i Business Class ombord på vissa interkontinentala flygningar. Dessutom har Koncernen förbättrat sina Business Class-tjänster på europeiska flygningar genom att utöka menyurvalet och erbjuda "full tray-tjänster" till måltider samt tillhandahålla extra utrymme med tomt mellansäte på vissa flygplan.

#### *Strategi för partnerflygbolag*

Koncernen är medlem av Star Alliance som är världens största flygbolagsallians avseende antal passagerare, antal destinationer och antal flygningar per dag. I egenskap av Star Alliance-medlem har Koncernen tillgång till en värdefull plattform för bilateralt samarbete med enskilda flygbolag och ett världsomspännande flyglinjenätverk som komplement till Koncernens omfattande nätverk i Norden. Koncernen har ingått multi- och bilaterala avtal med Star Alliance-medlemmar för att kunna erbjuda sina kunder fler destinationer, fler anslutningsalternativ, tillförlitliga tjänster över hela världen och möjligheten att tjäna och lösa in EuroBonuspoäng på alla flygbolag inom Star Alliance. Koncernen har dessutom en strategisk allians med Lufthansa (också medlem i Star Alliance) sedan 1996 för att samordna flyglinjer och marknadsföringsaktiviteter för flygningar mellan Skandinavien och Tyskland. Genom att samordna flyglinjer och tidtabeller med Lufthansa har Koncernen och Lufthansa möjlighet att erbjuda ett omfattande och effektivt nätverk mellan Skandinavien och Tyskland, å ena sidan, och från Skandinavien och Tyskland till resten av världen, å andra sidan.

#### *Flexibel struktur på flygplansflotta*

Koncernens uppfattning är att dess flygplansflotta har en flexibel struktur som utgör en viktig konkurrensfördel för Koncernen. Koncernens flyglinjenätverk kräver en diversifierad flotta av regionala jet-flygplan, flygplan med en mittgång och flygplan med två mittgångar. Koncernens uppfattning är att den blandning av flygplan som finns i flygplansflottan är väl anpassad för Koncernens särskilda behov, även om den samtidigt innebär vissa merkostnader – till exempel för underhåll – och begränsningar vid bemanningen av flygningar. Koncernens diversifierade flotta, i kombination med den varierande löptiden avseende de operationella leasor som finns, ger en hög grad av flexibilitet när det gäller att hantera kapaciteten på medellång sikt. Cirka 64% av Koncernens flotta finansieras med operationella leasor och nästintill 100 av dessa leasingavtal förväntas löpa ut mellan 2009 och 2011, vilket förväntas underlätta en del av de reduceringar av antalet flygplan som Koncernen planerar inom ramen för Core SAS. I takt med att de operationella leasingavtalen löper ut, räknar Koncernen med att man kommer att kunna välja att antingen fasa ut vissa av de äldre flygplanen, eller behålla dem i drift, beroende på Koncernens framtida kapacitetsbehov.



#### *Tidigare implementeringar av förändringar i verksamheten*

Koncernen har tidigare lyckats väl med att genomföra förändringar i verksamheten och kostnadsreduceringar. Från 2003 till 2006 genomförde Koncernen sitt besparingsprogram "Turnaround 2005" som påverkade över 1 300 driftsaktiviteter och ledde till att Koncernen lyckades reducera sin årliga kostnadsbas för 2002 med totalt cirka 14,2 miljarder SEK, före beaktande av engångskostnader för omstruktureringen om 1,4 miljarder SEK.

2007 lanserade Koncernen Strategi 2011 i syfte att reducera den årliga kostnadsbasen för 2007 med ytterligare 2,8 miljarder SEK. De kostnadsbesparande åtgärderna i Strategi 2011 omfattar en reduktion av antalet heltidsanställda, en centralisering av Koncernens inköpsverksamhet och en ökning av Koncernens produktivitet inom vissa verksamhetsområden, till exempel genom ett utökat ledningsansvar vid Koncernens call centers. Per den 31 december 2008 hade Koncernen genomfört cirka 2,5 miljarder SEK av kostnadsbesparingarna under Strategi 2011, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 500 MSEK. Cirka 700 MSEK av kostnadsbesparingarna genomfördes under den andra halvåret 2008, varför Koncernen inte kunde dra nytta av större delen av fördelarna med dessa kostnadsbesparingar under 2008. Koncernen förväntar att de återstående åtgärderna, som motsvarar kostnadsbesparingar om cirka 300 MSEK, kommer att implementeras fullt ut under 2009 i enlighet med Core SAS.

För att bemöta den aktuella krisen i flygbranschen lanserade Koncernen dessutom ett kortsiktigt resultatförbättringsprogram, Profit 2008, vars syfte var att öka Koncernens EBT med cirka 1,5 miljarder SEK. Profit 2008-programmet omfattade åtgärder för att öka intäkterna, exempelvis högre biljettpriser, högre bränsletillägg och försäljning av biljetter med bättre lönsamhet samt åtgärder för att minska kostnader på kort sikt, så som reduceringar av Koncernens linjenätverk och borttagande av 18 flygplan (cirka 10% av Koncernens kapacitet). Den 31 december 2008 hade Koncernen genomfört Profit 2008 fullt ut, innebärande positiva resultat effekter om cirka 1,5 miljarder SEK för Koncernen under 2008.

#### **Core SAS**

*Nedanstående redogörelse innehåller framåtriktade uttalanden. Dessa framåtriktade uttalanden är baserade på Koncernens aktuella förväntningar och uppskattningar om kommande händelser, på sätt som beskrivs mer detaljerat nedan. Dessa framåtriktade uttalanden är förenade med risker och osäkerhetsfaktorer och är baserade på antaganden om Koncernen, vilket kan leda till att de faktiska resultaten kan komma att skilja sig avsevärt från de förväntade. Vidare innehåller nedanstående redogörelse, inklusive uppskattningar av de effekter som vissa händelser och kostnadsreducerande åtgärder skulle haft på Koncernens resultat för 2008. Dessa uppskattningar inbegriper osäkerhetsfaktorer och antaganden, och det kan inte lämnas*

några garantier för att sådana händelser kommer att resultera i motsvarande eller liknande effekter i framtiden. Se "Riskfaktorer".

I syfte att öka Koncernens lönsamhet för att bemöta den pågående ekonomiska nedgången och fortgående interna utmaningar godkände Styrelsen en förnyad strategisk inriktning i februari 2009, Core SAS, som förväntas implementeras från 2009 fram till 2011. Core SAS är inriktad på att fokusera och omorganisera Koncernens affärsverksamhet och Koncernens uppfattning är att dess kapitalstruktur kommer att vara starkare när Core SAS väl har implementerats till fullo och att dess årliga kostnadsbas för 2008 kommer att reduceras med cirka 4 miljarder SEK (inklusive cirka 1 miljard SEK i kostnadsreduceringar relaterade till Strategi 2011, varav cirka 700 MSEK genomfördes under det andra halvåret 2008), före beaktande av engångskostnader för omstruktureringen om 900 MSEK. En stor del av dessa omstruktureringarkostnader förväntas Koncernen ådra sig under 2009, med merparten av resterande omstruktureringarkostnader under 2010 och återstoden under 2011. Koncernen uppskattar att dess EBT, exklusive omstruktureringarkostnader och engångsposter, skulle ha ökat med cirka 7,3 miljarder SEK för 2008, om Core SAS hade varit helt implementerat i början av 2008. Som framgår av den mer detaljerade beskrivningen nedan innefattar Core SAS en minskning av antalet flygningar och destinationer för Koncernens flygbolag. Även om intäkterna förväntas minska avsevärt till följd av dessa förändringar, är Koncernens uppfattning att genomförandet av Core SAS kommer att leda till ett förenklat, mer effektivt och lönsamt flygbolag på lång sikt.

I tabellen nedan framgår de uppskattade effekter som Core SAS skulle ha haft på Koncernens ekonomiska resultat för 2008, om den hade varit helt implementerad i början av 2008:

#### Fokus på den nordiska hemmamarknaden

Koncernen har för avsikt att avyttra sina ägarandelar i de flygbolag utanför Norden som inte direkt ingår i kärnverksamheten och har redan avyttrat ägarandelar i vissa bolag, inklusive airBaltic. Till följd av den lettiska regeringens beslut i början av 2008, att inte gå vidare med privatiseringen av airBaltic, undertecknade Koncernen ett slutgiltigt avtal i december 2008 om att sälja sitt innehav om 47,2% till ledningen i airBaltic för en köpeskilling om 14 miljoner lettiska lats ("LVL") (cirka 216 MSEK). Försäljningen av Koncernens andel i airBaltic slutfördes i januari 2009. Vidare ingick även Koncernen den 30 januari 2009 ett slutgiltigt avtal om försäljning av cirka 80% av Spanair med en grupp investerare i Katalonien, Spanien, under ledning av Consorci de Turisme de Barcelona och Catalana d'Iniciatives. Försäljningen av Spanair är villkorad av sedvanliga tillstånd från berörda myndigheter och förväntas vara definitivt avslutad under första kvartalet 2009. Se "Operationell och finansiell översikt—Översikt—Sammanfattning av avyttringar". Utöver dessa avyttringar räknar Koncernen med att avyttra sina andelar i andra flygbolag som inte ingår i dess kärnverksamhet, inklusive Air Greenland, bmi, Estonian Air och Skyways.

Utöver de flygbolag som inte ingår i kärnverksamheten, har Koncernen dessutom för avsikt att avyttra eller upphöra med vissa frakt-tjänster och Koncernen har i februari 2009 avyttrat sin ägarandel i Cubic Air Cargo ("Cubic"), som var en affärsenhet inom SAS Cargo som tillhandahöll tjänster för fraktförsäljning till Koncernen och vissa andra flygbolag, till NordicGSA ApS. För närvarande räknar Koncernen dessutom med att avyttra sina ägarandelar i Spirit Air Cargo Handling ("Spirit"), en affärsenhet inom SAS Cargo som tillhandahåller tjänster för frakthantering, och Trust Forwarding ("Trust"), en

Helår 2008					
	Intäkter Miljarder SEK	EBT Miljarder SEK	Justerad nettoskuld <sup>1</sup> Miljarder SEK	Heltids- anställda <sup>2</sup>	Flotta
Koncernen, exklusive omstruktureringarkostnader och engångsposter	53,0	-0,4	22,5	20 400	237
Spanair (inklusive omstruktureringarkostnader) <sup>4</sup>	10,0	-2,2	6,0	3 000	61
<b>Totalt Koncernen</b>	<b>63,0</b>	<b>-2,6</b>	<b>28,5</b>	<b>23 400</b>	<b>298</b>
Fokus på den nordiska hemmamarknaden <sup>5</sup>	-12,0	2,5	-7,0	-5 200	-61
Fokus på affärsresenärer och ett stärkt kommersiellt erbjudande <sup>6</sup>	-3,0	0,8	-2,0	-1 500	-20
Förbättrad kostnadsbas		3,6		-1 700	
Förenklad organisation		0,4		-400	
Förstärkt kapitalstruktur			-6,0		
<b>Totala uppskattade effekter av Core SAS</b>	<b>-15,0</b>	<b>7,3</b>	<b>-15,0</b>	<b>-8 800</b>	<b>-81</b>
Ungefärlig procentuell förändring	24%	n.m.	54%	38%	27%

<sup>1</sup> Den justerade nettoskulden beräknas genom att man multiplicerar de årliga nettoleasingkostnaderna med sju (för att uppskatta det aktuella värdet på sådana leasingkostnader) och lägger till nettoskulden.

<sup>2</sup> Heltidsanställda är det genomsnittliga antalet heltidsanställda under det fjärde kvartalet 2008.

<sup>3</sup> Inkluderar 12 Q400-flygplan som har tagits ur bruk.

<sup>4</sup> Den justerade nettoskulden för Spanair inkluderar Spanairs leasingrelaterade skuld men exkluderar alla ytterligare skulder som Spanair förväntas ådra sig till följd av Koncernens avyttring.

<sup>5</sup> Denna reduktion av intäkter hänförs sig främst till Spanairs intäkter men inkluderar även de externa intäkterna från Spirit, Cubic Air Cargo, Trust Forwarding och SGS International. Den uppskattade effekten på Koncernens EBT är baserad på en preliminär utvärdering av EBIT för 2008 för Koncernens dotterbolag som har avyttrats, eller förväntas avyttras eller läggas ned, enligt Core SAS (främst Spanair), exklusive alla förväntade vinster eller förluster från sådana avyttringar eller nedlagda verksamheter. Denna reduktion av den justerade nettoskulden inkluderar en leasingrelaterad skuld på 6 miljarder SEK för Spanair och resterande belopp på 1 miljard SEK inkluderar skulder från andra dotterbolag eller verksamheter som har avyttrats, eller förväntas avyttras eller läggas ned, enligt Core SAS.

<sup>6</sup> Denna uppskattade effekt på Koncernens EBT är baserad på en preliminär utvärdering av de totala förlusterna före ränta och skatt 2008 från flyglinjerna som har lagts ned, eller förväntas läggas ned, enligt Core SAS. Dessa förluster 2008 har justerats för marknadseffekter och de uppskattade effekter som Koncernens kostnadsreduceringsåtgärder, inklusive omförhandlandet av Koncernens kollektivavtal, enligt Core SAS, skulle ha haft om de genomförts till fullo i början av 2008.

affärsenhet inom SAS Cargo som tillhandahåller expeditionstjänster, exempelvis dörr-till-dörr-leveranser, anpassade fraktlösningar och hantering av import- och exportdokumentation. Koncernen avser även att upphöra med sin fraktverksamhet på fraktflygplan ("All Cargo-verksamhet") och en betydande del av denna har redan avvecklats. Koncernen har dock för avsikt att bibehålla sin "Cargo Belly-verksamhet", eftersom den genererar avsevärda intäkter på Koncernens interkontinentala flygningar och då Koncernen tror att Cargo Belly kan bli en lönsam del av Koncernens kärnverksamhet.

Koncernen har även planer på att upphöra med en betydande del av sina supporttjänster och utöka outsourcingen av dessa tjänster till externa parter. Inom Skandinavien har Koncernen planer på att outsourca sina ground handling-tjänster på utvalda sekundärflygplatser, medan verksamhet på utvalda flygplatser av primär karaktär behålls. Dessutom räknar Koncernen med att avyttra större delen av ground handling-verksamheten utanför Skandinavien, förutom vissa inköpsfunktioner och administrativa funktioner som behålls.

Genom Core SAS räknar Koncernen även med att avveckla en stor del av sina tjänster relaterade till mer omfattande flygplansunderhåll. Koncernen planerar dock att fortsätta med att utföra lättare underhålls-verksamhet, exempelvis underhåll på flygplan som behövs inför varje flygning. För att tillgodose sitt kontinuerliga behov av underhåll har Koncernen för närvarande planer på att öka graden av outsourcing.

Till följd av avyttringar alternativt avvecklingar av icke-kärnverksamheter räknar Koncernen med att reducera antalet heltidsanställda med cirka 5 200 personer (cirka 25% av Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda under 2008) samt även en minskning av Koncernens justerade nettoskuld med cirka 7 miljarder SEK. Om dessa avyttringar och verksamhetsnedläggningar hade genomförts fullt ut i början av 2008 uppskattar Koncernen att dessa förändringar skulle ha minskat Koncernens intäkter för 2008 med cirka 12 miljarder SEK och ökat Koncernens EBT för 2008, exklusive omstrukturingskostnader och engångsposter, med cirka 2,5 miljarder SEK, baserat på en preliminär bedömning av EBIT 2008 för Koncernens dotterbolag som har avyttrats, eller som förväntas avyttras eller läggas ned genom Core SAS, exklusive alla förväntade vinster eller förluster från sådana avyttringar eller nedläggningar.

#### *Fokus på affärsresenärer och ett stärkt kommersiellt erbjudande* *Fokus på affärsresenärer*

2008 trafikerade SAS Scandinavian Airlines cirka 187 kortlinjer inom Skandinavien och mellan Skandinavien och övriga Europa ("SAS kortlinjeflygningar"). Per den 31 december 2008 använde Koncernen 148 flygplan på SAS kortlinjeflygningar. Som en del av Core SAS planerar Koncernen att lägga ned olönsamma flyglinjer inom SAS kortlinjeflygningar för att reducera kapaciteten och fokusera nätverket inom SAS kortlinjeflygningar på lönsamma flyglinjer. Koncernen planerar för närvarande att reducera sin kortlinjeflotta till cirka 130 flygplan, motsvarande en minskning av ASK för SAS kortlinjeflygningar med 18%. Koncernen uppskattar att om dessa åtgärder hade varit implementerade fullt ut i början av 2008, hade Koncernen ändå kunnat behålla cirka 92% av intäkterna från SAS kortlinjeflygningar under 2008. Dessa reduceringar av flyglinjerna har dessutom utformats för att minimera de negativa effekterna på Koncernens viktigaste kundgrupper, inkluderande EuroBonus Guld-medlemmar, affärsresenärer och transferpassagerare som har matats in i Koncernens nätverk av partnerflygbolag ("matartrafik"). Trots denna reducering av SAS kortlinjenätverk räknar Koncernen med att kunna behålla

cirka 96% av sina affärslinjer från 2008, dvs. flyglinjer som hade fler än 6 000 EuroBonus Guld-passagerare under 2008, och cirka 71% av sina sekundära affärslinjer för 2008, vilket innefattar flyglinjer som hade mellan 1 000 och 6 000 EuroBonus Guld-passagerare under 2008. Mot denna bakgrund bedömer Koncernen att den om dessa åtgärder hade implementerats fullt ut i början av 2008 hade kunnat behålla 95% av passagerarsegmenten på SAS kortlinjeflygningar genomförda av EuroBonus Guld-medlemmar under 2008 samt 96% av passagerarsegmenten på SAS kortlinjeflygningar genomförda av anställda hos företagskunder under 2008.

Under 2008 trafikerade Koncernen 13 interkontinentala flyglinjer och använde 11 flygplan på dessa flygningar. Även om dessa interkontinentala flyglinjer generellt sett var mindre lönsamma än SAS kortlinjeflygningar under 2008 är Koncernens uppfattning att de interkontinentala linjerna är strategiskt viktiga för Koncernen av flera skäl. För det första använder Koncernens viktigaste kundsegment, vilket inkluderar EuroBonus Guld-medlemmar och affärsresenärer, ofta Koncernens direktflyg till stora interkontinentala destinationer, vilket innefattar ett antal affärsdestinationer som New York, Tokyo och Dubai. Enligt International Air Transport Association ("IATA") förväntas dessutom trafiken på Koncernens interkontinentala flyglinjer att växa snabbare än på SAS kortlinjeflygningar mellan 2009 och 2011. Till följd av dessa tillväxtutsikter och de viktiga kundsegment som reser på interkontinentala flygningar, innefattar Core SAS en nedläggning av Koncernens minst lönsamma interkontinentala flyglinjer, samtidigt som Koncernens närvaro på den interkontinentala marknaden bibehålls. Koncernen planerar för närvarande att minska Koncernens interkontinentala ASK med cirka 19% och att reducera Koncernens långlinjeflotta med två flygplan. Koncernens bedömning är att den om dessa åtgärder hade implementerats fullt ut i början av 2008 hade kunnat behålla cirka 83% av sina interkontinentala passagerarsegment och cirka 86% av sina interkontinentala passagerarsegment hänförliga till EuroBonus Guld-medlemmar under 2008.

Till följd av dessa reduceringar av SAS kortlinjeflygningar och interkontinentala flygningar förväntar Koncernen att antalet heltidsanställda minskas med cirka 1 500 personer (cirka 7% av Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda 2008) samt även att Koncernens justerade nettoskuld reduceras med cirka 2 miljarder SEK. Om reduceringen av Koncernens flyglinjer hade genomförts fullt ut i början av 2008 uppskattar Koncernen att dessa förändringar skulle ha medfört att Koncernens intäkter för 2008 minskat med cirka 3 miljarder SEK och att Koncernens EBT för 2008, exklusive kostnader för omstrukturering och engångsposter, skulle ha ökat med cirka 800 MSEK. Denna uppskattning av påverkan på Koncernens EBT 2008 baseras på en preliminär värdering av de totala förlusterna 2008, före ränta och skatter, avseende flyglinjerna som har upphört eller förväntas upphöra genom Core SAS. Dessa förluster för 2008 har justerats för marknadseffekter och förväntade effekter som Koncernens åtgärder för kostnadsreducering, inklusive ändrade kollektivavtal med fackförbunden, skulle ha haft på dessa förluster om åtgärderna för kostnadsreducering hade genomförts fullt ut i början av 2008.

#### *Service And Simplicity*

Genom Core SAS har Koncernen lanserat ett nytt kommersiellt koncept som kallas "Service And Simplicity". Målgruppen för det nya konceptet är affärsresenärer och modellen är utformad för att stärka Koncernens ställning som en leverantör av högkvalitativa flygtjänster som förenklar de administrativa problem som förknippas med flyg-

resor. "Service And Simplicity" är en nytt, övergripande kommersiellt koncept som innefattar både Koncernens befintliga innovativa tjänster samt även flera nya tjänster och funktioner som skall implementeras genom Core SAS. Nedan beskrivs Koncernens nuvarande planer för "Service And Simplicity", men konceptets slutliga innehåll kan komma att förändras och avvika från dessa planer.

Grunden i konceptet "Service And Simplicity" är att omforma Koncernens system för hantering av intäkter och nätverk för att bättre prioritera affärsresenärernas behov. I tillägg till minskning av antalet flyglinjer som diskuteras ovan (se "—Core SAS—Fokus på affärsresenärer och ett stärkt kommersiellt erbjudande—Fokus på affärsresenärer") planerar Koncernen även att införa genomgående principer för standardprissättning för sina flygbolag. Koncernen planerar dessutom att stärka relationerna med vissa medlemmar i Star Alliance för att kunna ge sina kunder enklare åtkomst till fler affärsdestinationer över hela världen.

"Service And Simplicity" innefattar även flera nya elektroniska och andra tjänster som är avsedda att förenkla resandet och förbättra kvaliteten på Koncernens tjänster. Dessa nya tjänster inkluderar att skicka boardingkort till passagerarnas mobiltelefoner och att skicka underrättelser per e-post och SMS till samtliga passagerare. Koncernen planerar även att komplettera sitt biometrisk incheckningsalternativ på vissa inrikesflygningar i Skandinavien med ett helt automatiserat bagageinlämningsystem vilket gör det möjligt för kunder att lägga sitt incheckade bagage direkt på bagagebandet, utan att behöva vänta på flygplatspersonal. Dessutom räknar Koncernen med att erbjuda Economy Extra-passagerare en högre servicenivå genom att erbjuda tillgång till lounges, inklusive Koncernens kostnadsfria tjänster för trådlöst Internet och IP-telefoni.

Koncernen har även för avsikt att stärka lojaliteten hos sina affärskunder genom att förändra sitt EuroBonus-program. Enligt det nya EuroBonus-programmet kommer medlemmarna att få tillgång till fler bonusbiljetter och kommer att kunna lösa in sina EuroBonuspoäng enligt ett värdebaserat system, det första i sitt slag att erbjudas av ett europeiskt flygbolag. Istället för att låsa det antal EuroBonuspoäng som krävs för en viss flygning eller flyglinje, kommer medlemmarna att kunna lösa in sina poäng mot biljetter eller andra produkter baserat på priset för den aktuella biljetten eller produkten. För att utöka utbudet av produkter och tjänster tillgängliga för EuroBonus-kunderna när de skall lösa in sina EuroBonuspoäng har Koncernen dessutom planer på att öka antalet externa partners till EuroBonus-programmet till exempel avseende företag som erbjuder finansiella tjänster, detaljhandlare och försäkringsbolag. Till exempel meddelade Koncernen i februari 2009 att ett nytt samarbete inletts med American Express genom vilket Koncernen avser att erbjuda affärs- och privatresenärer en mängd nya finansiella tjänster och produkter.

Inom ramarna för "Service And Simplicity" planerar Koncernen att introducera ett antal nya tjänster för att öka Koncernens intäkter utanför kärnverksamheten med försäljning av flygbiljetter. Koncernen har till exempel för avsikt att utöka användningen av tillägsprodukter till flygbiljetter, exempelvis köp av reseförsäkringar, reservation av hyrbilar och bokning av hotellrum, när kunder köper biljetter via Koncernens webbplatser. Dessutom räknar Koncernen med att öka antalet produkter som finns att köpa ombord på dess flygningar.

Slutligen har Koncernen för avsikt att implementera vissa andra initiativ för att prioritera behoven hos företagskunder, vilka kommer att kunna anpassas till ett företags storlek och specifika behov. Koncernen har till exempel för avsikt att introducera lojalitetsprogram för

företagskunder för att ge dessa incitament att flyga med Koncernen. Koncernen kommer även att utöka användningen av elektroniska bokningsverktyg för företag, vilket möjliggör för företagen att boka flygbiljetter via Koncernens extranät. Dessutom räknar Koncernen med att skriva kontrakt direkt med ett stort antal företag för att erbjuda dessa företagskunder rabatterade priser för enkelresor genom konceptet "SAS Credits", som är en bonus som lämnas till företagskunder och kan användas för resor med Koncernens flygbolag.

#### *Förbättrad kostnadsbas*

Som en del av Core SAS har Koncernen påbörjat implementeringen av ett program för kostnadsbesparingar som förväntas reducera Koncernens årliga kostnadsbas för 2008 med cirka 4 miljarder SEK (inklusive kostnadsbesparingar om cirka 1 miljard SEK från Strategi 2011 och cirka 400 MSEK i kostnadsbesparingar relaterade till Koncernens strategi för att förenkla organisationen), före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om 900 MSEK. Av de kostnadsbesparingar som inkluderats från Strategi 2011 genomfördes cirka 700 MSEK under det andra halvåret 2008 och till följd av detta kom de flesta av effekterna med dessa kostnadsbesparingar inte att realiseras under 2008. Koncernen räknar med att de återstående åtgärderna i Strategi 2011, vilka hänför sig till kostnadsbesparingar om cirka 300 MSEK, kommer att genomföras fullt ut under 2009 i enlighet med Core SAS. Trots de förväntade kostnadsbesparingarna genom Core SAS bedömer Koncernen att den fortsatt kommer att ha en relativt sett hög kostnadsbas jämfört med lokala lågpriskonkurrenter, främst på grund av kollektivavtal med fackföreningarna samt viss ineffektivitet i andra delar av Koncernens verksamhet.

Detta område innefattar cirka 1,7 miljarder SEK i nya kostnadsbesparingar (inklusive cirka 400 MSEK i kostnadsbesparingar relaterade till Koncernens strategi för att förenkla organisationen) och en reduktion av Koncernens heltidsanställda med 2 100 personer eller cirka 10% av Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda under 2008 (inklusive den förväntade effekten av den förenklade organisationen enligt Core SAS). De nya åtgärderna för kostnadsbesparingar förväntas omfatta fler än 200 operationella aktiviteter inom Koncernens samtliga affärsområden, inklusive flygverksamhet, ground handling, underhåll, outsourcing, inköp och försäljning samt administrativa funktioner. Exempelvis planerar Koncernen att reducera sina bränslekostnader inom flygverksamheten genom ett flertal åtgärder, som att förlänga flygplansvingarna för att förbättra flygplanens aerodynamiska egenskaper och därmed minska bränslekonsumtionen. Koncernen planerar även att genomföra kostnadsbesparande åtgärder inom sin ground handling och underhållsverksamhet, vilka åtgärder bland annat inkluderar att automatisera systemet för bagagehantering på vissa flygplatser och genomföra en outsourcing av hanteringen av Koncernens lättare reservdelar till flygplan. Därutöver räknar Koncernen med att omförhandla vissa av sina inköps- och outsourcingavtal, bland annat avtal avseende call centers och cateringtjänster i Skandinavien. Vidare har Koncernen för avsikt att minska sina kostnader för försäljning och administration, vilket inkluderar en minskning av antalet heltidsanställda samt även en minskning av kostnaderna hänförliga till informationsteknologirelaterade tjänster från externa leverantörer. Slutligen inkluderar de nya kostnadsbesparingarna de förväntade effekterna till följd av Koncernens omorganisation (se "—Förenklad organisation"). Koncernen bedömer att engångskostnaderna för omstruktureringar hänförliga till dessa kostnadsbesparingar kommer att uppgå till cirka 900 MSEK, vilket

främst inkluderar utbetalningar till uppsagda anställda, kostnader för omskolning av piloter och flygplan som återlämnas, liksom andra implementerings- och omstruktureringskostnader.

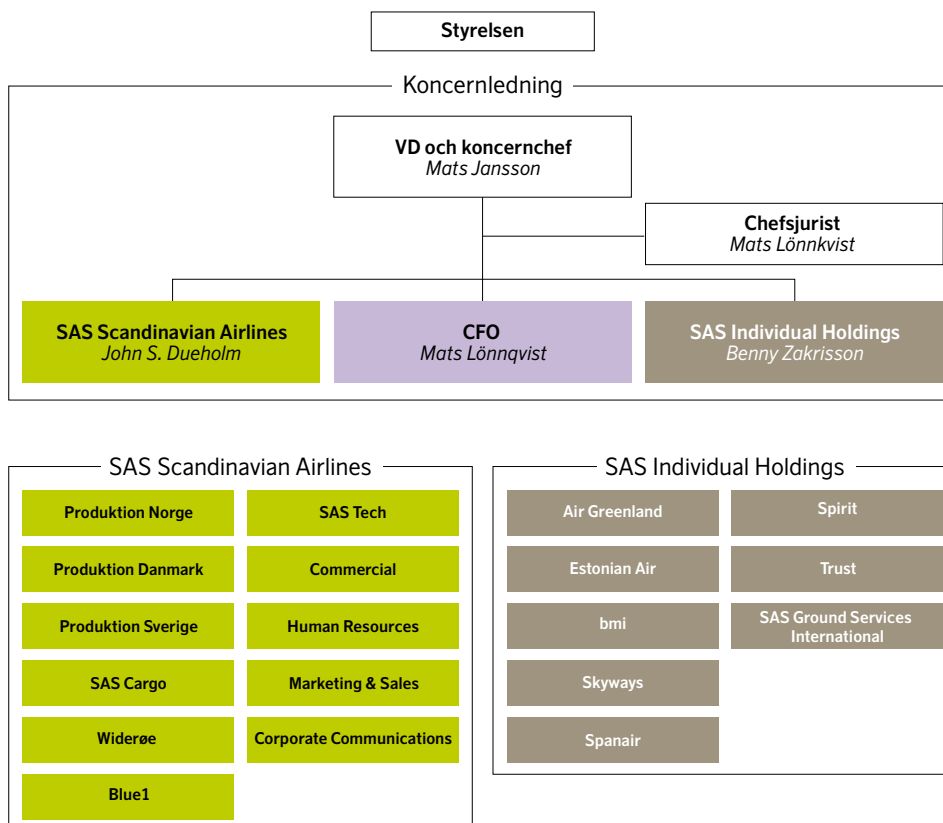
Koncernen anser att den har utvecklat en bärkraftig implementeringsplan som är utformad för att ge ledningen tydliga mandat att genomföra kostnadsreduceringar samtidigt som utvecklingen av åtgärderna övervakas kontinuerligt. Till exempel inrättas ett programkontor med särskilda resurser och ansvar att följa upp kostnadsbesparingsprogrammet.

De nya kostnadsbesparingar som beskrivs ovan exkluderar effekterna av Koncernens nya kollektivavtal som presenterades i januari 2009. Koncernen ingick dessa nya kollektivavtal med de fackföreningar som representerar Koncernens kabinpersonal, piloter och markpersonal. I enlighet med villkoren i dessa nya överenskommelser räknar Koncernen med att reducera sin årliga kostnadsbas för 2008 med cirka 1,3 miljarder SEK, exklusive en engångskostnadsbesparing om 156 MSEK till följd av återkallelse av vissa krav på pensionskostnader från Scandinavian Airlines Norge, hänförliga till ett tidigare kollektivavtal från 2007 som ersattes av de nya överenskommelserna med fackföreningarna. Dessa kostnadsbesparingar inkluderar annullering av tidigare framförhandlade löneökningar för kabin- och markpersonal (avseende cirka 320 MSEK i förväntade kostnadsbesparingar), en lönesänkning med 6% för piloter och vissa personer i Koncernens ledning, en sänkning av ersättningen för Bolagets styrelseledamöter med 6% från och med januari 2009 och en reduktion av pensions-

och försäkringsförmåner som tillhandahålls anställda. De nya kollektivavtalen innehåller även ett antal förändringar i personalförmåner, vilka kommer att sänka kostnaderna och öka Koncernens produktivitet, till exempel minskning av antalet semesterdagar och andra arbetsfria dagar, minskning av antalet schemarestriktioner, ökning av antalet arbetstimmar per anställd och sänkning av de dagtraktamenten som betalas ut till kabinpersonal och piloter. De underliggande kollektivavtalen, dvs. pilotavtalen som löper ut 2009 och de centralt slutna kollektivavtalen som löper ut 2010, är föremål för sedvanliga kollektivavtalsförhandlingar under de kommande åren.

#### Förenklad organisation

I samband med genomförande av Core SAS planerar Koncernen att omstrukturera den övergripande affärsorganisationen för att centralisera vissa funktioner inom försäljning och administration. Koncernens ground handling-tjänster och SAS Scandinavian Airlines kommer att koncentreras till flygplatserna i Köpenhamn, Stockholm och Oslo och Koncernens icke-kärnverksamhet kommer att flyttas till ett separat holdingbolag utanför kärnverksamheten. Koncernens uppfattning är att den nya organisationen kommer att vara mer kundorienterad då produktutbudet till Koncernens samtliga kunder, oavsett ursprungsland, kommer att vara detsamma och då Koncernens försäljnings- och marknadsföringsåtgärder kommer att centraliseras. Den förenklade organisationen förväntas resultera i ökad effektivitet. Nedanstående bild visar den nya affärsorganisationen.



### Förstärkt kapitalstruktur

Inom ramen för Core SAS räknar Koncernen med att förstärka sin kapitalstruktur genom att förlänga löptiden för vissa av Koncernens kreditfaciliteter och genom att genomföra denna Företrädesemission. Dessutom är Koncernens uppfattning att de planerade avyttringarna och flyglinjereduceringarna samtidigt kommer att stärka Koncernens kapitalstruktur genom intäkter eller minskningar av Koncernens skuldsättning från försäljning av olönsamma verksamheter och från lägre kapitalkostnader till följd av reduceringen av Koncernens flotta.

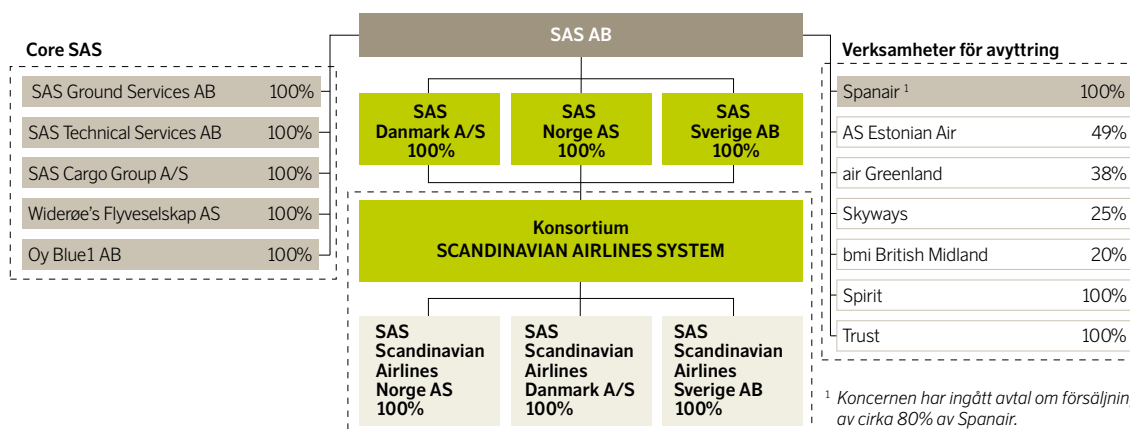
Per den 31 december 2008 hade Koncernen kreditfaciliteter uppgående till ett sammanlagt nominellt belopp om 9,7 miljarder SEK, varav 6,7 miljarder hade utnyttjats, med löptider som sträckte sig från 2009 till 2013. I februari 2009 omförhandlade emellertid Koncernen villkoren för fem kreditfaciliteter, motsvarande cirka 6,5 miljarder SEK av Koncernens kreditfaciliteter per den 31 december 2008. Villkoren i de nya avtalen syftar till att förlänga löptiden för avtalen till 2012 eller 2013 och avtalen är bland annat villkorade av ett lyckat genomförande av denna Företrädesemission till ett minsta belopp om 6 miljarder SEK. Dessa omförhandlade avtal omfattar Koncernens revolverande kreditfacilitet om 366 MEUR (förlängd löptid till juni 2012), tre outnyttjade bilaterala kreditfaciliteter med ett totalt värde om 1,25 miljarder SEK (förlängd löptid till juni 2012 eller senare) och en ytterligare kreditfacilitet om 156 MUSD (förlängd löptid till april 2013), vilken därefter reducerats till cirka 148 MUSD.

### Historia och utveckling

Koncernen grundades som ett skandinaviskt flygbolag år 1946 av företag som kontrollerades av Danmarks, Norges och Sveriges regeringar. Samma år gjorde Koncernen sin första interkontinentala flygning från Stockholm till New York. Den 8 februari 1951 omorganiserades Koncernen till en enda enhet, SAS Konsortiet, ägt av tre aktiebolag som nu heter SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB (tillsammans benämnda "Grundarbolagen"). 1980 hade envar av SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB noterats på börserna i Köpenhamn, Oslo respektive Stockholm och Grundarbolagen ägdes till 50% av respektive stat och till 50% av privata intressen.

2001 slutförde SAS Konsortiet en omstrukturering genom att etablera Bolaget som ett holdingbolag för Koncernen. Den 8 maj 2001 lämnade Bolaget tre parallella uppköpserbjudanden till aktieägarna i de olika Grundarbolagen om att byta ut deras aktier mot samma antal nyemitterade aktier i Bolaget. Till följd av detta äger Bolaget för närvarande 100% av aktierna i de tre Grundarbolagen. Den 6 juli 2001 noterades SAS AB på Stockholmsbörsen (numera benämnd NASDAQ OMX Stockholm) med sekundära noteringar på börserna i Köpenhamn och Oslo. Vid tidpunkten för detta Prospekt ägs Bolaget till 50% av staterna i Danmark (14,3%), Norge (14,3%) och Sverige (21,4%) och till 50% av privata intressen. Nedanstående bild visar Koncernens nuvarande legala struktur.

### Nuvarande legal koncernstruktur



Huvuddelen av Koncernens affärsverksamhet bedrivs i SAS Konsortiet samt de tre bolagen SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S ("**Scandinavian Airlines Danmark**"), SAS Scandinavian Airlines Norge AS ("**Scandinavian Airlines Norge**") och SAS Scandinavian Airlines Sverige AB ("**Scandinavian Airlines Sverige**"). Dessa bolag bedriver alla verksamhet under varumärket SAS Scandinavian Airlines från sina respektive hubflygplatser, dvs. Kastrup, Gardermoen och Arlanda. Koncernen har i över 60 år genomfört flygningar under namnet SAS Scandinavian Airlines, såväl inom Skandinavien som till övriga Europa samt till utvalda interkontinentala destinationer.

Förutom flygverksamhet under varumärket SAS Scandinavian Airlines har Koncernen ägt och drivit vissa andra flygbolag med egna varumärken. År 1998 förvärvade Koncernen 63,2% av Widerøe, som är ett norskt regionalt flygbolag baserat i Oslo, och 2002 förvärvades de återstående 36,8% i nämnda bolag. År 1998 förvärvade Koncernen även 100% av Blue1, som är ett finskt regionalt flygbolag baserat i Helsingfors.

1986 grundade Koncernen tillsammans med Teinver SA ett spanskt flygbolag, Spanair, och 2004 utökade Koncernen sitt ägande i Spanair till 95%. 2007 förvärvade Koncernen återstående 5% av Spanair. Den 30 januari 2009 ingick Koncernen ett slutgiltigt avtal med en grupp investerare baserade i Katalonien i Spanien under ledning av Consorci de Turisme de Barcelona och Catalana d'Iniciatives, avseende försäljningen av cirka 80% av Spanair.

1995 förvärvade Koncernen 16,5% av airBaltic och 2001 utö-

kades dess ägarandel i bolaget till 47,2%. I december 2008 under-tecknade Koncernen ett slutgiltigt avtal om att sälja sitt innehav i airBaltic om 47,2% till ledningen i airBaltic för 14 miljoner LVL (cirka 216 MSEK), som en följd av den lettiska regeringens beslut i början av 2008 att inte gå vidare med privatiseringen av flygbolaget. Försäljningen av Koncernens andel i airBaltic slutfördes i januari 2009.

Koncernen har även förvärvat minoritetsintressen i vissa andra flygbolag. 2003 förvärvades en andel om 49% i Estonian Air och Koncernen äger även andelar i Air Greenland (37,5%), Skyways (25%) och bmi (20%). Koncernen har för avsikt att avyttra dessa som ett led i Core SAS.

### Koncernens affärsorganisation

Koncernen består av tre affärsområden: SAS Scandinavian Airlines, SAS Individually Branded Airlines och SAS Aviation Services. SAS Scandinavian Airlines inkluderar Koncernens verksamhet för transport under varumärket SAS Scandinavian Airlines av passagerare som i första hand flyger till, från och inom Norge, Danmark och Sverige. SAS Individually Branded Airlines inkluderar Koncernens övriga verksamhet för transport av passagerare och är i första hand verksamt i Norge och Finland under varumärkena Blue1 respektive Widerøe. SAS Aviation Services består av Koncernens tekniska tjänster och ground handling-tjänster, som tillhandahålls Koncernens flygbolag och externa flygbolag, samt Koncernens fraktverksamhet. Bilden nedan visar Koncernens affärsorganisation per den 31 december 2008.

### Koncernens affärsorganisation per den 31 december 2008



### SAS Scandinavian Airlines

SAS Scandinavian Airlines stod för cirka 77% av Koncernens intäkter 2008. Affärsområdet består av Scandinavian Airlines Norge, Scandinavian Airlines Danmark, Scandinavian Airlines Sverige och Scandinavian Airlines International. Dessa flygbolag utför reguljär- och charterflygningar från i första hand Gardermoen, Kastrup och Arlanda. Från dessa hubflygplatser och andra flygplatser trafikerar SAS Scandinavian Airlines för närvarande 141 destinationer i Skandinavien, övriga Europa, Nordamerika och Asien. Affärsområdets totala externa intäkter för 2008 uppgick till 40 692 MSEK.

Den nedanstående tabellen visar information om trafikutveckling för SAS Scandinavian Airlines för helåren 2006, 2007 och 2008:

SAS Scandinavian Airlines	Helår		
	2008	2007	2006
Antal passagerare (tusental) <sup>1</sup>	25 355	25 403	25 099
Betalda passagerarkilometer, RPK (i miljoner)	27 890	27 304	27 506
Offererade säteskilometer, ASK (i miljoner)	38 776	36 852	36 971
Kabinfaktor	71,9%	74,1%	74,4%

<sup>1</sup> Antalet transporterade passagerare reflekterar endast passagerare på reguljära flygningar.



#### *Scandinavian Airlines Norge*

Scandinavian Airlines Norge bedriver i första hand verksamhet från Oslo flygplats och erbjuder reguljär- och charterflygningar till 18 flygplatser i Norge samt ytterligare 29 destinationer i Europa. Scandinavian Airlines Norge ansvarar även för cirka 50% av Koncernens flygningar mellan Oslo och Köpenhamn (med början 2008) och 50% av Koncernens flygningar mellan Oslo och Stockholm. 2007 öppnades nya flyglinjer mellan Oslo och London City Airport samt mellan Ålesund och London Gatwick. För att möta efterfrågan från privatresenärer lanserade Scandinavian Airlines Norge dessutom 14 nya flyglinjer till vissa semesterdestinationer under 2008, inklusive Sevilla och Valencia, men till följd av den ekonomiska nedgången stängde Koncernen sedermera åtta av dessa nya flyglinjer. Under 2008 lade Scandinavian Airlines Norge dessutom ned den olönsamma flyglinjen mellan Oslo och Berlin.

På den norska marknaden är Scandinavian Airlines Norge det största flygbolaget med en marknadsandel om cirka 50%, baserat på det totala antalet passagerarsegment till eller från norska flygplatser 2008, inklusive interkontinentala passagerare. För en mer detaljerad beskrivning av källor och beräkningar av marknadsandelsstatistik, se sidan ii under "Bransch- och marknadsinformation". Dess huvudsakliga konkurrent på den inhemska och den intra-Skandinaviska marknaden är Norwegian Air Shuttle. På den internationella marknaden är Scandinavian Airlines Norge en stor aktör såvitt avser flygningar från Norge till affärsdestinationer i Europa, exempelvis London, Frankfurt och Bryssel, samt även flygningar till fritidsdestinationer i Sydeuropa, till exempel Malaga och Nice. Scandinavian Airlines Norges huvudsakliga konkurrenter på flyglinjer mellan Norge och kontinentala Europa är Norwegian Air Shuttle, Air France-KLM, British Airways och Ryanair.

Antalet flygningar utförda av Scandinavian Airlines Norge ökade under 2008 från ett genomsnitt på 340 dagliga avgångar under 2007, till 354 under 2008. ASK ökade även från 9 842 miljoner under 2007 till 10 886 miljoner under 2008. Samtidigt ökade antalet passagerare hos Scandinavian Airlines Norge från 10,2 miljoner 2007 (inklusive 0,5 miljoner charterpassagerare) till 10,4 miljoner 2008 (inklusive 0,4 miljoner charterpassagerare) och RPK ökade från 6 846 miljoner 2007 till 7 190 miljoner 2008. Dessa ökningsberodde på lanseringen av nya flyglinjer till vissa semesterdestinationer och även övertagandet av flygningar mellan Oslo och Köpenhamn från Scandinavian Airlines Danmark 2008. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008—Rörelseresultat per affärsområde—SAS Scandinavian Airlines".

Koncernen förväntar att Scandinavian Airlines Norge, inom ramen för Core SAS, kommer att lägga ned vissa flyglinjer och minska storleken på sin flotta. På grund av den omorganisation av Koncernen som framgår av Core SAS räknar Koncernen med att dess ground handling-tjänster på utvalda flygplatser i Norge, liksom bolaget Scandinavian Airlines Norge, kommer att integreras i Koncernens nya produktionsbas i Oslo, varmed Scandinavian Airlines Norge kommer att upplösas. Därtill kommer att de säljaktiviteter i Norge som för närvarande utförs av Scandinavian Airlines Norge förväntas integreras i Koncernens säljverksamhet. Koncernen räknar även med att Scandinavian Airlines Norge kommer att utöka sin outsourcing för att tillgodose sitt kontinuerliga behov av ground handling-tjänster och tekniska tjänster, i synnerhet utanför Skandinavien.

#### *Scandinavian Airlines Danmark*

Scandinavian Airlines Danmark erbjuder reguljära flygningar och charterflygningar mellan Köpenhamn och två andra städer i Danmark samt till 51 ytterligare destinationer i Europa och till Grönland. Scandinavian Airlines Danmark ansvarar även för cirka 50% av Koncernens flygningar mellan Köpenhamn och Oslo och 50% av Koncernens flygningar mellan Köpenhamn och Stockholm. 2007 öppnade flygbolaget en ny flyglinje mellan Köpenhamn och Pristina samt en säsongslinje från Köpenhamn till Grönland (aktiv mellan maj och september). 2008 lanserade Scandinavian Airlines Danmark nya flyglinjer till Kiev och Bukarest, men lade ner vissa olönsamma flyglinjer, däribland flyglinjer till Wien, Prag och Lyon.

På den danska marknaden är Scandinavian Airlines Danmark det största flygbolaget med en marknadsandel på cirka 44%, baserat på det totala antalet passagerarsegment till eller från danska flygplatser 2008, inklusive interkontinentala passagerare. För en mer detaljerad beskrivning av källor och beräkningar av marknadsandelsstatistik, se sidan ii under "Bransch- och marknadsinformation". På flyglinjer från Danmark till övriga Europa konkurrerar Scandinavian Airlines Danmark med Air France-KLM, British Airways, AirBerlin och Cimber Air, som nyligen förvärvade en betydande del av konkurrenten Sterling Airlines tillgångar och flyglinjer efter dess konkurs under det fjärde kvartalet 2008 (Sterling Airlines egen ansökan).

Antalet flygningar som genomfördes av Scandinavian Airlines Danmark under 2007 till 2008 var relativt konstant, med ett genomsnitt på 271 avgångar dagligen under 2007, jämfört med 270 avgångar dagligen under 2008. ASK ökade dock från 8 478 miljoner 2007 till 8 659 miljoner 2008. Denna ökning berodde på lanseringen av nya flyglinjer till Kiev och Bukarest och var även en följd av den större storleken på vissa wet-leasade flygplan som användes under början av 2008 för att ersätta de avställda Q400-flygplanen. Denna kapacitetsökning neutraliserades emellertid delvis genom minskningar av Scandinavian Airlines Danmarks flygningar mellan Köpenhamn och Oslo, då Scandinavian Airlines Norge började utföra 50% av dessa flygningar under 2008.

Antalet passagerare hos Scandinavian Airlines Danmark minskade från 8,7 miljoner 2007 (inklusive 0,6 miljoner charterpassagerare) till 8,3 miljoner 2008 (inklusive 0,6 miljoner charterpassagerare) och RPK minskade från 5 931 miljoner 2007 till 5 842 miljoner 2008. Dessa minskningar var generellt sett hänförliga till ett svagare ekonomiskt klimat, i synnerhet under andra halvåret 2008. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008—Resultat per affärsområde—SAS Scandinavian Airlines".

Koncernen förväntar att Scandinavian Airlines Danmark, inom ramen för Core SAS, kommer att lägga ned vissa flyglinjer och minska storleken på sin flotta. Enligt den omorganisation av Koncernen som framgår av Core SAS förväntas dessutom Koncernens ground handling-tjänster i Danmark, tillsammans med Scandinavian Airlines Danmark, att integreras i Koncernens nya produktionsbas i Köpenhamn, varigenom Scandinavian Airlines Danmark kommer att upplösas. Därtill förväntas de säljaktiviteter i Danmark som för närvarande utförs av Scandinavian Airlines Danmark att integreras i Koncernens säljverksamhet. Koncernen räknar även med att Scandinavian Airlines Danmark kommer att utöka sin outsourcing för att tillgodose sitt kontinuerliga behov av ground handling-tjänster och tekniska tjänster, i synnerhet utanför Skandinavien.

#### *Scandinavian Airlines Sverige*

Scandinavian Airlines Sverige bedriver i första hand sin verksamhet från Stockholm-Arlanda flygplats och erbjuder reguljära och chartade flygningar till 12 städer i Sverige samt till ytterligare 50 destinationer i Europa. Scandinavian Airlines Sverige ansvarar även för cirka 50% av Koncernens flygningar mellan Stockholm och Köpenhamn och 50% av Koncernens flygningar mellan Stockholm och Oslo. Under 2008 öppnades nya flyglinjer från Göteborg till Malaga, Barcelona och Split (under sommarmånaderna), samt från Stockholm till Stavanger respektive Split och Tromsø (under sommarmånaderna). På grund av att de nya flyglinjerna från Göteborg till Malaga och Barcelona, samt även andra flyglinjer som de från Stockholm till Budapest, Riga och Reykjavik, visade sig vara olönsamma, lades dessa flyglinjer dock ned senare under 2008 för att öka Koncernens lönsamhet enligt Profit 2008-programmet.

Scandinavian Airlines Sverige är det största flygbolaget på den svenska marknaden med en marknadsandel på cirka 33%, baserat på det totala antalet passagerarsegment till eller från svenska flygplatser 2008, inklusive interkontinentala passagerare. För en mer detaljerad beskrivning av källor och beräkningar av marknadsandelsstatistik i detta Prospekt, se sidan ii under "Bransch- och marknadsinformation". Bolagets huvudsakliga konkurrenter på inrikesmarknaden och på den intra-Skandinaviska marknaden är Norwegian Air Shuttle och Malmö Aviation. På internationella flygningar till eller från Sverige konkurrerar Scandinavian Airlines Sverige med Finnair, Air France-KLM, British Airways och Ryanair.

Antalet flygningar som genomfördes av Scandinavian Airlines Sverige var relativt konstant mellan 2007 och 2008 med ett genomsnitt på 193 avgångar dagligen under 2007 jämfört med 189 avgångar under 2008. ASK ökade dock från 6 919 miljoner under 2007 till 7 531 miljoner under 2008 och RPK ökade från 4 893 miljoner 2007 till 5 091 miljoner 2008. Dessa ökningarna berodde på lanseringen av nya flyglinjer samt på den större storleken på vissa wet-leasade flygplan som användes under 2008 för att ersätta de avställda Q-400 flygplanen. Dessa ökningarna neutraliserades emellertid delvis genom nedläggningen av vissa flyglinjer under det andra halvåret 2008. Samtidigt minskade antalet passagerare hos Scandinavian Airlines Sverige från 6,5 miljoner 2007 (inklusive 0,3 miljoner charterpassagerare) till 6,4 miljoner 2008 (inklusive 0,2 miljoner charterpassagerare), till följd av en svagare svensk ekonomi under 2008 och en därmed sammanhängande minskning av efterfrågan på flygresor samt fortsatt hård konkurrens på den svenska marknaden. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008—Resultat per affärsområde—SAS Scandinavian Airlines".

Koncernen förväntar att Scandinavian Airlines Sverige, inom ramen för Core SAS, kommer att lägga ned vissa flyglinjer och minska storleken på sin flotta. På grund av den omorganisation av Koncernen som Core SAS innebär räknar Koncernen dessutom med att dess ground handling-tjänster på vissa utvalda flygplatser i Sverige, tillsammans med Scandinavian Airlines Sverige, kommer att integreras i Koncernens nya produktionsbas i Stockholm varigenom Scandinavian Airlines Sverige kommer att upplösas. Därtill kommer att de säljaktiviteter i Sverige som för närvarande utförs av Scandinavian Airlines Sverige att integreras i Koncernens säljverksamhet. Koncernen räknar även med att Scandinavian Airlines Sverige kommer att utöka sin outsourcing för att tillgodose sitt kontinuerliga behov av ground handling-tjänster och tekniska tjänster utanför Skandinavien.

#### *Scandinavian Airlines International*

Scandinavian Airlines International bedriver i första hand sin verksamhet från sina hubflygplatser Kastrup och Arlanda och erbjuder reguljära flygningar till destinationer i Nordamerika och Asien. Under 2007 öppnades nya flyglinjer mellan Stockholm och Bangkok samt mellan Köpenhamn och Dubai och under 2008 lanserades en ny flyglinje mellan Köpenhamn och Delhi.

På den interkontinentala marknaden möter Scandinavian Airlines International hård konkurrens från internationella flygbolag, till exempel Finnair, Air France-KLM, British Airways, Continental och Delta. Scandinavian Airlines International bedrev dock cirka 45% av den interkontinentala flygtrafiken till och från Skandinavien baserat på ASK för reguljärflyg under 2008. För en mer detaljerad beskrivning av källor och beräkningar av marknadsandelsstatistik i detta Prospekt, se sidan ii under "Bransch- och marknadsinformation".

Antalet flygningar som genomfördes av Scandinavian Airlines International förblev konstant mellan 2007 och 2008, med ett genomsnitt på 18 avgångar dagligen under både 2007 och 2008. ASK förblev också relativt stabilt med en liten ökning från 11 616 miljoner under 2007 till 11 700 miljoner under 2008. Dessa små förändringar i kapacitet beror främst på att Koncernen behållit samma antal flygplan för interkontinentala flygningar under 2007 och 2008. Under 2008 omfördelades emellertid ett antal flygplan från flyglinjer mellan Skandinavien och USA till flyglinjer mellan Skandinavien och Asien. Samtidigt ökade antalet passagerare hos Scandinavian Airlines International något, från 1,3 miljoner 2007 till 1,4 miljoner 2008, och RPK ökade från 9 634 miljoner 2007 till 9 767 miljoner 2008. Dessa ökningarna beror främst på den starka efterfrågan i början av 2008. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008—Resultat per affärsområde—SAS Scandinavian Airlines".

Koncernen förväntar att Scandinavian Airlines International, inom ramen för Core SAS, kommer att lägga ned vissa flyglinjer och minska storleken på sin flotta med två flygplan. På grund av den omorganisation av Koncernen som framgår av Core SAS förväntar sig Koncernen dessutom att Scandinavian Airlines International kommer att integreras i Koncernens produktionsbaser i Köpenhamn och Stockholm samt att de säljaktiviteter som för närvarande utförs av Scandinavian Airlines International utanför Skandinavien kommer att integreras i Koncernens säljverksamhet. Koncernen räknar även med att Scandinavian Airlines International kommer att utöka sin outsourcing för att tillgodose sitt kontinuerliga behov av ground handling-tjänster och tekniska tjänster utanför Skandinavien.

#### *SAS Individually Branded Airlines*

SAS Individually Branded Airlines stod för cirka 10% av Koncernens intäkter 2008. Detta affärsområde bildades 2001 som en följd av en omstrukturering av verksamheten och består för närvarande av Widerøe och Blue1, vilka är regionala flygbolag fokuserade på Norden. Nämda flygbolag utför reguljärflygningar för såväl privat- som affärsresenärer med skräddarsydda affärsmodeller för varje flygbolags särskilda marknad. Under 2008 erbjöd SAS Individually Branded Airlines flygningar till 68 destinationer i Europa med ett genomsnitt på 339 avgångar dagligen. SAS Individually Branded Airlines totala externa intäkter för helåret 2008 var 5 369 MSEK.

Följande tabell visar information om trafikutvecklingen för SAS Individually Branded Airlines för helåren 2008, 2007 och 2006:

SAS Individually Branded Airlines	Helår		
	2008	2007	2006
Antal passagerare (tusental) <sup>1</sup>	3 652	3 762	3 764
RPK (miljoner)	2 039	2 061	2 040
ASK (miljoner)	3 231	3 179	3 217
Kabinfaktor	63%	65%	63%

<sup>1</sup> Antal transporterade passagerare reflekterar endast passagerare på reguljära flygningar.

#### Widerøe

Widerøe, som Koncernen äger till 100%, utför reguljära flygningar med turbopropflygplan till 37 destinationer i Norge och sju destinationer i Sverige, Danmark respektive Storbritannien. Genom sitt omfattande regionala nätverk i Norge – vilket Koncernen bedömer är en viktig del av den norska infrastrukturen – ger Widerøe sina kunder tillgång till ett flertal glesbygdsflygplatser i Norge samt även till SAS Scandinavian Airlines 141 destinationer via Koncernens hubflygplatser Gardermoen och Kastrup. Vissa linjer trafikeras av Widerøe enligt avtal med norska staten. 2008 lanserade Widerøe tre nya flyglinjer, två mellan Köpenhamn och Rygge respektive Haugesund samt en mellan Oslo och Røros. Till följd av den ekonomiska nedgången och den minskade efterfrågan lades emellertid flyglinjerna mellan Köpenhamn och Rygge respektive Haugesund ned under det andra halvåret 2008.

Widerøe är ett av de största flygbolagen i Norge (även om det är mindre än både Scandinavian Airlines Norge och Norwegian Air Shuttle såvitt avser det totala antalet passagerarsegment till eller från norska flygplatser 2008, inklusive interkontinentala passagerare), och dess främsta konkurrenter i Norge består av ett antal små, regionala flygbolag som också är verksamma på glesbygdsflygplatser längs Norges västkust.

Antalet flygningar som genomfördes av Widerøe ökade från ett genomsnitt på 264 dagliga avgångar under 2007 till 273 under 2008. Även ASK ökade, från 1 018 miljoner 2007 till 1 093 miljoner 2008. Dessa ökningarna berodde främst på att mindre flygplan ersatte de avställda Q-400 flygplanen, vilket krävde mer frekventa flygningar och ökade flygbolagets kapacitet i allmänhet. Samtidigt ökade antalet transporterade passagerare av Widerøe från 1,96 miljoner 2007 till 2,03 miljoner 2008 och RPK ökade från 614 miljoner 2007 till 653 miljoner 2008. Nedgången i den norska ekonomin, särskilt i de regioner där Widerøe är verksam, påbörjades inte förrän i november 2008. I enlighet härmed fortsatte efterfrågan att vara stark under större delen av 2008, vilket återspeglas i det ökade antalet passagerare och RPK under 2008. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008—Resultat per affärsområde—SAS Individually Branded Airlines".

Koncernen räknar inte med att Core SAS kommer få någon betydande påverkan på Widerøes verksamhet, flyglinjer eller flotta. Widerøes marknad ingår i det som definierats som Koncernens hemmamarknad enligt Core SAS. Widerøes verksamhet kommer därför att inkluderas i Core SAS.

#### Blue1

Blue1, som till 100% ägs av Koncernen, är ett flygbolag som utför flygningar från centralt belägna flygplatser i Finland och har ett

nätverk som tillhandahåller transfer och prisvärda flyglinjer för affärs- och privatresenärer i Finland. Från sin hubflygplats i Helsingfors tillhandahåller Blue1 reguljära flygningar till ytterligare 23 destinationer i Norden och övriga Europa. Blue1 erbjuder även reguljära flygningar mellan Stockholm och utvalda flygplatser i Finland. 2008 lade Blue1 ned vissa av sina olönsamma flyglinjer, däribland flyglinjerna från Helsingfors till Amsterdam, Berlin och Hamburg.

Blue1 är det andra största flygbolaget i Finland baserat på det totala antalet passagerarsegment till eller från finska flygplatser under 2008, inklusive interkontinentala passagerare. Dess huvudsakliga konkurrent är Finnair, såväl på den nationella som på den internationella marknaden, men Blue1 konkurrerar även med Ryanair och EasyJet på flyglinjer mellan Finland och övriga Europa.

Antalet flygningar som genomfördes av Blue1 minskade från ett genomsnitt av 74 dagliga avgångar under 2007 till 66 under 2008. Även ASK minskade från 2 161 miljoner under 2007 till 2 138 miljoner under 2008. Dessa minskningar berodde på nedläggningen av vissa olönsamma flyglinjer under 2008 samt även på minskningen av antalet flygningar på vissa linjer för att hantera kapaciteten i ljuset av den minskande efterfrågan. Samtidigt minskade antalet passagerare hos Blue1 från 1,8 miljoner under 2007 till 1,6 miljoner under 2008 och RPK minskade från 1 447 miljoner under 2007 till 1 386 miljoner under 2008. Dessa minskningar berodde i första hand på den generella ekonomiska nedgången under 2008. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008—Resultat per affärsområde—SAS Individually Branded Airlines".

Koncernen räknar inte med att Core SAS kommer få någon betydande effekt på Blue1:s verksamhet, flyglinjer eller flotta. Blue1:s marknad ingår i det som definierats som Koncernens hemmamarknad enligt Core SAS. Blue1:s verksamhet kommer därför att inkluderas i Core SAS.

#### SAS Aviation Services

SAS Aviation Services tillhandahåller en mängd supporttjänster till flygbranschen däribland bagagehantering, underhåll och frakttjänster, i första hand till Koncernens flygbolag. SAS Aviation Services totala intäkter under 2008 var 15 032 MSEK, före konsolidering av Koncernens räkenskaper, varav cirka 66% avsåg tjänster utförda till Koncernens flygbolag. SAS Aviation Services består av SAS Ground Services ("SGS"), SAS Technical Services ("STS") och SAS Cargo.

#### SAS Ground Services

SGS tillhandahåller en rad ground handling-tjänster och andra flygplatsrelaterade tjänster, i första hand till Koncernens flygbolag. Tjänsterna innefattar bagagehantering, en mängd automatiserade och personliga tjänster för incheckning, hantering av ombordstigning och centraliserade tjänster för kontroll av start och landning. SGS inkluderar även SAS Ground Equipment, som äger, leasar och underhåller den utrustning som används av SGS för att lasta på eller av flygplan samt transportera bagage och annat gods mellan flygplanen och terminalerna på flygplatsen. SGS är verksam på cirka 67 flygplatser i Europa, Asien och Nordamerika och hanterade 78 miljoner resenärer, 500 000 avgångar och 356 000 ton fraktgods och post under 2008.

SGS hanterar den största delen av Koncernens ground handling-tjänster och är därmed det största ground handling-bolaget Norden. SGS är även en betydande aktör på den totala marknaden för ground handling i Europa. Konkurrenterna inom Skandinavien innefattar

bland annat oberoende markservicebolag, till exempel Novia, Nordic Aero, Menzes och Norport. I övriga Europa består SGS konkurrenter av ground handling-bolag som tidigare hörde till olika flygoperatörer, såsom Swissport (ägdes tidigare av Swiss Air), Servisair (ägdes tidigare av Lufthansa) och WFS (ägdes tidigare av American Airlines), samt andra oberoende ground handling-bolag, som exempelvis BBA och Aviapartner.

Under 2008 var SGS intäkter 6 322 MSEK före konsolidering med Koncernens räkenskaper, varav Koncernens flygbolag stod för cirka 80%. Dessutom har SGS fortfarande avtal med flera externa flygbolag avseende sina tjänster, främst vid SGS baser i Skandinavien, inklusive Koncernens hubflygplatser Kastrup, Arlanda och Gardermoen. Bland kunderna finns Lufthansa, Malaysia Airlines, Turkish Airlines, Icelandair och MyTravel Airways.

Genom implementeringen av kostnadsreduceringar som en del av Koncernens effektiviseringsarbete, till exempel utökad outsourcing på sekundärflygplatser och omförhandling av avtal med utomstående leverantörer av ground handling-tjänster, reducerade SGS under 2008 sin årliga kostnadsbas med cirka 446 MSEK, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om 143 MSEK. SGS fortsätter dessutom sitt arbete med att reducera kostnaderna ytterligare, samtidigt som kvaliteten på dess tjänster upprätthålls.

Som en del av Core SAS planerar Koncernen att upphöra med en betydande del av sina ground handling-tjänster och öka outsourcingen av sådana tjänster till externa parter. Inom Skandinavien har Koncernen planer på att upphöra med sina ground handling-tjänster på utvalda sekundärflygplatser, medan dess verksamhet på vissa utvalda basflygplatser behålls. Dessutom räknar Koncernen med att avyttra merparten av ground handling-verksamheten utanför Skandinavien, förutom för vissa inköpsfunktioner och administrativa funktioner som förväntas förbli interna. Den del av SGS verksamhet som inte upphör som en följd av Core SAS förväntas integreras i Koncernens nya produktionsbaser i Köpenhamn, Oslo och Stockholm.

#### *SAS Technical Services*

STS tillhandahåller tekniskt flygplansunderhåll, reparations- och översynstjänster till flygplansindustrin, primärt till Koncernens flygbolag. Tjänsterna är huvudsakligen uppdelade i tre kategorier: dagligt underhåll, basunderhåll och tyngre underhåll. Det dagliga underhållet består i första hand av rutinunderhåll, exempelvis de åtgärder som måste utföras på ett flygplan före och efter varje flygning. Basunderhåll inkluderar tjänster som förflyttning av flygplan mellan gate och hangar, kontroll av däckens lufttryck och säkerställande av att flygplansinstrumenten fungerar tillfredsställande. Basunderhållet består av sådana större reparationer som kontinuerligt krävs på flygplanen när personalen som arbetar med det dagliga underhållet har upptäckt tekniska problem som de inte kan lösa. Det tyngre underhållet avser den omfattande översyn av flygplan som sker enligt schemalagda intervall en eller två gånger under flygplanets livslängd. Detta inkluderar att plocka isär flygplanet, röntga skrovet och genomgående byta ut kablar och andra elektriska komponenter på flygplanet. STS driver underhållsbaser på nio flygplatser i Skandinavien samt även i Seattle, Sankt Petersburg och Tallinn. STS utför dagliga underhållstjänster på alla sina flygplatser. Dessutom utför STS basunderhåll i Stockholm samt bas- och tyngre underhåll i Oslo och Tallinn. Under 2008 ökade den genomsnittliga, ej schemalagda marktiden – definierat som det totala antalet oplanerade timmar som ett flygplan inte kan flyga på grund av tekniskt fel, dividerat med det totala antalet planerade

flygningar för flygplanet i fråga – för flygplan underhållna av STS från 0,24 under 2007, till 0,29 under 2008, främst på grund av den ökade genomsnittliga åldern på Koncernens flygplansflotta.

STS tillhandahåller de flesta av Koncernens underhållstjänster och är därmed det största bolaget för tekniskt underhåll och flygplansunderhåll i Skandinavien. STS är även en betydande aktör på den europeiska marknaden för underhållstjänster för flygplan. Bolagets största konkurrenter på den europeiska marknaden är SR Technics group, Lufthansa Technik och Air France Industries.

Under 2008 var STS intäkter 5 329 MSEK före konsolidering med Koncernens räkenskaper, och Koncernens flygbolag stod för cirka 91% av dess verksamhet. Dessutom har STS avtal med externa flygbolag för leverans av sina tjänster, främst vid dess baser i Skandinavien, däribland vid Koncernens hubflygplatser Kastrup, Arlanda och Gardermoen.

Genom Core SAS räknar Koncernen med att avveckla en betydande del av sin verksamhet avseende bas- och tyngre underhåll samt planerar för en utökad outsourcing för att tillgodose Koncernens kontinuerliga behov av tekniska tjänster. Koncernen avser emellertid att fortsätta med att erbjuda dagliga underhållstjänster, i första hand inom Skandinavien.

#### *SAS Cargo*

SAS Cargo erbjuder externa flygbolag samt företags- och privatkunder tjänster avseende flygfrakt, flygpost, frakt för betalning av mottagaren och frakthantering. Den största delen av SAS Cargos verksamhet härrör från den så kallade Cargo Belly-verksamheten, vilken använder sig av lastutrymmena i Koncernens passagerarflyg, i synnerhet på de interkontinentala flygningarna, för transport av varor, reservdelar och annat gods till en bred kundkrets, som inkluderar skandinaviska företag och andra externa kunder. SAS Cargo erbjuder även vissa "All Cargo-tjänster", varvid för ändamålet avsedda fraktflygplan används, även om en betydande del av Koncernens All Cargo-tjänster upphörde under 2008. SAS Cargo har även ingått ett antal kommersiella avtal och allianser med andra fraktbolag, däribland United Airlines, Lufthansa, Japan Airlines och Singapore Airlines. Detta ger i allmänhet SAS Cargo en möjlighet att komplettera Koncernens fraktkapacitet genom att köpa utrymme från andra fraktbolag. Nämnade avtal och allianser gör det även möjligt för SAS Cargo att erbjuda sina kunder tillgång till ett omfattande fraktnätverk till cirka 155 destinationer över hela världen. SAS Cargo har egna säljkontor i New York och Riga, medan SAS Cargos säljaktiviteter i Norden utförs av Koncernens flygbolag. SAS Cargo tillhandahåller för närvarande fraktjänster vid 14 flygplatser i Europa och Nordamerika.

SAS Cargos största konkurrenter på den skandinaviska fraktmarknaden är DHL, TNT, UPS och Posten i Sverige, vilka överlag kan beskrivas som internationella fraktspeditörer som tillhandahåller sina kunder fraktjänster från dörr till dörr. Vissa av dessa konkurrenter tillgodoser emellertid själva en del av sina behov av kapacitet för flygfrakt, vilket konkurrerar med Koncernens Cargo Belly-verksamhet. En del av dessa konkurrenter köper också fraktkapacitet av SAS Cargo när deras egna flygplan inte räcker till för att möta efterfrågan från deras kunder. SAS Cargos största konkurrenter på den internationella marknaden är British Airways World Cargo, DHL och TNT.

SAS Cargos intäkter ökade från 3 336 MSEK under 2007 till 3 437 MSEK under 2008. Samtidigt minskade RTK (betalda tonkilometer) från 1 024 miljoner under 2007 till 893 miljoner under 2008. Antalet av SAS Cargo fraktade ton minskade från 279 000 under 2007 till

252 000 under 2008. Dessa minskningar berodde främst på nedgången i ekonomin kombinerat med fortsatt konkurrens på fraktmarknaden. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008—Resultat per affärsområde—SAS Aviation Services".

Som en del av Core SAS har Koncernen för avsikt att avyttra eller aweckla vissa av Koncernens frakttjänster. Koncernen har redan avyttrat sin ägarandel i Cubic till NordicGSA ApS i februari 2009. Dessutom räknar Koncernen för närvarande med att avyttra sitt ägande i Spirit, den affärsenhet inom SAS Cargo som tillhandahåller frakthanteringstjänster samt även Trust, den affärsenhet inom SAS Cargo som tillhandahåller expeditionstjänster, till exempel dörr-till-dörr-leveranser, anpassade fraktlösningar och hantering av dokumentation för import och export. Koncernen har dock för avsikt att behålla sin Cargo Belly-verksamhet.

### Flotta

Per den 31 december 2008 hade Koncernen den största flygplansflottan i Norden.<sup>1</sup> När det gäller hanteringen av flottan strävar Koncernen efter att skräddarsy dess sammansättning efter de behov som finns i Koncernens nätverk till en låg kostnad, samtidigt som en hög grad av flexibilitet upprätthålls för att snabbt kunna anpassa kapaciteten i takt med att efterfrågan på marknaden förändras.

### Nuvarande flotta

Per den 31 december 2008 bestod Koncernens flotta av totalt 255 flygplan, varav 79 ägdes, 162 leasades och 14 wet-leaseades. I Koncernens totala flotta ingår 55 turbopropflygplan, 19 regionala jetplan, 182 flygplan för kort- och medeldistansflygningar, till exempel inrikes och europeiska flygningar, och elva flygplan för interkontinentala flygningar.

Tabellen nedan visar information om Koncernens flotta per den 31 december 2008 samt antalet flygplan som vid det datumet var i drift vid vart och ett av Koncernens flygbolag.

Koncernens flygplan antingen ägs eller leasas av Koncernen eller

dess dotterbolag, i allmänhet enligt avtal för operationell leasing. När det gäller Koncernens operationella leasingavtal förvärvar Koncernen oftast ett flygplan direkt från tillverkaren och refinansierar sedan flygplanet genom en sale and leaseback. Den största delen av dessa sale and leaseback-transaktioner ingås via finansieringsbolag med filialer i Japan och japanska investerare tillhandahåller typiskt sett finansieringen av flygplanen på attraktiva villkor till följd av gynnsamma skatteregler för sådana transaktioner i Japan. Dessa leaseback-avtal löper normalt sett över 10 år, även om Koncernen ofta har möjlighet att säga upp avtalen efter 8 år eller förlänga löptiden till 12 år. När dessa avtal löper ut har Koncernen i allmänhet rätt att antingen köpa flygplanet till ett på förhand bestämt pris, eller återlämna flygplanet till investerarna.

I september och oktober 2007 fick tre av Koncernens Q400-flygplan problem vid landningen på grund av defekter i flygplanens landningsställ. Även om inte några passagerare eller någon i besättningen skadades i incidenterna, beslutade Styrelsen den 28 oktober 2007 att ställa av samtliga av Koncernens 27 Q400-flygplan permanent, varav sju av dessa flygplan flögs av Scandinavian Airlines Sverige, 15 flögs av Scandinavian Airlines Danmark och fem flögs av Widerøe. Under 2008 sålde eller hyrde Koncernen ut 15 av sina 27 Q400-flygplan och Koncernens målsättning är att sälja eller leasa ut de återstående 12 Q400-planen under 2009. För att hantera avställningen av dessa flygplan och minimera störningarna i passagerartjänsterna på kort sikt ändrade Koncernen sina tidtabeller och skaffade ersättningsflygplan genom wet-leasear med andra flygbolag. På längre sikt planerar Koncernen att ersätta de avställda Q400-planen och har beställt fyra Boeing 737NG-flygplan som skall flygas av Scandinavian Airlines Sverige, 12 Bombardier CRJ900 NG-flygplan som skall flygas av Scandinavian Airlines Danmark och sex flygplan i de Havilland Q-serien av nästa generation. Koncernen har redan tagit emot leverans av en CRJ900 NG under 2008 och räknar med att ytterligare 18 flygplan som beställts kommer att levereras under 2009. Koncernen räknar med att de återstående flygplanen kommer att levereras under 2010.

	Genomsnittlig ålder (år)	Ägda	Leasade	Wet leaseade	Totalt	Utleasade	Order
Airbus A330/A340	6,6	5	6		11		
Airbus A319 / A320 / A321	5,5	4	10		14	2	
Boeing 737 Classic	16,0		17		17		
Boeing 737NG	8,2	22	43		65	4	4
Boeing 717	8,4		5		5	5	
McDonnell Douglas MD-80-serien	19,4	17	44		61	12	
McDonnell Douglas MD-90	11,9	8			8	3	
Avro RJ-70/-85/-100	10,5		6	4	10		
Fokker F50	18,7		6		6		
DeHavilland Q-serien *	10,6	22	25		47	5	6
BAe146	22,2			2	2		
SAAB2000	11,8			2	2		
Bombardier CRJ200	8,5			6	6		
Bombardier CRJ900 NG	0,1	1			1		11
<b>Totalt</b>	<b>12,2</b>	<b>79</b>	<b>162</b>	<b>14</b>	<b>255</b>	<b>31</b>	<b>21</b>
Per flygbolag i Koncernen:							
Scandinavian Airlines	12,3	49	120	12	181	31	15
Widerøe	12,2	16	14		30		6
Blue1	9,6	5	6	2	13		
Utleasade flygplan	13,0	9	22		31		
<b>Totalt</b>	<b>12,2</b>	<b>79</b>	<b>162</b>	<b>14</b>	<b>255</b>	<b>31</b>	<b>21</b>

\* Inkluderar 12 Q400-flygplan som har dragits tillbaka från verksamheten.

<sup>1</sup> Källa: Lundkvist Fleet Database.

### **Förvaltning av flottan**

Koncernen förvaltar aktivt sin flotta och kapaciteten för att möta efterfrågan i sitt linjenätverk. Koncernens nätverksstruktur kräver en blandad flotta av turbopropflygplan, regionaljetflyg, flygplan med en mittgång samt flygplan med två mittgångar och Koncernen anser att flottans sammansättning är väl anpassad för Koncernens särskilda behov. SAS Scandinavian Airlines har till exempel en kombination av kortlinjeplan och regionalflygplan för att möta efterfrågan på flygningar mellan Skandinavien och övriga Europa samt på inrikesflygningar, i synnerhet i Norge och Sverige. Widerøes flotta med turbopropflygplan gör det dessutom möjligt för det regionala flygbolaget att landa på korta landningsbanor på glesbygden längs Norges kust. Blue1:s flotta består av regionaljetflygplan (50%), som är väl lämpade för inrikestrafik i Finland, och kortlinjeplan (50%), som kan användas för Blue1:s flygningar mellan Finland och övriga Europa. Koncernens diversifierade flotta innebär dock även vissa merkostnader, till exempel för underhåll, samt begränsningar vid bemanningen av flygningarna.

Förutom Koncernens sammansättning av olika flygplan, anser Koncernen att dess användning av Douglas MD-80-serien ("MD-80") innebär en kostnadsfördel framför Boeing 737-700 samt i förhållande till nästa generationens flygplan. Med utgångspunkt i Koncernens MD-80-plans ålder och deras planerade livslängd (det uppskattade antalet landningar) anser Koncernen att ålder och livslängd för MD-80-flottan inte kommer att utgöra en begränsning förrän omkring 2020. Även om MD-80 har högre bränsle- och underhållskostnader än Boeing 737-700 anser Koncernen att de avsevärt lägre leasingkostnaderna sammanlagt innebär en kostnadsfördel, baserat på årlig kostnad per säte. Till följd av denna kostnadsfördel och den återstående livslängden hos MD-80-flygplanen fram till 2020, räknar Koncernen med låga investeringar i flottan fram till 2014. Efter 2014 avser emellertid Koncernen att påbörja en förnyelse av flottan genom att upphöra att använda vissa MD-80-flygplan. Den exakta tidpunkten för förnyelsen är beroende av ett flertal faktorer, bland annat miljöföreskrifter och miljöfrågor avseende äldre flygplan, kundernas uppfattning om MD-80-flygplanen samt den tekniska utvecklingen av kommande generationers flygplan.

Koncernens sammansättning av olika flygplan och den varierade löptiden på de operationella leasingavtalen är avsedd att ge Koncernen en hög grad av flexibilitet när det gäller att hantera kapaciteten på medellång sikt. Cirka 64% av Koncernens flygplan finansieras med operationella leasingavtal och omkring 100 av dessa leasingavtal förväntas löpa ut mellan 2009 och 2011. Löptiden förväntas underlätta en del av Koncernens planerade flygplansreduceringar enligt Core SAS. Dessutom räknar Koncernen med att, i takt med att de operationella leasingavtalen löper ut, kunna välja om man skall fasa ut vissa av de äldre flygplanen eller behålla dem i drift, beroende på Koncernens kommande kapacitetsbehov. Slutligen kan det allt svagare ekonomiska klimatet ge Koncernen en möjlighet att omförhandla vissa av dessa operationella leasingavtal till mer fördelaktiga villkor.

### **Allianser och strategiska samarbetsavtal**

#### **Star Alliance**

SAS Scandinavian Airlines var ett av de flygbolag som var med och grundade Star Alliance som 1997 lanserades som den första verkligt globala flygbolagsalliansen. Star Alliance är hörnstenen i Koncernens globala partner- och nätverksstrategi och erbjuder kunder och resenärer tillförlitliga reseprodukter och -tjänster över hela världen. Star

Alliance är världens största flygbolagsallians och dess medlemmar utför dagligen fler än 16 500 flygningar till 912 destinationer i 159 länder.

Star Alliances har till syfte att främja samarbete och marknadsföring mellan internationella flygbolag. För närvarande har Star Alliance 24 flygbolag som medlemmar, inklusive tre regionala medlemmar: Adria (regional medlem; Slovenien), Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways (ANA), Asiana Airlines, Austrian Airlines, Blue1 (regional medlem; Finland), bmi, Croatia Airlines (regional medlem; Kroatien), EgyptAir, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS Scandinavian Airlines, Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss International, Tap Portugal, Thai Airways, Turkish Airlines, United Airlines och US Airways. Alliansen regleras av ett huvudavtal mellan Star Alliance-medlemmarna, vilket bland annat utgör ett ramverk för bilaterala och multilaterala avtal mellan dess enskilda medlemmar. Enligt detta huvudavtal har Koncernen åtagit sig vissa skyldigheter om Koncernen skulle besluta att lämna Star Alliance, däribland att erlagga en utträdesavgift och ett åtagande att under två år inte gå med i en konkurrerande allians.

De bilaterala och multilaterala avtalen inom Star Alliance sträcker sig från avtal om ömsesidigt erkännande av frequent flyer-program, codesharing och gemensam service på vissa flyglinjer, till avtal som reglerar gemensamt ägande och intäktsfördelning mellan medlemsflygbolag på vissa flyglinjer.

SAS Scandinavian Airlines har ingått multilaterala och bilaterala avtal med Star Alliance-medlemmar, däribland globala företagsavtal (avtal mellan internationella företagskunder och ett flertal Star Alliance-medlemmar), codesharing-avtal, interlining-avtal och så kallade special pro rata-avtal (avtal om intäktsfördelning avseende interlining-passagerare, dvs. passagerare som flyger med flera olika flygbolag på en och samma flyglinje). Koncernen har ingått flera multilaterala avtal med bland annat Adria, Air Canada, Air China, Austrian Airlines, bmi, Croatia Airlines, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Shanghai Airlines, South African Airways, Swiss International, Thai Airways och United Airlines.

Det huvudsakliga syftet med Koncernens avtal med Star Alliance-medlemmar är att ge Koncernens kunder ett konkurrenskraftigt, globalt tjänsteerbjudande. Dessa avtal gör det möjligt för Koncernen att erbjuda sina kunder fler destinationer, tillförlitlig service och möjlighet att tjäna in frequent flyer-poäng på ett stort antal flygbolag. Följaktligen kan EuroBonus-medlemmar tjäna och lösa in poäng vid flygningar med samtliga 24 flygbolag i Star Alliance och även dra nytta av samma sorts privilegier och fördelar som frequent flyer-passagerare får när de reser med Koncernens flygbolag.

#### **Samarbete med Lufthansa och andra flygbolag**

Förutom medlemskapet i Star Alliance har SAS Scandinavian Airlines ingått i en allians med Lufthansa sedan 1996. Alliansen, som är formaliserad genom ett så kallat joint venture, innebär att parterna samarbetar på flyglinjer mellan Skandinavien och Tyskland och utför gemensamma försäljnings- och marknadsföringsaktiviteter. Koncernen har även ett nära samarbete med Lufthansa avseende gemensamma företagskunder och resebyråavtal. Samordningen av flyglinjer, tidtabeller och kapacitet gör det möjligt för SAS Scandinavian Airlines och Lufthansa att erbjuda ett omfattande och effektivt nätverk mellan Skandinavien och Tyskland, å ena sidan, och resten av världen, å andra sidan.

Koncernen har även ingått vissa bilaterala avtal med flygbolag utanför Star Alliance, vilka inkluderar codesharing-avtal, interlining-avtal

och special pro rata-avtal. Koncernen har för närvarande sådana avtal med ett flertal flygbolag, inklusive Aeroflot, airBaltic, Air One, Cimber Air, City Airline, Estonian Air, Rossiya och Skyways.

### Underhåll och säkerhet

Koncernen arbetar målmedvetet för att säkerställa kunders och anställdas säkerhet samt för att underhålla sina flygplan i noggrann överensstämmelse med tillverkarnas specifikationer och tillämpliga säkerhetsregler, och genomför dagligen rutinunderhåll.

STS, inom affärsområdet Aviation Services, utför för närvarande en väsentlig del av Koncernens underhåll. Kontinuerligt underhåll av flygplan och flygplanskomponenter, reparationer och besiktningar är avgörande för säkerheten och komforten för Koncernens passagerare samt för optimalt utnyttjande av Koncernens flotta. Alla flygplan, motorer och komponenter genomgår regelbundna inspektioner och underhålls kontinuerligt i enlighet med de tidsintervall som rekommenderas av tillverkaren och som har godkänts av behöriga luftfartsmyndigheter i enlighet med European Aviation Safety Standards.

Koncernen innehar alla nödvändiga godkännanden för att underhålla sin flotta och är godkänd i enlighet med tillämpliga bestämmelser avseende luftfart inom EU, till exempel CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation). Med utgångspunkt i dessa godkännanden underhåller Koncernen sin egen flotta och tillhandahåller även omfattande tjänster för teknisk support och vissa specifika underhållstjänster till andra flygbolag. För att ha uppsikt över kostnaderna för underhåll i samband med upprätthållande av de högt ställda kraven enligt European Aviation Safety Standards samarbetar Koncernen även med andra flygbolag som är auktoriserade leverantörer av flygplansunderhåll och godkända i enlighet med European Aviation Safety Standards med avseende på ömsesidigt tillhandahållande av underhållstjänster. Koncernen anlitar dessutom auktoriserade leverantörer av flygplansunderhållstjänster, som är godkända i enlighet med European Aviation Safety Standards, för utförande av visst underhållsarbete. Tredjemansleverantörer tillhandahåller underhålls- och reparationstjänster på ett antal flygplatser där Koncernen bedriver verksamhet och enligt Core SAS räknar Koncernen med att förlita sig på sådana tredjemansleverantörer i större utsträckning, i synnerhet utanför Skandinavien. Exempelvis tillhandahåller SR Technics Group för tillfället Koncerns hela basunderhåll och tunga underhåll till Koncernens långlinjeflygplan.

Koncernens utbildningsprogram är inriktade på att förhindra olyckor och omfattar samtliga aspekter av flygverksamhet. Besättningsmedlemmar måste genomgå utbildningsprogram i luft- och marksäkerhet när de anställs och testas regelbundet under sin anställning. Koncernens utbildningsprogram och tester genomförs i enlighet med EU:s och internationella standarder så som de tillämpas av luftfartsmyndigheterna i Danmark, Norge och Sverige. IATA utför dessutom regelbundna så kallade Operational Safety Audits ("IOSA") av Koncernen. Samtliga flygbolag inom Koncernen godkändes i respektive senaste IOSA.

Samtliga av Koncernens piloter innehar giltiga flygcertifikat i enlighet med EU- och internationella standarder så som de tillämpas av luftfartsmyndigheterna i Danmark, Norge och Sverige. Certifieringskraven inkluderar såväl teoretisk som praktisk utbildning och fortbildning samt medicinsk lämplighet. En väsentlig del av Koncernens utbildningsprogram genomförs av Flight Academy, som tidigare ägdes av Koncernen men som såldes 2007. Koncernen ställer även krav på att en viss andel av flyginstruktörerna hos externa utbildningsföretag är piloter som för närvarande är anställda av Koncernen.

### Försäljning, marknadsföring och lojalitetsprogram

#### Biljettförsäljning

Koncernen säljer för närvarande den största delen av sina biljetter genom resebyråer eller via direkta säljkanaler.

Resebyråer och andra biljettförsäljare utgör för närvarande den viktigaste distributionskanalen för Koncernen. Under 2008 stod biljettförsäljningen via resebyråer för cirka 60% av Koncernens passagerarintäkter. Koncernen har avtal med ett antal resebyråer, till exempel Carlson Wagonlit Travel och American Express. Dessa avtal ger i allmänhet provision till resebyråerna vid bokning av resor med Koncernens flygbolag.

Direkta säljkanaler – som inkluderar Koncernens webbplatser, call centers och biljettkontor i vissa städer och flygplatser – stod för cirka 32% av Koncernens passagerarintäkter under 2008 (cirka 27% via Koncernens webbplatser och cirka 5% via call centers och biljettkontor som drivs av Koncernen eller externa leverantörer). För närvarande har Koncernen call centers och biljettkontor i Danmark, Norge, Sverige, USA, Asien och Estland, och dess största call centers finns i Skandinavien. På längre sikt räknar Koncernen med att öka försäljningen via webbplatserna, som har ökat avsevärt under de senaste åren.

En stor del av Koncernens biljettförsäljning säkerställs genom direkta företagsavtal som Koncernen har träffat med vissa av sina företagskunder. Genom Core SAS har Koncernen för avsikt att utöka användningen av sådana avtal genom att erbjuda vissa företagskunder elektroniska bokningsverktyg för att underlätta deras biljettköp. Genom att Koncernen är medlem i Star Alliance och part i andra samarbets- och codesharing-avtal säljs dessutom en del av Koncernens biljetter av partnerbolag.

Informationen om alla tillgängliga flygningar lagras i ett elektroniskt system. Bokningar kan göras via ett elektroniskt bokningssystem som Koncernen och dess säljpartners har tillgång till via resebranschens centrala bokningssystem ("CRS"), till exempel Amadeus eller Galileo. Tillgängliga flygningar och priskategorier uppdateras hela tiden i CRS för att återspegla de säten som finns tillgängliga för tillfället samt aktuella priser, vilka är utformade för att maximera Koncernens intäkter.

Flygpriserna är beroende av ett flertal faktorer, bland annat flygsträcka, konkurrens på flyglinjen, serviceklass samt biljettens flexibilitet. Dessutom skiljer sig biljettpriserna åt beroende på marknaden eller landet där biljetten säljs och på inköpsmetoden (online, per telefon osv.). Biljettpriserna är även beroende av platstillgängligheten för ett visst pris, vilket styrs av ett prognosystem som uppskattar antalet bokningar för var och en av Koncernens dagliga flygningar. Om den uppskattade kabinfaktorn är låg, kommer antalet biljetter med rabatterat pris att ökas. Om prognosen däremot indikerar att en flygning kommer att bli fullbokad, minskas antalet biljetter med rabatterat pris.

#### Marknadsföring

Koncernens marknadsföringsplan syftar till att positionera Koncernen som en leverantör av flygresor av hög kvalitet, i synnerhet för affärsresenärer, genom att bevara Koncernens innovativa och omfattande service samt genom att införa ett nytt koncept, "Service And Simplicity".

Innovativt serviceerbjudande av hög kvalitet

Koncernen har varit en pionjär när det gäller att tillhandahålla elektroniska och andra tjänster som förenklar flygresor för passagerarna. I oktober 2005 var Koncernen det första nätverksflygbolaget (vilket inte inbegriper lågprisbolag) som erbjöd priser för enkel resa på alla

europiska flyglinjer, vilket har förenklat prisreglerna för resenärerna och därigenom gett kunderna möjlighet att prissätta varje del av sin resa separat. Koncernen erbjuder även innovativa incheckningslösningar på vissa flyglinjer, till exempel möjlighet att checka in via SMS eller genom verifiering av passagerarens identitet med hjälp av fingeravtryck istället för traditionella ID-kort. Väl på flygplatsen har dessutom vissa av Koncernens kunder även tillgång till ett antal andra tjänster som erbjuds av Koncernen, inklusive Fast Track Security för snabbare passage genom flygplatsens säkerhetskontroll samt kostnadsfria tjänster för IP-telefoni och trådlöst Internet för kunder som har tillgång till loungerna. Koncernen har även tagit initiativ till att införa en hög standard på service ombord, i synnerhet för affärsresenärer, genom exempelvis Economy Extra-service på de flesta internationella flygningarna samt utfällbara sovsäten i Business Class på Koncernens interkontinentala flygningar. Se ”—Viktiga konkurrensfördelar—Omfattande affärserbjudande—Innovativt och högkvalitativt serviceerbjudande”.

#### Service And Simplicity

Genom Core SAS har Koncernen lanserat sitt nya kommersiella koncept ”Service And Simplicity”, som i första hand riktar sig till affärsresenärer och avser att stärka Koncernens ställning som leverantör av flygtjänster av hög kvalitet som förenklar de administrativa problem som förknippas med flygresor. ”Service And Simplicity” är ett nytt, övergripande kommersiellt koncept som innefattar både befintliga, nyskapande tjänster, liksom flera nya tjänster och funktioner som skall införas genom Core SAS. Grunden i ”Service And Simplicity” är att utforma Koncernens intäktssystem och linjenätverk på så sätt att affärsresenärernas behov prioriteras. ”Service And Simplicity” omfattar dessutom flera nya elektroniska och andra tjänster som har tagits fram för att erbjuda kunderna ytterligare alternativ för incheckning och för att förbättra vissa flygplatstjänster. Slutligen har Koncernen för avsikt att införa andra förbättringar för att prioritera företagskundernas behov. Se ”—Core SAS—Fokus på affärsresenärer och ett stärkt kommersiellt erbjudande—Service And Simplicity”.

#### EuroBonus

EuroBonus-programmet för frequent flyer-passagerare är också en viktig del av Koncernens marknadsföringsplan. EuroBonus utvecklar en varumärkeslojalitet och uppmuntrar passagerare att resa med Koncernen och dess partnerflygbolag för att samla poäng som kan lösas in mot resor hos alla Star Alliance-medlemmar samt mot vissa företagsprodukter och andra reseförmåner. Medlemmarna får EuroBonuspoäng för resor med Koncernens flygbolag, för resor med flygbolag som är medlemmar i Star Alliance samt för inköp hos Koncernens företagspartners, till exempel vissa biluthyrnings- och kreditkortsföretag.

Till följd av ett beslut av det norska Arbets- och administrasjonsdepartementet 2002 får inte EuroBonus-medlemmar motta inlösbare EuroBonuspoäng för norska inrikesresor. Enligt en dom från Marknadsdomstolen 2001 kunde EuroBonus-medlemmar under perioden oktober 2001 till januari 2009 inte heller erhålla inlösbare EuroBonuspoäng på inrikeslinjer i Sverige som även andra flygbolag trafikerar. Efter ett beslut från Konkurrensverket i januari 2009 har Koncernen återinfört inlösbare EuroBonuspoäng på alla inrikesresor i Sverige från och med den 1 februari 2009.

De medlemmar som samlar ihop ett visst antal poäng under en 12-månadersperiod uppdateras automatiskt till Silver- och därefter

Guld-medlemskap, vilket ger ytterligare reseförmåner, såsom högre prioritet på väntelistor och åtkomst till Koncernens flygplatslounger. För närvarande är SAS Scandinavian Airlines, Blue1, Widerøe och Estonian Air kopplade till EuroBonus-nätverket och passagerare kan teckna EuroBonus-medlemskap utan kostnad. EuroBonus har för närvarande 2,8 miljoner medlemmar, varav 5,5% är Silver-medlemmar och 2,5% är Guld-medlemmar.

Som en del av Core SAS avser Koncernen även att stärka lojaliteten hos sina affärskunder genom att omforma sitt EuroBonus-program. I det nya EuroBonus-programmet får medlemmarna tillgång till fler bonusbiljetter och kan lösa in sina EuroBonuspoäng i ett värdebaserat system. Istället för att låsa antalet EuroBonuspoäng som krävs för en viss flygning eller flyglinje, kan medlemmarna lösa in sina poäng mot biljetter eller andra produkter baserat på priset på den aktuella biljetten eller produkten. Dessutom har Koncernen planer på att utöka antalet externa partners i EuroBonus-programmet, till bland annat företag som erbjuder finansiella tjänster, företag inom detaljhandeln och försäkringsbolag, för att utöka det antal produkter och tjänster som finns tillgängliga för EuroBonus-kunderna när de skall lösa in sina poäng.

#### Anställda

I följande tabell visas det genomsnittliga antalet anställda i Koncernen under de angivna perioderna:

	Helår		
	2008	2007	2006
Piloter	2 112	2 192	2 298
Kabinpersonal	3 289	3 372	3 350
Markpersonal	10 631	10 651	10 573
Administration och annat	4 464	4 569	4 527
<b>Totalt</b>	<b>20 496</b>	<b>20 784</b>	<b>20 748</b>

Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda minskade med 288 personer, eller cirka 1,4% under 2008, jämfört med ett genomsnitt på 20 784 anställda under 2007, vilket är en följd av att Koncernen fortsatte att genomföra sina kostnadsbesparingar enligt Strategi 2011 och reducerade kapaciteten till följd av det allt svagare ekonomiska klimatet. Under 2008 hade Koncernen i genomsnitt 20 496 heltidsanställda, varav 2 112 piloter, 3 289 kabinpersonal, 10 631 markanställda och 4 464 administrativ och övrig personal.

I följande tabell visas en geografisk uppdelning av det genomsnittliga antalet anställda i Koncernen under de angivna perioderna:

	Helår		
	2008	2007	2006
Danmark	6 277	6 058	5 947
Norge	6 630	6 791	7 193
Sverige	5 193	5 361	5 269
Finland	739	797	774
Övriga länder	1 657	1 777	1 565
<b>Totalt</b>	<b>20 496</b>	<b>20 784</b>	<b>20 748</b>

#### Förhållandet till fackföreningar

Nästan alla Koncernens piloter samt en stor andel av kabin- och markpersonalen är fackligt anslutna och Koncernens anställda representeras av 39 olika fackförbund i Danmark, Norge och Sverige. Koncernen har en historia kantad av strejker och arbetsstopp. De



senaste arbetskonflikterna var när kabinpersonalen på Scandinavian Airlines Danmark strejkade i mars 2007, vilket ledde till 98 inställda flygningar, ytterligare strejker i april 2007, vilket ledde till 702 inställda flygningar, samt i maj 2007 när medlemmar i kabinpersonalen på Scandinavian Airlines Sverige strejkade, vilket resulterade i att trafiken stod stilla i fem dagar.

Efter dessa strejker har Koncernen intensivt försökt att utveckla en ny modell för samarbete med fackföreningarna. Koncernen har haft kontinuerliga möten och diskussioner med fackförbunden, under såväl formella som informella former, för att förbättra kommunikationen och relationen med fackföreningarna. Detta arbete resulterade i att Koncernen nådde överenskommelser med fackföreningarna i januari 2009. Överenskommelserna förväntas reducera Koncernens årliga kostnadsbas för 2008 med 1,3 miljarder SEK, exklusive en engångsbesparing av kostnader på 156 MSEK till följd av en reduktion av vissa pensionskostnader för Scandinavian Airlines Norge enligt ett tidigare avtal från 2007 som åsidosattes genom de nya överenskommelserna. Dessa besparingar innefattar avstående av tidigare förhandlade löneökningar för kabin- och markpersonal, lönesänkning med 6% för piloter och vissa personer i Koncernens ledning, reduktion av arvudet med 6% till Bolagets styrelseledamöter från och med januari 2009, samt en minskning av pensions- och försäkringsförmåner som erbjuds anställda. De nya överenskommelserna innehåller även ett antal förändringar av personalförmåner som kommer att sänka kostnaderna och öka Koncernens produktivitet, exempelvis minskning av antalet semesterdagar och andra lediga dagar, minskning av antalet schemarestriktioner, ökning av antalet arbetstimmar per anställd samt en sänkning av de dagtraktamenten som betalas ut till kabinpersonal och piloter.

Koncernen är bunden av kollektivavtal med 39 fackföreningar som företräder Koncernens anställda. Koncernen ingick i januari 2009 överenskommelser avseende ändringar i gällande kollektivavtal med ett övervägande antal fackföreningar. De nya överenskommelserna innebar dock inte att de underliggande kollektivavtalens löptid förlängdes, varför de underliggande avtalen kommer att bli föremål för sedvanliga omförhandlingar när de löper ut. Merparten av dessa avtal förväntas löpa ut under 2010, medan avtalen med piloterna förväntas löpa ut under det första kvartalet 2009. För det fall att man inte kan träffa nya överenskommelser med Koncernens fackföreningar när de ändrade kollektivavtal löper ut, kommer villkoren i de nya avtalen som slöts i januari 2009 att fortsätta gälla.

Även om Koncernens relationer med fackföreningarna har förbättrats avsevärt sedan 2007, vilket de nya avtal som beskrivs ovan är ett bevis på, är en framgångsrik implementering av Core SAS delvis beroende av Koncernens förmåga att fortsätta att bevara den goda relationen med de anställda samt av att genomföra de kostnadsreduktioner och andra kompromisser som beskrivs ovan. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Avbrott i arbetet kan påverka Koncernens verksamhet negativt." och "Verksamhetsbeskrivning—Anställda".

#### *Pensionsplaner*

Koncernens pensionsförpliktelser framgår av olika pensionsplaner som varierar avsevärt beroende på de olika lagar och avtal som gäller för tjänstepensionssystem i de länder där Koncernen är verksam.

När det gäller premiebaserade pensionsplaner upphör Koncernens förpliktelse att betala pension till den anställde i och med att Koncernen erlagt de avtalade premierna. Majoriteten av pensionsplanerna för Koncernens anställda i Danmark är premiebaserade. De

flesta pensionsplanerna i Sverige och Norge är förmånsbaserade och merparten av dessa är placerade hos försäkringsbolag. I Sverige är de flesta pensionsplanerna placerade hos Alecta och Euroben och i Norge hos Vital. För förmånsbaserade pensionsplaner upphör Koncernens betalningsförpliktelser inte förrän de avtalade pensionerna har betalats ut till de anställda. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Koncernens pensionsförpliktelser kan överstiga för ändamålet avsatta medel och förändringar i redovisningsprinciper skulle kunna få en avsevärd inverkan på Koncernens pensionsförpliktelser." och även "Operationell och finansiell översikt—Väsentliga redovisningsprinciper och uppskattningar—Pensioner".

#### **Fast egendom**

Koncernen äger två byggnader i Sverige, båda belägna på Arlanda flygplats och på mark som ägs av tredje man. Samtliga övriga anläggningar som används av Koncernen leasas, i vissa fall genom anläggningsarrande. Anläggningsarrande är normalt sett arrande av mark över en längre tid där hyresgästen får uppföra och äga byggnader eller göra andra förbättringar på marken. Koncernens kontor i Frösundavik utanför Stockholm samt några större tekniska anläggningar i Danmark, Norge och Sverige leasas av Koncernen i enlighet med avtal om finansiell sale- och leaseback, där Koncernen betalar en årlig avgift, driver verksamhet på anläggningen samt har, under vissa förutsättningar, en option att köpa egendomen och/eller det företag som äger egendomen.

#### **Immateriella rättigheter**

Koncernen har registrerat ett antal firmanamn knutna till verksamheten, däribland Scandinavian Airlines, SAS, Blue1 och Widerøe, i Norden och i vissa andra jurisdiktioner. Koncernen har därutöver registrerat varumärkena Blue1, SAS och EuroBonus samt andra märken och logotyper som associeras med dessa varumärken eller som på annat sätt är nödvändiga för Koncernens verksamhet. Koncernens verksamhet är inte i någon större utsträckning beroende av användningen av patent.

#### **Informationsteknologi**

Koncernen använder IT-system i mycket stor utsträckning och arbetar tillsammans med externa leverantörer av IT-tjänster och liknande tjänster. Koncernens system används i huvudsak för kontroll av Koncernens verksamhet, inklusive yield management, lagring av data, personaladministration och annan administration. Koncernen använder även IT för sina lager-, biljett- och incheckningsfunktioner. Koncernen har back-up för de IT-system som man anser vara kritiska för verksamheten och vid datorhaverier eller andra haverier kan dessa back-up-system tas i drift inom 30 minuter.

Koncernen installerar allt fler affärsapplikationer på sitt interna nätverk som kunder, partners och leverantörer kan dra nytta av. Tillgången till dessa applikationer via Internet och dylikt skyddas av ett flertal brandväggar och Koncernen anlitar regelbundet externa experter för att kontrollera Koncernens IT-säkerhet samt för att säkerställa att Koncernen använder den senaste tekniken som finns tillgänglig.

#### **Försäkring**

Koncernen är exponerad för sådana katastrofala förluster som kan uppstå i händelse av en flygolycka eller terrorattack. Varje sådan olycka eller incident skulle kunna medföra krav på reparation eller ersättning av skadade eller förstörda flygplan med efterföljande tillfäl-

liga eller stadigvarande förluster samt även betydande anspråk från skadade passagerare och andra, inklusive tredje parter på marknaden.

Koncernen innehar för närvarande flygplansförsäkringar mot förlust av, eller skador på, flygplan, ansvarsförsäkringar i förhållande till passagerare och tredje man samt andra egendoms- och företagsförsäkringar. Belopp per skadehändelse ligger enligt Koncernens uppfattning i linje med branschstandarder och uppfyller eller går utöver Koncernens förpliktelser, i synnerhet vad gäller skyldigheten att ha en minsta täckning i enlighet med tillämpliga skandinaviska och andra lagar, inklusive vissa internationella luftfartsavtal.

Även om Koncernens uppfattning är att dess nuvarande försäkringsskydd är tillräckligt, finns det inte några garantier för att nivån på försäkringsskyddet inte behöver höjas, att försäkringspremierna inte kommer att öka avsevärt eller att Koncernen inte kommer att tvingas bära betydande förluster relaterade till olyckor i framtiden. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Flygbolagens försäkringar kan bli för svåra eller kostsamma att erhålla, vilket skulle kunna exponera Koncernen mot avsevärda förluster och inverka väsentligen negativt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat".

### Miljö

Koncernen beaktar miljöaspekter i all sin verksamhet och strävar efter att säkerställa en hållbar och lönsam utveckling från en ekologisk utgångspunkt. Koncernens största miljöpåverkan kommer från flygverksamheten och i synnerhet bränsleförbrukningen. Koncernen har uppställt mycket ambitiösa mål för att reducera sina utsläpp, inklusive en övergripande reduktion med 20% av utsläppen av växthusgaser fram till 2020, samt att ha en verksamhet som är utsläppsneutral vad gäller växthusgaser 2050. Koncernen har påbörjat genomförandet av en strategi som inkluderar en mängd olika insatser för att kunna uppnå utsläppsmålen. Koncernen har till exempel gett ekonomiskt stöd till forskning avseende alternativa källor till flygbränsle och har samarbetat med internationella organisationer för att utveckla så kallad "grön landning", vilket är ett system för landning av flygplan med en jämn och stadig inflygning, något som har visat sig minska bränsleförbrukningen avsevärt. Dessutom var Koncernen ett av de första flygbolagen som erbjöd sina kunder möjlighet att kompensera kol-

dioxidutsläpp genom att kunder som köper biljetter på Koncernens hemsida kan bidra med en summa utöver biljettpriiset till en organisation som kompenserar för en del av koldioxidutsläppen från deras flygning. För närvarande betalar Koncernen denna extra summa för alla resor som Koncernens anställda gör i tjänsten.

Dessutom har Koncernen beslutat att behålla vissa av sina äldre flygplan till 2014, vilket innebär att Koncernen kommer att kunna förvärva framtida generationer av flygplan som förväntas vara avsevärt mycket mer bränsleeffektiva än de flygplan som finns tillgängliga idag. Genom att vänta på framtida generationers flygplan uppskattar Koncernen att dess utsläpp kommer att kunna reduceras avsevärt under de kommande 25 till 30 åren. Koncernen räknar dessutom med att från och med 2012 delta i EU:s system för handel med utsläppsrätter, vilket sätter ett tak för koldioxidutsläppen på alla Koncernens flygningar till eller från flygplatser inom EU, samtidigt som Koncernen kommer att kunna köpa och sälja utsläppsrätter på EU:s marknad för utsläppsrätter. Se "Luftfartens reglering—Miljörättsliga bestämmelser—Handel med utsläppsrätter".

Den andra viktiga miljöfrågan för Koncernen är bullret från flygplanen och de effekter det har på områden i närheten av flygplatserna. Koncernen testar kontinuerligt olika sätt att uppfylla normer för reduktion av buller, till exempel genom att byta ut motorerna i Koncernens MD-80-flygplan och uppgradera flygplanen genom att använda bullerdämpare.

Den tredje stora miljöfrågan som Koncernen står inför är det avfall som uppstår från verksamheten utanför den egentliga flygverksamheten, till exempel cateringavfall och farligt avfall från flygunderhåll. För att hantera denna fråga har Koncernen utarbetat ett miljöhanteringssystem baserat på ISO 14001 (International Standards Organisation). Koncernen har satt som mål att dess miljöhanteringssystem skall uppfylla kraven i ISO 14001 senast 2011. SAS Cargo är redan ISO 14001-certifierat.

# Luftfartens reglering

Koncernen är föremål för omfattande och komplexa regler och förordningar på såväl nationell som internationell nivå, däribland ett stort antal EU-regler som äger tillämpning inom EES. De nationella regeringarnas inflytande över den civila luftfarten inom EES minskar som ett resultat av nya EU-förordningar. Implementeringen av EU-förordningar har även resulterat i ytterligare harmonisering av de nationella reglerna i de skandinaviska länderna. Nedan följer en sammanfattning av vissa betydelsefulla regulatoriska frågor som påverkar Koncernens verksamhet. Sammanfattningen – som är uppdelad i beskrivningar av den internationella regleringen, regleringen inom EU, den skandinaviska regleringen, miljörättsliga regler samt skatter och avgifter på flygresor – är inte avsedd att utgöra en fullständig beskrivning av samtliga sådana regulatoriska frågor och skall inte betraktas som uttömmande.

## Internationell reglering

### *Chicagokonventionen och ICAO*

Regelsystemet för internationell luftfart är baserat på principer som fastslags i Konventionen angående internationell civil luftfart från 1944 ("Chicagokonventionen"). Chicagokonventionen, med 190 fördragsslutande stater (inklusive Danmark, Norge och Sverige), fastslår den allmänna principen att varje stat har suveränitet över sitt luftrum och har rätt att kontrollera reguljär flygverksamhet över sitt territorium. Internationella lufttransporträttigheter grundar sig främst på trafikrättigheter som enskilda stater beviljat andra stater genom bilaterala luftfartsavtal baserade på Chicagokonventionen. Varje stat fördelar i sin tur dessa rättigheter mellan dess lokala flygbolag.

I enlighet med avsikterna i Chicagokonventionen etablerades International Civil Aviation Organization ("ICAO") 1947. ICAO är ett FN-organ med syfte och mål att utveckla principerna och tekniken för internationell flygnavigering samt främja planeringen och utvecklingen av internationell luftfart. ICAO fastställer normer och rekommendationer avseende till exempel flygoperationer, licensiering av personal, flygsäkerhet, haveriutredningar, flygplatsdrift och miljöskydd i syfte att säkerställa enhetlighet mellan regler och föreskrifter i de 190 medlemsstaterna.

### *Romkonventionen*

Det främsta syftet med Konventionen rörande skada tillfogad tredje man på jordytan av främmande luftfartyg från 1952 ("Romkonventionen") är att ålägga flygbolag strikt ansvar för skador orsakade av flygbolagets flygplan som drabbar personer på marken, dvs. oavsett om flygbolaget är vållande eller inte. Romkonventionen har 49 fördragsslutande stater, inklusive Danmark, Norge och Sverige.

Romkonventionen innehåller vissa ansvarsbegränsningar och är endast tillämplig på markskador i en fördragsslutande stat som orsakas under flygning av ett flygplan registrerat i en annan fördragsslutande stat. ICAO har föresatt sig att modernisera Romkonventionen, framför allt på grund av händelserna den 11 september 2001 samt uppfattade brister i konventionens ersättningsmekanism och -begränsningar. Detta har resulterat i två ICAO-utkast till konventioner (avseende skador som uppstår till följd av allmänna risker vid luftfart respektive olagliga handlingar) genom vilka bland annat ett mer förutsägbart ersättningssystem skulle införas. De två utkasterna skall övervägas vid en diplomatkonferens planerad i april 2009. Bolaget bedömer dock att det kommer att dröja flera år innan de nya konventionerna träder ikraft.

### *Montrealkonventionen*

Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter från 1999 ("Montrealkonventionen") är ett legalt ramverk som reglerar flygbolagens ansvar vid skada och försening som orsakas av passagerare, bagage eller gods under internationella flygningar. I december 2008 hade Montrealkonventionen 87 parter, inklusive samtliga EU:s medlemsstater, Norge, USA, Kina och Japan. Enligt förordning (EG) nr 889/2002 om ändring av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor har reglerna i Montrealkonventionen utsträckt till att vara tillämpliga på samtliga flygningar, såväl inrikes som internationella, som utförs av flygbolag som är registrerade i EU.

### *Bilaterala luftfartsavtal*

Tilldelningen av specifika flyglinjer till flygbolag och flygplatser, flygbolagens kapacitet på dessa linjer samt processer för godkännande av biljettpreiser regleras generellt sett i bilaterala luftfartsavtal mellan stater. Med utgångspunkt i dessa avtal tilldelar avtalslutande stater utvalda flygbolag rätten att bedriva reguljär passagerartrafik och flygfrakt på vissa flyglinjer mellan berörda stater (trafikrättigheter). De flesta bilaterala luftfartsavtal med stater som inte är EU-medlemmar uppställer krav på att de designerade flygbolagen visar att de väsentligen ägs samt faktiskt kontrolleras av den aktuella staten och/eller medborgare eller juridiska personer i den aktuella staten.

Krav på nationellt majoritetsägande och nationell kontroll har ansetts strida mot den fria etableringsrätten inom EU. EU:s mål är att öppna de bilaterala marknaderna – som typiskt sett har varit förbehållna ett eller ett fåtal flygbolag hemmahörande i en avtalslutande EU-medlemsstat – för samtliga flygbolag inom EU, oavsett hemvist. Som ett led i detta arbete har EU-kommissionen under de senaste åren lanserat en policy att stegvis ersätta bilaterala avtal med avtal som ingås på EU-nivå och därigenom dels ta bort nationalitetsbegränsningar vad gäller ägande, dels tillåta flygbolag från varje EU-medlemsstat att flyga mellan alla EU:s medlemsstater och de avtalslutande staterna utanför EU. Se till exempel "—Open Skies-avtalet mellan EU och USA".

EU-kommissionen har dessutom begärt att EU-stater i enskilda bilaterala avtal med länder utanför EU skall ersätta kraven på nationellt ägande och nationell kontroll med motsvarande krav på EU-ägande och EU-kontroll i syfte att säkerställa att det inte förekommer någon diskriminering vad avser trafikrättigheter mellan flygbolag hemmahörande i olika EU-länder. De senaste tillskotten av betydelse i den här kategorin vad avser Danmark, Norge och Sverige, är de reviderade avtalen med Thailand och Japan.

Av det ovanstående följer att om Bolaget skulle upphöra att vara majoritetsägt eller kontrollerat av stater, medborgare och/eller juridiska personer i Skandinavien eller EU, kan de avtalslutande staterna i aktuella bilaterala avtal teoretiskt sett neka SAS Scandinavian Airlines landningsrättigheter enligt dessa avtal. Detsamma skulle gälla för SAS Individually Branded Airlines. Se ”—Reglering inom EU—Operativ licens och drifttillstånd; krav på verksamhet och ägande”.

För närvarande är Danmark, Norge och Sverige parter i bilaterala luftfartsavtal med cirka 100 länder, medan EU har ingått 27 luftfartsavtal. Se ”—Open Skies-avtalet mellan EU och USA”.

Gentemot stater som är motparter i bilaterala avtal har danska, norska och svenska staten utsett SAS Danmark A/S, SAS Norge AS respektive SAS Sverige AB att utföra flygningar i enlighet med avtalen. Dessutom har det genom särskilda arrangemang i anslutning till samtliga dessa bilaterala avtal överenskommit att bolagen får utöva rättigheterna enligt avtalen genom det gemensamt ägda SAS Konsortiet under förutsättning att bolagen själva inte bedriver någon lufttrafikverksamhet. Motparterna i de bilaterala avtalen har därigenom accepterat att den verksamhet som bedrivs av SAS Scandinavian Airlines till och från något av de skandinaviska länderna kan bedrivas av SAS Konsortiet.

#### *Open Skies-avtalet mellan EU och USA*

Det så kallade Open Skies-avtalet mellan EU och USA undertecknades den 30 april 2007 och trädde i kraft den 30 mars 2008. Avtalet ersatte befintliga bilaterala avtal mellan EU:s medlemsstater och USA och utgör ramverket för ett öppet luftrum, ”Open Skies”. Enligt avtalet har samtliga flygbolag i EU och USA rätt att flyga mellan varje flygplats i EU och USA. Amerikanska flygbolag får även flyga mellan platser inom EU. EU-flygbolag får dock inte trafikera inrikeslinjer i USA.

#### *Transitöverenskommelsen*

Transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer från 1944 (”Transitöverenskommelsen”) är ett resultat av oenighet beträffande innehållet i Chicagokonventionen. Genom avtalet tillåts reguljära flygningar i avtalslutande staters luftrum samt landning i avtalslutande stater för ändamål som inte är trafikrelaterade (till exempel underhåll eller bränslepåfyllning). För närvarande har 129 stater undertecknat Transitöverenskommelsen, inklusive Danmark, Norge och Sverige.

#### **Reglering inom EU**

*Operativ licens och drifttillstånd; krav på verksamhet och ägande*  
Enligt förordning (EG) nr 1008/2008 måste flygbolag som lyder under EU:s regler för luftfart ha en operativ licens för transport av passagerare, post och/eller gods i kommersiell lufttrafik. En operativ licens beviljas endast om flygbolaget innehar ett drifttillstånd (Air Operator Certificate, ”AOC”). Ett AOC anger vilka typer av flygplan som får användas av flygbolaget samt andra operationella och tekniska specifikationer.

Andra villkor för att beviljas en operativ licens är bland annat att flygbolagets huvudsakliga driftställe måste vara beläget i den EU-medlemsstat som utfärdar licensen och att dess huvudsakliga verksamhet måste vara tillhandahållande av lufttrafik. Dessutom måste flygbolaget vara majoritetsägt och faktiskt kontrolleras av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstater.

Koncernens samtliga flygbolag innehar egna operativa licenser. Vad avser SAS Scandinavian Airlines har operativa licenser utfärdats

till delägarna i SAS Konsortiet, dvs. SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB. Flygverksamhet utförs genom SAS Konsortiet, som innehar ett gemensamt AOC för Scandinavian Airlines Danmark, Scandinavian Airlines Sverige och Scandinavian Airlines International. Scandinavian Airlines Norge och flygbolagen inom SAS Individually Branded Airlines innehar egna AOC. Till följd av Core SAS (se ”Operationell och finansiell översikt—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Core SAS”) räknar Bolaget med att det gemensamma AOC som innehåses av SAS Konsortiet, efter en övergångsperiod om cirka ett år, också kommer att omfatta Scandinavian Airlines Norge.

Den nuvarande ägarstrukturen – enligt vilken de skandinaviska staterna äger sammanlagt 50% av Aktierna och den största delen av de övriga Aktierna innehas av skandinaviska aktieägare – uppfyller kraven för ägande och kontroll i förordning (EG) nr 1008/2008 samt upprätthåller skandinaviskt ägande och kontroll i enlighet med tillämpliga bilaterala luftfartsavtal och särskilda arrangemang hänförliga till dessa. Om staternas ägarandel skulle minska och majoritetsägarandel skulle övergå från att vara skandinaviskt till personer utanför EES kan det uppkomma situationer i vilka Bolaget riskerar att bryta mot bestämmelser avseende ägande och kontroll i bilaterala luftfartsavtal och/eller lagar och förordningar gällande tillstånd att bedriva lufttrafik inom EES. Om den huvudsakliga kontrollen förblir inom EES skulle dessa risker emellertid minska avsevärt. För att säkerställa att Bolaget även i fortsättningen väsentligen ägs och faktiskt kontrolleras av skandinaviska intressen så länge detta erfordras av luftfartspolitiska skäl, finns det i Bolagets bolagsordning en möjlighet för Styrelsen att besluta om inlösen av Aktier som innehas av icke-skandinaver genom minskning av Bolagets aktiekapital. Om sådan inlösen inte skulle vara möjlig eller, enligt Styrelsens bedömning, inte skulle vara tillräcklig, kommer skandinaviska fysiska och juridiska personer – förutsatt godkännande från bolagsstämman – att teckna nya förlagsaktier med stöd av teckningsoptioner som Bolaget emitterat till, och som för närvarande innehas av, ett helägt dotterbolag. En förutsättning för båda dessa åtgärder är att det föreligger ett direkt hot mot Bolagets eller dess dotterbolags trafikrättigheter genom att Bolaget eller dess dotterföretag bryter mot eller riskerar att bryta mot bestämmelser om ägande och kontroll i bilaterala luftfartsavtal eller i lagar eller förordningar rörande tillstånd för flygtrafik inom EES. Åtgärderna får vidare endast vidtas i sådan utsträckning att hotet därigenom undanröjs. Se ”Aktiekapital och ägarförhållanden—Skydd för Koncernens trafikrättigheter för luftfart enligt bolagsordningen”.

#### *Det gemensamma europeiska luftrummet*

2004 antog EU-kommissionen förordningar i syfte att förbättra effektiviteten och förstärka säkerheten i EU:s flygledningssystem, innebärande en omstrukturering av det europeiska luftrummet med utgångspunkt i flygtrafikflödet snarare än nationsgränser (det gemensamma europeiska luftrummet, ”Single European Sky”). Regelverket avseende Single European Sky består av fyra förordningar: förordning (EG) nr 549/2004 fastslår ramen för Single European Sky; förordning (EG) nr 550/2004 reglerar flygledningstjänster; förordning (EG) nr 551/2004 styr organisation och användning av nationella luftrum; och förordning (EG) nr 552/2004 reglerar driftskompatibilitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänster. EU-kommissionen har gett Eurocontrol, den europeiska organisationen för flygsäkerhet, mandat att utarbeta regler för implementeringen av Single European Sky. Reglerna tas fram i samråd med medlemsstaterna och flygindustrin, men

utvecklingen har varit trög till följd av nationella överväganden och det faktum att varje stat värnar skyddet av det egna luftrummet.

Den institutionella EU-processen avseende den andra regleringen av Single European Sky ("SES II"), varigenom de förordningar som antogs 2004 revideras, fortskrider. SES II syftar till att ytterligare förbättra den övergripande effektiviteten av strukturen i och nyttjandet av det europeiska luftrummet. Bland annat kommer onödiga förlängningar av flygsträckor att avlägsnas, med mer direkta flyglinjer och reducerad bränsleförbrukning som följd. Bolaget bedömer att SES II inte kommer att kräva några investeringar från Koncernens sida och att SES II kommer att få positiva effekter för praktiskt taget alla flygbolag som är verksamma inom EU. EU-kommissionens målsättning är att det formella och slutgiltiga antagandet av SES II skall ske före sommaren 2009.

#### *Fördelning av ankomst- och avgångstider (så kallade slots) på flygplatser*

En så kallad slot utgör ett tillstånd att landa på och lyfta från en flygplats vid en viss tidpunkt under en angiven tidsperiod. Tilldelning av slots på tungt trafikerade flygplatser styrs av förordning (EEG) nr 95/93, med ändringar och tillägg, som innehåller transparenta och icke-diskriminerande regler och procedurer för tilldelning av ankomst- och avgångstider. Enligt dessa förordningar fördelas en flygplatssamordnare slots för en specifik så kallad trafikprogramperiod. Om antalet ansökningar överskrider antalet tillgängliga slots prioriteras de bolag som hade aktuella slots under föregående period och utnyttjade dessa slots minst 80% av tiden. Om ett flygbolag misslyckas med att uppnå denna tröskel för utnyttjande, kan bolaget gå miste om aktuell slot och den kan i stället tillfalla en gemensam pott med slots för tilldelning till andra flygbolag. Om ett flygbolag haft synnerliga skäl att inte utnyttja en slot – till exempel på grund av oförutsebara och oundvikliga omständigheter som ligger utanför flygbolagets kontroll – kan flygbolaget dock få behålla sin slot.

2004 ändrades förordning (EEG) nr 95/93 i syfte att förbättra procedurerna för utnyttjande av slots och ge nya aktörer åtkomst till slots. Den ändrade förordningen innehåller även kriterier, inklusive teknik- och miljörelaterade överväganden, som skall användas vid tilldelningen av slots samt föreskriver att flygplatsernas slotsamordnare skall vara oberoende och att deras beslut skall kunna prövas juridiskt. Flygplatsernas slotsamordnare har rätt att återkalla enskilda slots eller en serie slots för återstoden av en trafikprogramperiod som en sanktion mot flygbolag som missbrukar slotförfarandet, till exempel genom att verka på tider som inte har godkänts av slotsamordnaren. Flygbolag kan under vissa förutsättningar byta slots med varandra och sedan den 30 april 2008 accepterar EU-kommissionen sekundär handel med slots så länge sådana byten sker på ett transparent sätt och hänsyn tas till samtliga övriga administrativa krav för slotstilldelning som anges i den tillämpliga förordningen.

#### *Ground handling*

Marknaden för ground handling omfattas av direktiv 96/67/EG, vilket gradvis har konkurrensutsatt marknaden för ground handling-tjänster. På de större flygplatserna inom EU råder enligt detta direktiv fri tillgång till marknaden för leverantörer av ground handling-tjänster och för vissa typer av tjänster får antalet leverantörer inte vara färre än två per typ av tjänst. Dessutom skall åtminstone en av dessa leverantörer vara helt oberoende av flygplatsen eller det dominerande flygbolaget på denna flygplats. Liknande bestämmelser finns gällande egenhantering, dvs. när flygbolag själva tillhandahåller de aktuella tjänsterna.

#### *Prissättning*

Enligt förordning (EG) nr 1008/2008 och med förbehåll för skyddsåtgärder mot underprissättning och diskriminering på grund av nationalitet, kan flygbolag inom EU fritt fastställa sina biljettpriser och fraktpriser för lufttrafiktjänster inom EU.

#### *Flygplatsavgifter och avgifter för flygledningstjänster*

Flygplatsoperatörer tar ut avgifter för inkommande och utgående flygtrafik utifrån ett antal kriterier. EU är i färd med att lägga fram regler i syfte att harmonisera dessa kriterier. Trots att inga sådana regler har antagits vid tidpunkten för detta Prospekt, förväntar sig Bolaget att det kommer att ske inom 2-3 år. De nya bestämmelserna förväntas begränsa möjligheten för flygplatser att dra nytta av naturliga monopol vid fastställande av avgifter.

Regleringen av Single European Sky (se "—Reglering inom EU—Det gemensamma europeiska luftrummet") harmoniserade det legala ramverket för flygledningstjänster i Europa. Förutom avgifter till Eurocontrol är avgifter för sådana tjänster emellertid fortfarande baserade på nationell lagstiftning.

#### *Säkerhetsskydd*

Enligt förordning (EG) nr 300/2008 måste ett flygbolag upprätthålla särskilda säkerhetsförfaranden, som skall framgå av och stämma överens med, ett säkerhetsprogram som på ett adekvat sätt uppfyller kraven i det nationella säkerhetsprogram för civil luftfart som den nationella luftfartsmyndigheten antagit.

Inom EU pågår ett arbete med att ta fram en utförlig implementeringsplan, innefattande bland annat en eventuell förenkling och effektivisering av de nuvarande flygsäkerhetsförordningarna som infördes som en direkt följd av händelserna den 11 september 2001. Dessutom pågår arbete med att samordna EU-förordningar med motsvarande regler i länder utanför EU, till exempel vad avser hantering och import av vätskor samt skattefria varor.

#### *Flygsäkerhet*

Koncernens verksamhet är föremål för ett stort antal flygsäkerhetsregler. Bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91, med ändringar och tillägg, ("EU OPS") specificerar gemensamma tekniska krav samt flygsäkerhets- och relaterade förfaranden som är tillämpliga på kommersiell lufttransport. Kraven och förfarandena i EU OPS avser bland annat certifiering och övervakning, genomförandet av flygningar, väderförhållanden, flygplansprestanda samt utrustning, underhåll, flygbesättning, kabinpersonal och transport av farligt gods.

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet ("EASA") är ett EU-organ som inrättades enligt förordning (EG) nr 216/2008. EASA:s ansvarsområden inbegriper tillhandahållande av expertråd till EU inför ny lagstiftning, implementering och övervakning av säkerhetsregler, typcertifiering av flygplan och komponenter, tillståndsgivning till flygplansoperatörer utanför EU samt säkerhetsanalys och -forskning. EASA arbetar tillsammans med EES-ländernas nationella luftfartsmyndigheter och har övertagit vissa av deras uppgifter i syfte att gynna standardiseringen av luftfarten inom EES.

#### *Konsumentskydd*

Inom EU finns ett antal konsumentskyddsregler på flygreseområdet. Flygpassagerare som har nekats ombordstigning på en flygning till vilken de har en giltig biljett har rätt till kompensation enligt förordning (EG) nr 261/2004. Denna förordning uppställer även fasta

kompensationsnivåer för passagerare vid inställda flygningar, med undantag för fall då flygbolaget kan bevisa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter, som till exempel dåligt väder, förseningar på grund av flygledningen eller säkerhetsproblem. Begreppet "extraordinära omständigheter" har varit föremål för flera olika tolkningar och EG-domstolen försökte i en dom meddelad den 22 december 2008 (mål C-549/07) klargöra detta begrepp vad avser inställning på grund av tekniskt fel. Domstolen slog fast att tekniska problem – till exempel ett motorfel som upptäckts under en rutinkontroll – normalt sett inte utgör "extraordinära omständigheter".

En återkommande fråga inom konsumentskyddsområdet är underlåtenhet att utbetala tillräcklig ersättning vid överbokade eller inställda flygningar. Vissa flygbolag har inte alltid fullt ut uppfyllt sina skyldigheter när flygningar har varit överbokade eller ställts in. EU har under hot om ny och skärpt lagstiftning gett flygbranschen ytterligare tid att uppvisa konsekvent efterlevnad.

Förordning (EG) nr 2027/1997, med ändringar och tillägg för att implementera Montrealkonventionen, innehåller regler avseende flygbolagens ansvar för flygtransport av passagerare och deras bagage.

Förordning (EG) nr 1107/2006 fastställer regler för skydd av, och tillhandahållande av assistans åt, funktionshindrade personer och personer med nedsatt rörlighet vid flygresor, både för att skydda dem mot diskriminering och för att säkerställa att de får assistans. Denna förordning är tillämplig på alla passagerare vars rörlighet är nedsatt på grund av funktionshinder, skada, hälsa, ålder eller ett tillfälligt problem med rörligheten, till exempel på grund av benbrott.

#### **Försäkringar**

Förordning (EG) nr 785/2004 ålägger flygbolag och flygplansoperatörer krav på försäkringsskydd vad gäller deras ansvar avseende passagerare, bagage, last och tredje man. Varje flygbolag och flygplansoperatör är skyldig att se till att det finns ett tillräckligt skydd på sätt som föreskrivs i nämnda förordning. För mer information om Bolagets försäkringsskydd, se "Verksamhetsbeskrivning—Försäkring".

#### **Konkurrens**

Flygbolag som är verksamma inom EU måste följa EU:s konkurrensregler, såsom Artikel 81 och 82 i fördraget om upprättandet av den europeiska gemenskapen ("EG-fördraget"), vilka tar sikte på konkurrensbegränsande beteenden. Artikel 81(1) förbjuder avtal, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden som är konkurrensbegränsande, medan Artikel 82 tar sikte på företag som ensidigt missbrukar en dominerande marknadsställning.

Ett avtal som faller in under Artikel 81(1) är inte nödvändigtvis olagligt. Avtal, beslut eller samordnade förfaranden som uppfyller vissa villkor kan bli föremål för ett individuellt undantag enligt Artikel 81(3) eller omfattas av ett så kallat gruppundantag. I princip måste enskilda företag på egen hand utvärdera om deras avtal, samordnade förfaranden och beslut är förenliga med Artikel 81 i EG-fördraget. Bolaget och Lufthansa drar exempelvis inte längre nytta av ett beslut enligt vilket konkurrensreglerna inte är tillämpliga på deras samarbete avtal, utan förlitar sig på egna bedömningar om att deras samarbete inte strider mot EU:s konkurrensregler.

Förordning (EG) nr 3976/87, med tillägg och ändringar, bemyndigar EU-kommissionen att tillämpa undantagen i Artikel 81(3) på vissa typer av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn vad avser såväl trafik inom EU som trafik mellan EU och icke-medlems-

stater. Även om detta bemyndigande har tillämpats, så finns det för närvarande inte några gällande gruppundantag enligt förordning (EG) nr 3976/87. Det bör dock noteras att EU-kommissionen har antagit generella gruppundantag för vissa typer av horisontella och vertikala avtal som är tillämpliga även på luftfartssektorn.

#### **Skandinavisk reglering**

##### *Skandinaviskt samarbete*

För att hantera uppgiften att reglera flygsäkerheten i den verksamhet som bedrivs av SAS Konsortiet, bildade luftfartsmyndigheterna i Danmark, Norge och Sverige 1948 ett gemensamt koordinationsorgan kallat OPS-utvalget. OPS-utvalget består av de tre generaldirektörerna för de skandinaviska luftfartsmyndigheterna och arbetar med grundläggande flygsäkerhetsfrågor av principiellt och gemensamt intresse för myndigheterna. I samband med omorganisationen av SAS Konsortiet 1951 (se "Verksamhetsbeskrivning—Historia och utveckling") formaliserades den skandinaviska strukturen genom ett avtal varigenom länderna kom överens om att tillsammans, genom OPS-utvalget, utöva den kontroll över SAS Konsortiets verksamhet som erfordras enligt tillämplig lagstiftning, operativa licenser och internationella föreskrifter. 1969 inrättades de skandinaviska luftfartsmyndigheternas gemensamma tillsynskontor, Skandinavisk Tillsynskontor ("STK"), för att på OPS-utvalgets vägnar säkerställa en effektiv övervakning av flygsäkerhetsrelaterade frågor i SAS Konsortiet. STK koordinerar även tillsynen av nationella bestämmelser om flygverksamhet, tekniska frågor, utbildning, träning och certifikat för att harmonisera förfarandena inom SAS Scandinavian Airlines vad avser säkerhetsrelaterade frågor.

##### *Nationella regler*

Utöver samarbetet genom OPS-utvalget och STK har nationella luftfartslagar och -föreskrifter i Danmark, Norge och Sverige ytterligare harmoniserats till följd av, och i stor utsträckning baserat på, internationella normer och EU-regler.

I Danmark regleras den civila luftfarten främst genom den danska lagen om luftfart (Lov om Luftfart) från 1960. Dessutom har den danska luftfartsmyndigheten (Statens Luftfartsvæsen) utfärdat mer detaljerade föreskrifter.

Den viktigaste lagen avseende civil luftfart i Norge är den norska luftfartslagen från 1993 (luftfartsloven), med detaljerade föreskrifter utfärdade av den norska luftfartsmyndigheten (Luftfartstilsynet).

Svenska regler om civil luftfart finns i luftfartslagen (1957:297), luftfartsförordningen (1986:171) samt i föreskrifter utfärdade av Transportstyrelsen.

#### **Miljörättsliga bestämmelser**

##### *Miljö tillstånd*

Inom det kommersiella flyget används flygplan som är internationellt typgodkända enligt ICAO:s certifieringsnormer. Miljö tillstånd utgör en integrerad del vid nationell registrering av flygplan. Miljöbaserade nationella och/eller lokala tillstånd, föreskrifter och förordningar sätter ramen för användandet av flygplan. Den nuvarande tendensen pekar mot strängare miljörelaterade ramvillkor för flygbranschen. Se "—Handel med utsläppsrätter".

Flygbolag behöver inga separata miljörättsliga licenser eller tillstånd för sin verksamhet, utan är beroende av de tillstånd som flygplatsoperatörerna har, till exempel för hantering av bränsle och glykol för flygplansavvisning, banavvisning samt gränsvärden för buller och

utsläpp. Det finns en dispens för användning av den farliga brandbekämpningsgasen halon i brandsläckare ombord flygplan. Användningen av halon är föremål för omfattande restriktioner i enlighet med Montrealprotokollet om ämnen som bryter ned ozonlagret från 1987, med ändringar och tillägg, och flygbolag måste årligen lämna rapporter till myndigheterna avseende användningen och förvaringen därav.

#### *Handel med utsläppsrätter*

Som en följd av Kyotoprotokollet 1997, en internationell överenskommelse på klimatområdet, antog EU:s medlemsstater direktiv 2003/87/EG ("Direktivet om utsläppshandel"), varigenom ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inrättades inom EU (det så kallade EU Greenhouse Emission Trading Scheme, "EU ETS"). Direktivet om utsläppshandel utgör ramverket för medlemsstaternas ansträngningar för att nå vissa mål om minskade koldioxidutsläpp (CO<sub>2</sub>) som sammanfattats i Kyotoprotokollet. Direktivet om utsläppshandel identifierar vissa typer av industrinäringar inom EU som måste förvärva utsläppsrätter, vilka ger dem rätt att släppa ut vissa angivna koldioxidmängder.

Vidare innehåller Direktivet om utsläppshandel riktlinjer för tilldelning av utsläppsrätter till berörda industrinäringar samt för innehållet i de nationella fördelningsplaner som varje medlemsstat måste upprätta.

I syfte att ta itu med flygets bidrag till klimatförändringarna föreslog EU-kommissionen i december 2006 att flygbranschen skulle inkluderas i EU ETS. Förslaget innefattade införandet av en maxgräns för koldioxidutsläpp från samtliga flyg som ankommer till eller avgår från flygplatser i EU, samtidigt som det skulle vara möjligt för flygbolag att köpa och sälja utsläppsrätter på EU:s marknad för handel med utsläppsrätter. I juli och november 2008 röstade Europaparlamentet respektive Europeiska unionens råd för att inkludera utsläpp från flyget i EU ETS. Detta innebär att alla flyg – såväl inom EU som internationella flyg som ankommer till eller lämnar EU – måste delta i EU ETS från 2012. Målen för minskningen av utsläpp är baserade på genomsnittliga årliga utsläpp mellan 2004 och 2006 och skall minskas med 3% 2012 och sedan med 5% från 2013 och framåt. 85% av utsläppsrätterna kommer att tilldelas flygbolagen utan kostnad och 15% kommer att auktioneras ut. Den initiala tilldelningen för enskilda flygbolag kommer att fastställas 2011 baserat på varje flygbolags andel av den totala trafiken under 2010 på flyglinjer som kommer att omfattas av EU ETS. Flygbolag som inte efterlever systemet kommer att bötfällas och kan i sista hand förbjudas att verka inom EU om en medlemsstat så begär. EU har för avsikt att försöka ingå internationella avtal, inklusive med USA, om en minskning av utsläppen från flyget.

När Europaparlamentet röstade om det europeiska klimatpaketet den 17 december 2008 antogs inte några ändringar av ovan nämnda bestämmelser. Bolaget har genomfört en analys för att uppskatta de ekonomiska effekterna av de nya reglerna. Effekterna kommer att påverkas av ett antal faktorer, till exempel reaktioner från länder utanför EU, priset på utsläppsrätter som auktioneras ut eller handlas, tillgängligheten av alternativa bränslen, flygplansflottans sammansättning, en framgångsrik implementering av Single European Sky (inklusive SES II) och priselasticiteten bland kunderna. Koncernen uppskattar att det nya regelverket kommer att leda till en kostnadsökning om cirka 300-400 MSEK per år. Effekten på Koncernens rörelseresultat kan begränsas genom att en del av kostnadsökningen förs vidare till kunderna. Enligt EU-kommissionens konsekvensanalys kan kostnaderna för att inkludera flygindustrin i EU ETS leda till att biljettprierna höjs med mellan 5 och 40 EUR fram till 2020, beroende på flygresans längd.

#### **Skatter och avgifter på flygresor**

Flygresor är föremål för ett stort antal skatter och avgifter som normalt sett tas ut enligt nationell lagstiftning och därför varierar mellan olika länder. Exempel på trafikavgifter som betalas av flygbolag och inkluderas i biljettprieten är start- och landningsavgifter, utsläppsavgifter, bulleravgifter, avgifter för terminalnavigering och undervägsavgifter. Ytterligare passageraravgifter betalas av varje kund utöver biljettprieten till täckande av till exempel kostnader för flygterminaler, anläggningar och flygrelaterad säkerhet. Dessutom tar vissa länder ut en särskild passagerarskatt för resenärer som reser från det aktuella landets flygplatser. Biljetter kan även vara föremål för separat biljettskatt samt mervärdesskatt. Avgifter och skatter som inte ingår i ett flygbolags biljettpris måste vanligtvis inkluderas i det totala biljettprieten i flygbolagets marknadsföring gentemot allmänheten.

Flygbränsle för kommersiellt internationellt flyg är skattebefriat enligt en ICAO-policy från 1950-talet. EU-kommissionen har inom ICAO förespråkat införandet av en global koldioxidskatt på flygbränsle. Motståndet mot en sådan skatt har emellertid varit markant bland ICAO:s medlemmar och vid tidpunkten för detta Prospekt har inga sådana åtgärder introducerats och det finns inte heller några planer på att introducera dem. Norge är för närvarande det enda landet i världen som har både koldioxidskatt och skatt på kväveoxider (NO<sub>x</sub>) för flyget. Total uppgick dessa skatter för Koncernens norska inrikestrafik 2008 till cirka 150 MSEK.

# Kapitalisering och skuldsättning

I nedanstående tabell redovisas Koncernens kapitalisering och skuldsättning per den 31 december 2008. Nedanstående tabell reflekterar inte emissionen av högst 2 303 000 000 Nya Aktier i Företrädesemissionen till den teckningskurs som anges i Prospektet och det avsedda utnyttjandet av den uppskattade nettoemissionslikviden på högst 5,8 miljarder SEK. För information om Koncernens aktiekapital och antalet utestående aktier, se "Aktiekapital och ägarförhållanden". Investerares bör läsa tabellen tillsammans med Koncernens konsoliderade finansiella rapporter (samt tillhörande noter), inkluderade i andra avsnitt i detta Prospekt samt "Operationell och finansiell översikt".

	Per 31 december 2008 <sup>1</sup>
<b>MSEK</b>	
<b>Kortfristiga skulder:</b>	
Mot säkerhet	-658
Blancokrediter	-1 124
Summa kortfristiga skulder <sup>2</sup>	-1 782
<b>Långfristiga skulder:</b>	
Mot säkerhet	-6 452
Blancokrediter	-7 481
Summa långfristiga skulder <sup>3</sup>	-13 933
<b>Totala skulder</b>	<b>-15 715</b>
<b>Eget kapital:</b>	
Aktiekapital	-1 645
Övrigt tillskjutet kapital	-170
Omräkningsreserv	-25
Säkringsreserv	743
Balanserad vinst	-7 585
<b>Summa eget kapital</b>	<b>-8 682</b>
<b>Total kapitalisering</b>	<b>-24 397</b>
<b>Nettoskuld:</b>	
Kassa	1 911
Kortfristiga placeringar	3 872
<b>Likviditet</b>	<b>5 783</b>
<b>Kortfristiga finansiella fordringar<sup>4</sup></b>	<b>4</b>
Kortfristig bankskuld	-762
Kortfristig del av långfristigt lån	-872
Kortfristiga skulder <sup>5</sup>	-148
<b>Kortfristiga finansiella skulder</b>	<b>-1 782</b>
<b>Kortfristig finansiell nettoskuld</b>	<b>4 005</b>
Långfristiga banklån	-11 449
Obligationslån	-2 212
Andra långfristiga skulder <sup>6</sup>	-272
<b>Långfristiga finansiella skulder</b>	<b>-13 933</b>
<b>Nettoskuldsättning</b>	<b>-9 928</b>

<sup>1</sup> Tabellen ovan reflekterar inte emissionen av högst 2 303 000 000 Nya Aktier i Företrädesemissionen till den teckningskurs som anges i Prospektet och det avsedda utnyttjandet av den uppskattade nettoemissionslikviden på högst 5,8 miljarder SEK. Efter fullbordande av Företrädesemissionen uppskattar Koncernen att aktiekapitalet och kassa kommer att öka med högst 5 757 500 000 SEK. Se "Bakgrund och motiv" för en beskrivning av den avsedda användningen av emissionslikviden.

<sup>2</sup> Utgörs av kortfristig del av långfristiga lån plus kortfristiga lån exklusive derivat som inte är räntederivat.

<sup>3</sup> Utgörs av långfristiga räntebärande skulder.

<sup>4</sup> Kortfristiga finansiella fordringar inkluderar värdet på Koncernens räntederivat som inkluderas i "övriga kortfristiga fordringar" i Koncernens balansräkning.

<sup>5</sup> Kortfristiga skulder inkluderar skulder som förfaller till betalning inom 12 månader från balansräkningsdagen samt skyldigheter under räntederivat som klassificerats som kortfristiga skulder. Dessa räntederivat inkluderar i kortfristiga skulder i Koncernens balansräkning vid balansräkningsdagen.

<sup>6</sup> Andra långfristiga skulder inkluderar skulder som förfaller till betalning bortom 12 månader från balansräkningsdagen samt skyldigheter under Koncernens räntederivat som klassificerats som långfristiga skulder. Dessa skulder och räntederivat inkluderar i "övriga lån" samt "kortfristiga lån" i Koncernens balansräkning vid balansräkningsdagen.

Utöver vad som har beskrivits ovan och i andra avsnitt av detta Prospekt har det inte skett någon betydande förändring i Koncernens kapitalisering och skuldsättning per den 31 december 2008.



# Växelkurser

Nedanstående tabell visar, för de angivna perioderna, viss information om valutakursen i SEK, baserat på Sveriges Riksbanks medelkurs uttryckt i SEK per USD, per 100 NOK, per 100 DKK och per EUR (avrundat till två decimaler). Det görs inte några utfästelser om att beloppen i SEK har, eller kunde ha, eller kan konverteras till dessa valutor till medelkursen eller till någon annan kurs. Per den 31 december 2008 var medelkursen 7,75 SEK per USD, 110,35 SEK per 100 NOK, 146,80 SEK per 100 DKK och 10,94 SEK per EUR.

SEK per USD – medelkurs	Lägst	Högst	Genom- snitt <sup>1</sup>	Periodens slut
<b>Information om valutakurs per månad 2008:</b>				
Januari	6,31	6,61	6,42	6,36
Februari	6,17	6,52	6,35	6,17
Mars	5,95	6,18	6,06	5,95
April	5,84	6,01	5,95	6,01
Maj	5,90	6,08	5,99	6,03
Juni	5,90	6,09	6,03	5,98
Juli	5,95	6,06	6,00	6,06
Augusti	6,06	6,40	6,27	6,40
September	6,46	6,81	6,65	6,78
Oktober	6,88	8,09	7,41	7,79
November	7,69	8,31	7,96	7,97
December	7,64	8,38	8,00	7,75
<b>Information om valutakurs per år:</b>				
2004	6,58	7,75	7,35	6,61
2005	6,66	8,25	7,48	7,95
2006	6,79	7,98	7,38	6,87
2007	6,25	7,11	6,76	6,47
2008	5,84	8,38	6,58	7,75

SEK per 100 DKK – medelkurs	Lägst	Högst	Genom- snitt <sup>1</sup>	Periodens slut
<b>Information om valutakurs per månad 2008:</b>				
Januari	125,70	127,85	126,61	126,65
Februari	124,70	127,00	125,66	125,90
Mars	125,50	127,15	125,50	125,95
April	124,95	126,30	125,65	125,50
Maj	124,25	125,40	124,88	125,20
Juni	124,95	126,75	125,68	126,75
Juli	125,95	127,60	126,82	126,75
Augusti	125,40	127,05	125,97	126,60
September	126,75	130,90	128,17	130,90
Oktober	129,15	135,80	132,07	132,60
November	132,15	140,35	135,93	138,40
December	138,05	149,10	143,87	146,80
<b>Information om valutakurs per år:</b>				
2004	119,70	124,55	122,67	121,15
2005	121,05	129,30	124,60	126,40
2006	120,35	126,95	124,08	121,35
2007	120,90	127,05	124,13	127,05
2008	124,25	149,10	128,84	146,80

SEK per 100 NOK – medelkurs	Lägst	Högst	Genom- snitt <sup>1</sup>	Periodens slut
<b>Information om valutakurs per månad 2008:</b>				
Januari	117,15	120,10	118,58	117,15
Februari	116,70	118,95	117,82	118,95
Mars	116,45	119,40	118,05	116,55
April	116,20	119,00	117,69	117,10
Maj	117,40	119,25	118,37	118,10
Juni	116,45	118,35	117,33	118,25
Juli	116,85	118,20	117,53	118,00
Augusti	116,85	119,25	117,83	119,25
September	115,20	119,05	117,38	117,45
Oktober	109,45	117,95	114,60	115,70
November	113,35	116,20	114,85	115,90
December	110,35	116,50	114,46	110,35
<b>Information om valutakurs per år:</b>				
2004	103,25	112,25	109,05	108,80
2005	107,80	124,45	116,01	117,60
2006	108,95	121,05	115,04	109,45
2007	108,90	120,00	115,46	118,75
2008	109,45	120,10	117,05	110,35

SEK per EUR – medelkurs	Lägst	Högst	Genom- snitt <sup>1</sup>	Periodens slut
<b>Information om valutakurs per månad 2008:</b>				
Januari	9,37	9,53	9,43	9,44
Februari	9,30	9,47	9,37	9,38
Mars	9,35	9,48	9,40	9,39
April	9,32	9,42	9,37	9,37
Maj	9,27	9,36	9,32	9,34
Juni	9,32	9,45	9,37	9,45
Juli	9,39	9,52	9,46	9,46
Augusti	9,35	9,48	9,40	9,44
September	9,45	9,76	9,56	9,76
Oktober	9,63	10,12	9,84	9,87
November	9,84	10,46	10,12	10,31
December	10,28	11,11	10,72	10,94
<b>Information om valutakurs per år:</b>				
2004	8,89	9,27	9,13	9,01
2005	9,00	9,65	9,29	9,43
2006	8,97	9,47	9,26	9,05
2007	9,01	9,47	9,25	9,47
2008	9,27	11,11	9,61	10,94

Klockan 09:30 CET på dagar när organiserade valutamarknader är öppna beräknar svenska banker en fast kurs för SEK mot utländska valutor (genomsnittet av köpkursen och säljkursen). Klockan 10:05 CET fastställer NASDAQ OMX Stockholm en gemensam medelkurs genom att beräkna det genomsnittliga värdet för bankernas fasta kurser. Historiska medelkurser för SEK anges av Centralbanken och används ofta

som standard för officiella avtal, domstolsförfaranden och andra avtal mellan parter i de fall en angiven standard saknas.

Källa: NASDAQ OMX Stockholm

<sup>1</sup> Genomsnittskursen för varje år från 2004 till 2008 är genomsnittet för den dagliga medelkursen under relevant period.

# Finansiell och operationell information i sammandrag

Denna sammanfattning innehåller konsoliderad finansiell information hämtad från Koncernens reviderade konsoliderade finansiella rapporter, som återfinns i annan del i detta Prospekt, från och med och per de tolv månader som avslutades den 31 december 2006, 2007 och 2008. Koncernens resultaträkning har justerats för de presenterade perioderna för att visa de avvikelser som omklassificerats till verksamheter under avveckling på en jämförbar basis. Tillgångar och skulder för avyttrade verksamheter har klassificerats som "tillgångar som innehas för försäljning" respektive "skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning" vid det datum då kriterierna för klassificering av dessa tillgångar som "tillgångar som innehas för försäljning" uppfylldes. Den finansiella informationen i sammandrag bör läsas tillsammans med de konsoliderade rapporterna samt avsnittet "Operationell och finansiell översikt" i detta Prospekt. Koncernens konsoliderade finansiella rapporter har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards så som de har antagits av EU ("IFRS"). Se "Ordlista" för definitioner av och koncept för de termer som nämns i tabellerna nedan:

## Finansiell information

MSEK	1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
<b>Resultaträkning i sammandrag:</b>			
Intäkter	48 952	50 598	53 195
Personalkostnader	-15 916	-16 897	-18 153
Övriga rörelsekostnader	-28 143	-28 682	-31 791
Leasingkostnader för flygplan	-2 350	-2 342	-2 282
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 740	-1 457	-1 591
Resultatandelar i intresseföretag	111	32	-147
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	76	41	4
<b>Rörelseresultat</b>	<b>990</b>	<b>1 293</b>	<b>-765</b>
Resultat från andra värdepappersinnehav	-46	5	-
Finansiella intäkter	587	787	654
Finansiella kostnader	-1 362	-1 041	-933
<b>Resultat före skatt</b>	<b>169</b>	<b>1 044</b>	<b>-1 044</b>
Skatt	26	-273	28
<b>Årets resultat från kvarvarande verksamheter</b>	<b>195</b>	<b>771</b>	<b>-1 016</b>
Resultat från avvecklade verksamheter	4 545	-135	-5 305
<b>Årets resultat</b>	<b>4 740</b>	<b>636</b>	<b>-6 321</b>
Minoritetsintresse	118	-1	-57
<b>Resultat per aktie:</b>			
Resultat per aktie (SEK)	28,10	3,87	-38,08
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter	1,19	4,69	-6,18
<b>Kassaflödesanalys i sammandrag:</b>			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 102	2 866	-2 651
Kassaflöde från investeringsverksamheten	7 485	-213	-2 913
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-7 438	-4 492	2 480
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>2 149</b>	<b>-1 839</b>	<b>-3 084</b>

MSEK	Per 31 december		
	2006	2007	2008
<b>Balansräkning i sammandrag:</b>			
Totala anläggningstillgångar	31 189	26 663	26 840
Totala omsättningstillgångar	19 975	22 107	16 524
Totala tillgångar	51 164	48 770	43 364
Totala kortfristiga fordringar	8 176	6 168	6 000
Tillgångar som innehas för försäljning	-	6 198	3 921
Totala långfristiga skulder	17 847	11 274	17 790
Totala kortfristiga skulder	16 929	20 347	16 892
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	-	5 323	2 465
Totalt eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare	16 366	17 130	8 682
Minoritetsintressen	22	19	-
Totalt eget kapital	16 388	17 149	8 682

## Nyckeltal och övrig finansiell information

Oreviderat	Per 31 december och 1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
Tillväxt i intäkter (%)	n/a	3,4	5,1
EBITDAR (före nedskrivningar) (MSEK) <sup>1</sup>	4 893	5 019	3 251
Justerad EBITDAR (MSEK) <sup>2</sup>	6 065	6 819	4 442
Justerad EBITDAR-marginal (%) <sup>3</sup>	12,4	13,4	8,3
EBT (MSEK)	169	1 044	-1 044
Justerad EBT (MSEK) <sup>4</sup>	1 388	2 798	155
Justerad EBT-marginal (%) <sup>5</sup>	2,8	5,4	0,3
CFROI (%) <sup>6</sup>	15	14	5
Soliditet (%) <sup>7</sup>	32	35	20
Justerad skuldsättningsgrad <sup>8</sup>	1,68	0,92	2,59
Finansiell beredskap (% av omsättningen) <sup>9</sup>	32	29	17
Investeringar, kvarvarande verksamheter <sup>10</sup>	1 791	2 464	4 172

<sup>1</sup> EBITDAR definieras allmänt som resultat före räntor, skatt, avskrivningar, nedskrivningar, samt leasingkostnader. Koncernen definierar EBITDAR (före nedskrivningar) som årets resultat före finansnetto, skattekostnader/-intäkter, avskrivningar och nedskrivningar, leasingkostnader för flygplan, resultatandelar i intresseföretag, resultat vid försäljning av flygplan och byggnader och andra vinster/förluster, justerad för nedskrivningar av tillgångar.

Ledningen anser att EBITDAR (före nedskrivningar) är ett användbart mått för Koncernens resultat då den anser att ett flygbolag med en större andel operationell leasing inte riktigt går att jämföra med flygbolag som har fler inköpta flygplan och därmed har högre avskrivningar och potentiellt högre finansiella kostnader. EBITDAR (före nedskrivningar) är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt vedertagna redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ersättning av nyckeltal som fastställs i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag. Se "Presentation av finansiell in-

formation och viss övrig information". Se not 2 nedan för en beskrivning av beräkningen av EBITDAR (före nedskrivningar) för angivna perioder.

**2 Justerad EBITDAR definieras som EBITDAR (före nedskrivningar) justerat för tillbakaläggning av poster som ledningen anser vara ovanliga eller av engångsnatur.**

Koncernen anser att justerad EBITDAR, som exkluderar poster som ledningen anser vara ovanliga eller av engångsnatur, är ett användbart mått för att analysera Koncernens underliggande verksamhet utan påverkan från dessa ovanliga eller engångsposter. Justerad EBITDAR är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt vedertagna redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ersättning av nyckeltal som fastställs i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information".

EBITDAR (före nedskrivningar) och justerad EBITDAR för Koncernen beräknas enligt nedan för angivna perioder:

MSEK	1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
<b>Årets resultat från kvarvarande verksamheter</b>	<b>195</b>	<b>771</b>	<b>-1 016</b>
Finansnetto <sup>a)</sup>	775	254	279
Skattekostnader/-intäkter	-26	273	-28
Avskrivningar och nedskrivningar	1 689	1 457	1 579
Leasingkostnader	2 350	2 342	2 282
Resultatandel i intresseföretag	-137	-32	147
Försäljning av flygplan och byggnader	-76	-41	-4
Andra vinster/förluster	-3	-5	-
Nedskrivning av tillgångar <sup>b)</sup>	126	-	12
<b>EBITDAR (före nedskrivningar)</b>	<b>4 893</b>	<b>5 019</b>	<b>3 251</b>
<b>Justeringar</b>			
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa <sup>c)</sup>	310	652	100
Uppskattade effekter av Q400-incidenterna <sup>d)</sup>	-	700	450
Omstruktureringskostnader <sup>e)</sup>	328	216	284
Uppskattade effekter av strejker <sup>f)</sup>	350	212	-
Ombudskostnader <sup>g)</sup>	100	-	357
Övriga engångsposter	84	20	-
<b>Justerad EBITDAR</b>	<b>6 065</b>	<b>6 819</b>	<b>4 442</b>

<sup>a)</sup> Omfattar finansiella intäkter och kostnader.

<sup>b)</sup> Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag och andra värdepappersinnehav. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag respektive resultat från andra värdepappersinnehav i koncernens resultaträkning.

<sup>c)</sup> Reflekterar Koncernens resultatandel från joint venture-avtalet med Lufthansa och Koncernens andel av bmi:s förluster på linjer till och från Storbritannien, Skandinavien och Tyskland för de angivna perioderna under ECA-avtalet. I enlighet med ECA fördelades vinsterna och förlusterna på dessa linjer till Bolaget, Lufthansa och bmi med 45%, 45% respektive 10%. ECA löpte ut 2007. Dessa belopp återförs eftersom Koncernen inte anser att dessa avtal överensstämmer med Koncernens övriga liknande avtal och därmed inte reflekterar Koncernens underliggande resultat.

<sup>d)</sup> Detta representerar uppskattningar av effekter på intäkter och ökade kostnader i samband med Q400-incidenterna. Dessa beräknades genom att lägga till den uppskattade negativa effekten på intäkterna om 370 MSEK under 2007 och de uppskattade positiva effekterna på intäkterna om 50 MSEK under 2008 samt de uppskattade ökade kostnaderna på 330 MSEK under 2007 och 800 MSEK under 2008, i första hand på grund av de wet lease-avtal som ingicks för flygplan som ersättning för Q400-flygplanen som togs ur trafik. Wet lease-kostnaderna uppgick under 2007 till 180 MSEK och 710 MSEK i 2008. Koncernen uppskattade effekterna från incidenterna med Q-400 flygplanen baserat på förlorade intäkter på grund av inställda flygningar, prognostiserade intäkter för perioden baserat på jämförbara perioder tidigare år med hänsyn tagen till, bland annat, trafikprognoser, makroekonomiska faktorer och konkurrenssituation. De uppskattade förlusterna för 2008 neutraliserades delvis av en utbetalning på cirka 350 MSEK som togs emot som kompensation från Bombardier, tillverkaren av Q400-flygplanen.

<sup>e)</sup> Omstruktureringskostnaderna representerar primärt kostnader i samband med avgångsvederlag till anställda. Under 2006 inkluderade omstruktureringskostnaderna även 70 MSEK i samband med nedläggningen av anläggningar som inte längre används i verksamheten.

<sup>1)</sup> Under 2006 och 2007 påverkades Koncernen av olika strejker bland fackligt anslutna anställda i Danmark och Sverige. Siffrorna i tabellen ovan representerar den uppskattade negativa effekten på intäkterna i samband med dessa strejker och de ökade kostnaderna som uppstod som ett resultat av dessa strejker delvis neutraliserat av mottagen kompensation. Koncernen uppskattade effekten av strejkerna baserat på förlorade intäkter till följd av inställda flyg, och prognostiserade intäkterna baserat på intäkter under motsvarande period under tidigare år, med hänsyn tagen till, bland annat, trafikprognoser, makroekonomiska faktorer och konkurrenssituation. De ökade kostnaderna som uppstod till följd av strejkerna var uppskattade baserat på ökade kostnader i samband med passagerarsättning, alternativa researrangemang för strandsatta passagerare samt övertidssättning till kundservice- och biljettförsäljningspersonal. Under 2007, mottog Koncernen 300 MSEK som kompensation för strejkerna.

<sup>9)</sup> Omfattar juridiska kostnader och kostnader för förlikning i samband med utredningen av fraktverksamheten av det amerikanska justitiedepartementet 2006 och 2007, samt advokatkostnader om 84 MSEK i samband med de konflikter med arbetsmarknadslagstiftningen som uppstod vid anställning av markservicepersonal som tidigare varit anställd på Braathens år 2002.

**3 Justerad EBITDAR-marginal avser justerad EBITDAR dividerat med intäkterna.**

**4 Justerad EBT, definieras som resultat före skatt justerat för nedskrivning av tillgångar, försäljning av flygplan och byggnader, andra vinster/förluster och engångsposter.**

Koncernledningen anser att det är ett användbart verktyg för utvärdering av verksamhetens underliggande resultat. Koncernen gör justeringar i resultatet före skatt, eftersom ledningen inte anser att dessa poster ger en korrekt återspeglning av verksamhetens faktiska karaktär och/eller eftersom dessa poster är antingen engångsposter eller av ovanlig karaktär. Koncernen har valt att göra dessa justeringar för att visa en tydligare bild av resultatet av Koncernens underliggande verksamhet och generera ett nyckeltal som enklare kan jämföras över en längre tid. Justerad EBT är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS och bör inte betraktas som ett alternativ till resultat före skatt. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag.

Justerad EBT för Koncernen beräknas enligt nedan för angivna perioder:

MSEK	1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
Resultat före skatt	169	1 044	-1 044
<i>Justeringar:</i> <sup>a)</sup>			
Nedskrivning av tillgångar <sup>b)</sup>	126	-	12
Försäljning av flygplan och byggnader	-76	-41	-4
Andra vinster/förluster	-3	-5	-
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa	310	652	100
Uppskattade effekter av Q400-incidenterna	-	700	450
Omstruktureringskostnader	328	216	284
Uppskattade effekter av strejker	350	212	-
Ombudskostnader	100	-	357
Övriga engångsposter	84	20	-
<b>Justerad EBT</b>	<b>1 388</b>	<b>2 798</b>	<b>155</b>

<sup>a)</sup> Se beskrivningen av justeringar i ovanstående avstämning av justerad EBITDAR.

<sup>b)</sup> Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag och andra värdepappersinnehav. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag respektive resultat från andra värdepappersinnehav i koncernens resultaträkning.

**5 Justerad EBT-marginal avser justerad EBT dividerat med intäkterna.**

**6 CFROI (Cash Flow Return On Investment) är justerad EBITDAR i relation till totala tillgångar (justerat sysselsatt kapital) som beräknas som synligt eget kapital, plus minoritetsandelar, plus övervärde i flygplansflottan, plus 7 gånger den årliga nettokostnaden för operationell flygplansleasing plus finansiell nettoskuld, minus kapitalandelar i intresseföretag. Måttet kan också uttryckas som de totala tillgångarnas bokförda värde, plus övervärdet i flygplansflottan, plus 7 gånger den årliga nettokostnaden för operationell flygplansleasing, minus kapitalandelar i intresseföretag minus icke räntebärande skulder och räntebärande tillgångar exklusive pensionsnetto.**

Ledningen anser att CFROI är ett användbart mått för Koncernens resultat då den anser att ett flygbolag med en större andel operationell leasing och finansieringslösningar som ej återspeglas på balansräkningen inte riktigt går att jämföra

med flygbolag som har fler inköpta flygplan och färre finansieringslösningar som ej återspeglas på balansräkningen. Koncernen presenterar därför CFROI som ett jämförelsemått som kan användas för att jämföra Koncernens resultat, som har en större andel operationell leasing och finansieringslösningar som ej återspeglas på balansräkningen, med andra flygbolag som har en större andel inköpta plan och lägre andel finansieringslösningar som ej återspeglas på balansräkningen. CFROI är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt accepterade redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ett alternativ till andra mått som fastställs i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag.

<sup>7</sup> **Eget kapital (inklusive minoritetsintressen) dividerat med totala tillgångar.**

<sup>8</sup> **Beräknat genom att dividera finansiell nettoskuld (räntebärande skulder minus räntebärande tillgångar, exklusive pensionstillgångar) plus sju gånger den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing netto, med eget kapital.**

Koncernledningen är av uppfattningen att detta nyckeltal är ett användbart mått på Koncernens operationella utveckling då ett flygbolag med fler operationella leasor och åtaganden utanför balansräkningen inte är jämförbart med ett flygbolag med fler inköpta flygplan och färre åtaganden utanför balansräkningen. Koncernen presenterar därför nyckeltalet finansiell nettoskuld justerad för kostnader för operationella leasor i relation till eget kapital som ett jämförelsemått för att kunna jämföra Koncernens finansiella ställning och resultat, vilket inkluderar ett stort antal operationella leasor och åtaganden utanför balansräkningen, med den finansiella ställningen och resultatet hos andra flygbolag som har fler inköpta flygplan och färre åtaganden utanför balansräkningen. Nyckeltalet justerad skuldsättningsgrad är inte definierat i enlighet med IFRS eller andra generellt antagna redovisningsprinciper och ska inte anses ersätta nyckeltal som definieras i enlighet med IFRS. Andra företag inom flygbranschen kan beräkna detta nyckeltal annorlunda, därför är det möjligt att de av Koncernen redovisade siffrorna inte är direkt jämförbara med andra bolags siffror.

<sup>9</sup> **Finansiell beredskap består av likvida medel plus outnyttjade kreditfaciliteter.**

<sup>10</sup> **Se not 37 i de konsoliderade finansiella rapporterna i detta Prospekt.**

## Operationella nyckeltal

Oreviderat	1 januari — 31 december		
	2006	2007	2008
Antal beflugna destinationer (reguljärtrafik) <sup>1</sup>	164	158	176
Antal flygningar (reguljärtrafik) <sup>1</sup>	552 899	423 807	427 201
Antal passagerare, totalt (tusental) <sup>2</sup>	30 139	30 590	30 772
Antal passagerare, reguljärtrafik (tusental)	28 863	29 165	29 593
Offererade säteskilometer, ASK, totalt (miljoner) <sup>2</sup>	44 353	44 446	45 779
Offererade säteskilometer, ASK, reguljärtrafik (miljoner)	40 188	40 031	42 008
Betalda passagerarkilometer, RPK, totalt (miljoner) <sup>1,2</sup>	46 770	33 082	33 097
Betalda passagerarkilometer, RPK (reguljärtrafik) (miljoner)	29 545	29 365	29 907
Kabinfaktor (total) (%) <sup>2</sup>	74,3	73,4	71,2
Genomsnittlig passagerarsträcka, totalt (km) <sup>1</sup>	1 084	1 054	1 070
Betalat flygbränslepris, genomsnitt (USD/ton)	715	781	1 020
Intäkt per passagerare (SEK) <sup>3</sup>	1,20	1,25	1,27
RASK (SEK) <sup>4</sup>	0,80	0,92	0,91

<sup>1</sup> Inkluderar Spanair och airBaltic för 2006.

<sup>2</sup> Totalen avspeglar reguljärtrafik, charter och ad hoc-flygningar.

<sup>3</sup> Passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet betalda passagerarkilometer (RPK) (reguljärtrafik).

<sup>4</sup> Passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet offererade säteskilometer (ASK) (reguljärtrafik).



# Sammanfattning av operationell och finansiell översikt

Informationen i detta avsnitt är en sammanfattning av vissa händelser som påverkat Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat för åren 2006, 2007 och 2008. Denna sammanfattning är baserad på Koncernens konsoliderade finansiella rapporter för räkenskapsåren som slutade 31 december 2006, 2007 och 2008 och bör läsas tillsammans med de konsoliderade finansiella rapporter samt avsnittet "Operationell och finansiell översikt" i detta Prospekt. Följande sammanfattning inkluderar vissa framåtriktade uttalanden avseende trender inom flygbranschen och Koncernens marknader. Se "Framåtriktade uttalanden".

## Koncernens resultat

### Intäkter

Koncernens intäkter uppgick till 48 952 MSEK under 2006, 50 598 MSEK under 2007 och 53 195 MSEK under 2008.

Koncernens intäkter ökade med 5,1% från 2007 till 2008 som ett resultat av en ökning av det genomsnittliga priset som passagerarna betalade under perioden, vilket primärt berodde på högre bränsletillägg, som tillämpades under större delen av 2008 som en följd av den höga volatiliteten i flygbränslepriserna (dessa tillägg minskade emellertid i början av november 2008). Intäkterna under 2008 var också högre än under 2007 då intäkterna under 2007 minskade på grund av Q400-incidenterna under september och oktober 2007 samt strejker i Danmark och Sverige under 2007. Passagerarintäkter ökade med 3,5% från 2007 till 2008, huvudsakligen som ett resultat av ökningen av genomsnittliga priser som ett resultat av högre bränsletillägg. Antalet passagerare på Koncernens flygbolag ökade med 1,5% från 2007 till 2008, dock minskade antalet passagerare med 5,3% under andra halvan av 2008 jämfört med motsvarande period 2007 som en konsekvens av den försämrade konjunkturen som påverkade Koncernens samtliga hemmamarknader. RPK (reguljärtrafik) ökade med 1,9% som ett resultat av ökningen av antalet kilometer flygna under 2008, vilket huvudsakligen berodde på lanseringen av Scandinavian Airlines Norges nya linjer under första halvåret. Som ett resultat av den försämrade konjunkturen på Koncernens samtliga hemmamarknader mot slutet av året minskade RPK med 6,8% under fjärde kvartalet 2008 jämfört med motsvarande period 2007. ASK ökade med 4,9% under 2008 som en konsekvens av Scandinavian Airlines Norges lansering av nya flygningar till fritidsdestinationer samt ett ökat antal flygningar av Scandinavian Airlines Sverige på linjer till och från Sverige och resten av Europa. Yielden ökade med 1,6% under 2008 vilket reflekterade de initiativ Koncernen introducerade som en del av Profit 2008 för att bibehålla yielden i en tid av minskad efterfrågan, samt högre bränsletillägg under perioden.

Koncernens intäkter ökade med 3,4% från 2006 till 2007 framförallt som ett resultat av att passagerarintäkterna ökade med 4,1% vilket huvudsakligen berodde på god efterfrågan vilket avspeglas i passagerarantalet som ökade med 1,0% under 2007. Ökningen av intäkterna var också hänförlig till en ökning av intäkter från chartertrafik om 10,1% under 2007 och återspeglar främst ökad charterverksamhet inom Scandinavian Airlines Danmark vilket möjliggjordes av ökat flygplansutnyttjande. Under 2007 förblev RPK (reguljärtrafik) och ASK på samma nivåer som 2006, då Koncernens flygbolag fokuserade på att maximera intäkter från existerande linjer och verksamheter och kapacitetshantering.

### Rörelsekostnader

Koncernens rörelsekostnader uppgick till 44 059 MSEK under 2006, 45 579 MSEK under 2007 och 49 944 MSEK under 2008.

Ökningen av rörelsekostnader om 9,6% från 2007 till 2008 berodde huvudsakligen på högre flygbränslekostnader och personalkostnader. Flygbränslekostnader ökade med 27,6% under 2008 i jämförelse med 2007, på grund av högre flygbränslepriser vilka ökade under större delen av perioden. Personalkostnader ökade med 7,4% under 2008, främst på grund av en generell ökning av lönenivån, retroaktiva betalningar till piloter enligt kollektivavtalen med pilotföreningarna, såväl som ökade pensionskostnader för personal, företrädesvis i Norge. Koncernens rörelsekostnader ökade också från 2007 till 2008 på grund av kostnader relaterade till wet lease-avtal som ingicks för att ersätta Koncernens flygplan som togs ur trafik med anledning av Q400-incidenterna i september och oktober 2007. Rörelsekostnader under 2008 bestod även av böter om 314 MSEK utfärdade av det amerikanska justitiedepartementet i samband med det amerikanska konkurrensverkets utredning av viss verksamhet inom SAS Cargo. SAS Cargo ingick en förlikning med det amerikanska justitiedepartementet, i enlighet med vilken SAS Cargo har accepterat att betala böter om 52 MUSD under en fyraårsperiod.

Rörelsekostnaderna för Koncernen ökade med 3,5% från 2006 till 2007 och berodde främst på ökade personalkostnader, höjda luftfartsavgifter, ökade försäljningskostnader och högre kostnader för tekniskt flygplansunderhåll hänförligt till den ökade kapaciteten. Personalkostnaderna ökade med 6,2% från 2006 till 2007 primärt till följd av löneutjämning bland personalen i Norge som ett resultat av kostnadsinflation kopplad till den starka ekonomiska tillväxten i Norge, vilket ledde till högre löner och pensionskostnader. Kostnaderna för tekniskt flygplansunderhåll ökade med 5,9% på grund av att ett flertal av Koncernens flygplan under 2007 nådde en punkt i sin livslängd då tungt underhåll var nödvändigt.

### Årets resultat

Koncernen redovisade en vinst om 4 740 MSEK under 2006 och 636 MSEK under 2007. Koncernen redovisade en förlust om 6 321 MSEK under 2008.

I tillägg till det som beskrivits ovan påverkades Koncernens resultat under varje år av resultat i 2007 i 2008 avvecklade verksamheter (se "Sammanfattning av avyttringar" nedan). Koncernen redovisade en förlust från 2007 avvecklade verksamheter om 5 305 MSEK under 2008 vilket huvudsakligen berodde på förluster och nedskrivningar uppgående till 4 895 MSEK i samband med försäljningen av Spanair. Koncernen redovisade en förlust från 2008 avvecklade verksamheter under 2007

på 135 MSEK huvudsakligen hänförlig till förluster efter skatt samt nedskrivning av goodwill i Spanair and AeBal om 713 MSEK, vilket motverkades av vinster från andra avvecklade verksamheter under 2007. Resultatet från avvecklade verksamheter uppgick till 4 545 MSEK under 2006 och bestod primärt av en realisationsvinst från börsintroduktionen och avyttringen av 91% av Koncernens innehav i Rezidor Hotel Group, vilket delvis motverkades av förluster efter skatt och nedskrivning av goodwill i Spanair, AeBal, SAS Media och SAS Component.

#### **Kassaflöden**

Koncernens likvida medel uppgick till 10 803 MSEK, 8 891 MSEK och 5 783 MSEK per 31 december 2006, 2007 respektive 2008.

Minskningen i likvida medel om 3 108 MSEK från årsslutet 2007 till årsslutet 2008 reflekterade ett negativt kassaflöde från den löpande verksamheten och investeringsverksamheten och inkluderade 4 448 MSEK som hänförde sig till inköp av flygplan och andra materiella tillgångar. Dessa kassautflöden motverkades endast delvis av ett positivt kassaflöde från finansieringsverksamheten relaterade till upplåning under 2008.

Minskningen av likvida medel om 1 912 MSEK från årsslutet 2006 till årsslutet 2007 reflekterade primärt ett negativt kassaflöde från investeringsverksamheten vilket inkluderade totala investeringar om 2 908 MSEK relaterade till inköp av flygplan och andra materiella anläggningstillgångar under 2007 samt kassautflöden i samband med återbetalning av Koncernens lån under 2007. Detta negativa kassaflöde motverkades endast delvis av ett positivt kassaflöde från den löpande verksamheten, vilket återspeglade ett större antal sålda biljetter tack vare en period som karaktäriserades av starkare ekonomisk tillväxt och en större efterfrågan inom Koncernens huvudmarknader.

#### **Lån**

Koncernens totala låneskuld (inklusive kortfristig del av långfristiga lån men exklusive skulder hänförliga till verksamheter under avveckling) uppgick den 31 december 2008 till 15 761 MSEK, jämfört med 8 744 MSEK den 31 december 2007 och 16 420 MSEK den 31 december 2006. Ökningen av låneskulden från årsslutet 2007 till års-

slutet 2008 återspeglade huvudsakligen Koncernens utnyttjande av tillgängliga kreditfaciliteter under 2008 för att finansiera den löpande verksamheten.

#### **Senaste händelser och marknadsutveckling**

Flygmarknaden under januari och februari 2009 karakteriserades av lägre efterfrågan på grund av det försämrade makroekonomiska klimatet, både i den nordiska regionen och globalt. Koncernens verksamhet är säsongsberoende och Koncernen har historiskt sett upplevt lägre efterfrågan under perioden december till februari. Koncernens totala antal passagerare och RPK minskade i januari och februari 2009 jämfört med motsvarande perioder under 2008. Även ASK minskade under denna period då Koncernen justerade kapaciteten på sina linjer för att möta den minskade efterfrågan på marknaden och ett svagare ekonomiskt klimat. Yielden var positiv och förbättrades under både januari och februari 2009 jämfört med motsvarande perioder 2008, vilket var hänförligt till kapacitetsreduceringar och nedläggningar av olönsamma linjer till fritidsdestinationer för att fokusera kapacitet på linjer med huvudsakligen affärsresenärer vilka tenderar till att generera fler köp av biljetter med högre yield, såsom Business Class och Economy Extra.

Koncernen förväntar sig att ett antal faktorer kommer att fortsätta ha en negativ inverkan på Koncernens resultat under 2009, huvudsakligen en svagare BNP-utveckling, vilken kommer att fortsätta påverka efterfrågan för flygresor, samt risken för ett högre oljepris, kombinerat med en starkare USD under 2009. Koncernen uppskattar att den ekonomiska tillväxten kommer att vara negativ under 2009, då officiella prognoser har reviderats ner för att återspegla den nedåtgående ekonomiska trenden i såväl Norden som i den globala ekonomin. Följaktligen förväntar sig Koncernen att antalet transporterade flygresenärer till, från och inom den nordiska regionen kommer att minska under 2009 jämfört med 2008. Koncernen förväntar sig även fortsatt osäkerhet kring flygbränslepriser, även om priserna fallit markant i samband med nedgången i den globala ekonomin. Trots att Koncernen inte kan garantera att åtgärderna som vidtas inom Core SAS kommer vara fullt lyckosamma bedömer Koncernen att åtgärderna som vidtas inom Core SAS kommer att hjälpa till att motverka ovan nämnda utveckling.

# Operationell och finansiell översikt

## Översikt

### Allmänt

Koncernens kärnverksamhet är att bedriva flygtrafik för passagerare inom ett omfattande nordiskt, europeiskt och interkontinentalt linjenätverk. Under 2008 sysselsatte Koncernen i genomsnitt 20 496 heltidsanställda, hade i genomsnitt 1 170 dagliga avgångar och erbjöd reguljär- och charterflygningar till 176 destinationer i Norden, övriga Europa, Nordamerika och Asien. Under 2008 genererade Koncernen intäkter om totalt 53 195 MSEK och transporterade cirka 29 miljoner passagerare.

SAS är medlem i Star Alliance, som är kärnan i Koncernens globala partner- och nätverksstrategi och som tillhandahåller ett globalt erbjudande av tillförlitliga reseprodukter och -tjänster till Koncernens kunder. Star Alliance är världens största flygbolagsallians med 24 medlemmar, inklusive tre regionala flygbolag, och erbjuder dagligen fler än 16 500 avgångar till 912 destinationer i 159 länder.

Utöver passagerartrafik bedriver Koncernen fraktrafik samt andra flygrelaterade tjänster vid utvalda flygplatser i Koncernens linjenätverk. Koncernen tillhandahåller för närvarande fraktservice på 14 flygplatser i Europa och Nordamerika. Majoriteten av fraktintäkterna kommer från utnyttjandet av ledig kapacitet i flygplanens lastutrymme vid passagerarflygningar som används för att transportera varor, reservdelar och andra produkter åt en bred kundgrupp bestående av främst skandinaviska företag och andra tredje parter. Koncernens flygrelaterade tjänster utnyttjas framförallt av Koncernens flygbolag och inkluderar ground handling-tjänster för passagerare, bagage och flygplan, tekniskt underhåll, reparationer och andra flygplatsrelaterade tjänster.

För att öka Koncernens lönsamhet och för att bemöta den rådande globala situationen och interna utmaningar, har Koncernen lanserat en förnyad strategi, benämnd Core SAS, vilken förväntas implementeras under perioden 2009 till 2011. Core SAS syftar till att fokusera och omstrukturera Koncernens verksamhet kring fem huvudområden:

- Fokus på den nordiska hemmamarknaden;
- Fokus på affärsresenärer och ett starkt kommersiellt erbjudande;
- Förbättrad kostnadsbas;
- Besluts- och kostnadseffektiv organisation med förstärkt kundfokus; och
- Förstärkt kapitalstruktur.

Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS" för en mer detaljerad beskrivning av Core SAS, vilka åtgärder Koncernen kommer att vidta för att implementera Core SAS och Koncernens uppskattning av Core SAS-effekter på verksamheten, resultatet och den finansiella ställningen.

### Presentation av finansiell information

Den finansiella information som presenteras i detta Prospekt, och som redogörs för i detta avsnitt, är hämtad från reviderade finansiella rapporter per den 31 december 2006, 2007 och 2008, vilka är upprättade i enlighet med IFRS.

Koncernen tillhandahåller finansiell information för de olika affärsområden och geografiska marknader som ingår i Koncernen. Rörelseresultatet för den aktuella perioden analyseras för respektive

affärsområde: (1) SAS Scandinavian Airlines, (2) SAS Individually Branded Airlines och (3) SAS Aviation Services. Intäkterna bryts ned ytterligare på de olika geografiska marknader där Koncernen är verksam. Trafikintäkterna från inrikesverksamheten i Danmark, Norge och Sverige allokeras geografiskt till "inrikesmarknaden". Trafik mellan Danmark, Norge och Sverige allokeras geografiskt till den "intraskandinaviska marknaden". Övriga trafikintäkter allokeras till den geografiska marknad där destinationen är belägen. Övriga intäkter allokeras till respektive geografisk marknad baserat på: (1) kundens geografiska läge i förhållande till t.ex. varor som exporteras till en kund i ett annat land eller (2) det geografiska läge där tjänsten utförs.

Som en del av Core SAS kommer såväl affärsområdena som segmentsrapportering att omorganiseras. Av den anledningen kan den historiska finansiella informationen om affärsområdena, som presenteras och diskuteras i detta Prospekt, komma att skilja sig från Koncernens framtida finansiella rapporter och information efter genomförd omorganisation. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS".

### Sammanfattning av avyttringar

Historiskt har Koncernen avyttrat vissa dotterbolag och innehav som en del av Koncernens strategi att fokusera på den flygplansverksamhet som ingår i kärnverksamheten och på den nordiska marknaden. Koncernen avyttrade, eller ingick avtal om att avyttra, följande dotterbolag och innehav under de aktuella perioderna:

#### Räkenskapsåret 2006

- *Rezidor Hotel Group*. Koncernen avyttrade 91% av sitt aktieinnehav i Rezidor Hotel Group i november 2006 genom en börsnotering av Rezidor Hotel Group på Stockholm OMX Nordic Exchange. Koncernen erhöll 5 324 MSEK och redovisade 2006 en realisationsvinst från aktieförsäljningen om 4 254 MSEK före kostnader som uppkom i samband med börsnoteringen. Resterande aktier i Rezidor Hotel Group såldes till Carlson Companies i maj 2007 för 584 MSEK.

#### Räkenskapsåret 2007

- *SAS Flight Academy*. Koncernen sålde sitt dotterbolag SAS Flight Academy till STAR Capital Partners i februari 2007 för cirka 550 MSEK.
- *Newco*. Koncernen sålde sitt innehav i det spanska ground handling-bolaget Spanish Newco Airport Services ("Newco") till Teinver i september 2007 för 322 MSEK.

#### Räkenskapsåret 2008

- *SAS Media*. Koncernen sålde sitt dotterbolag SAS Media till Datagraf i april 2008 för 7 MSEK. Koncernen redovisade en realisationsförlust på 11 MSEK från försäljningen. SAS Medias verksamhet var inriktad på produktion av ombordtidningar för Koncernens flygbolag samt relaterade publikationer.
- *SAS Facility Management*. Koncernen avyttrade sitt dotterbolag SAS Facility Management till Coor Service Management i juni 2008. Då endast ett symboliskt belopp erlades som köpeskilling gjorde Koncernen en realisationsförlust på 30 MSEK vid försäljningen motsvarande Koncernens bokförda värde på innehav.

Avyttringen gjordes i enlighet med Koncernens strategi att i ökad grad outsourca verksamheter som inte ingår i kärnverksamheten. I samband med avyttringen ingick Koncernen ett serviceavtal med Coor Service Management för tillhandahållande av kontors- och fastighetstjänster till Koncernen.

- *ST Aerospace Solutions (Europe)*. Koncernen avyttrade sitt kvarvarande innehav i ST Aerospace Solutions (Europe), en leverantör av reservdelar och utrustning, till Singapore Technologies i juni 2008. Försäljningen genomfördes genom utnyttjandet av en säljoption som Koncernen erhöll då 67% av innehavet i SAS Component avyttrades 2005. Koncernen redovisade en realisationsförlust från försäljningen om 139 MSEK.
- *airBaltic*. Koncernen sålde sitt innehav på 47,2% i airBaltic till ledningen för airBaltic i december 2008 för cirka 216 MSEK. Försäljningen av airBaltic skedde till följd av den lettiska regeringens beslut i början av 2008 att inte fortsätta att privatisera flygbolaget. Koncernen redovisade en realisationsvinst på 169 MSEK från försäljningen.
- *AeBal*. Koncernen sålde sitt innehav i AeBal S.A. ("AeBal") till Proturin S.L., ett spanskt bolag baserat på Mallorca. AeBal, som Koncernen förvärvade som en del av innehavet i Spanair, bedriver flygverksamhet för Spanair. Då ingen köpeskillning betalades i samband med försäljningen, resulterade försäljningen i en realisationsförlust om 203 MSEK under fjärde kvartalet 2008.
- *Spanair*. Koncernen ingick den 18 december 2008 ett initialt avtal med ett konsortium av investerare från Katalonien, Spanien, lett av Consorci de Turisme de Barcelona och Catalana d'Iniciatives, avseende en försäljning av 80,1% av Spanair. Koncernen ingick ett slutligt avtal angående försäljningen den 30 januari 2009. Köpeskillningen sattes till 1 EUR. Transaktionen förväntas avslutas under första kvartalet 2009, förutsatt att vissa villkor uppfylls, såsom erforderliga myndighetstillstånd. Koncernen kan inte garantera att transaktionen avslutas inom den förväntade tidsramen eller överhuvudtaget.

Efter att transaktionen avslutas kommer Koncernen att kvarstå som ägare av 19,9% av aktierna i Spanair. Koncernen har tillhandahållit och förbundit sig att fortsättningsvis tillhandahålla viss finansiering till Spanair fram till dess att transaktionen har avslutats, samt även efter försäljningen, vilken inkluderar:

- Ett kapitaltillskott uppgående till 20 MEUR genom omvandling av befintliga lån och/eller av Koncernen tidigare beviljad finansiering till Spanair;
- Utställandet av en säljarrevers till Spanair bestående av:
  - Ett lån på 99 MEUR för att finansiera Spanairs operativa likviditetsbehov. Koncernen finansierade denna del av säljarreversen till Spanair under 2008 via existerande lån till Spanair, vilka kommer att vara utestående även efter genomförandet av avyttringen och förfalla i januari 2014 (löptiden kan därefter förlängas upp till ett år i taget om återbetalning av lånet medför att Spanair blir insolvent);
  - Ett lån på maximalt 50 MEUR för att täcka eventuella framtida finansieringsbehov i händelse av att Spanair inte lyckas täcka framtida finansieringsbehov genom extern finansiering. Detta lån finns tillgängligt för Spanair fram till den 31 december 2011 och förfaller i januari 2014 om det utnyttjas (löptiden kan förlängas upp till ett år i taget om återbetalning av lånet medför att Spanair blir insolvent); och
  - Garantier om maximalt 36 MEUR. De existerande garan-

tierna, utställda av Bolaget för Spanairs räkning, kan komma att ersättas eller bytas ut mot nya garantier av Koncernen för Spanairs operationella åtaganden (såsom avtal med leverantörer) om maximalt 36 MEUR. Villkoren för de nya garantierna, inklusive förfalldatum, kommer att överensstämma med existerande garantier; garantierna kräver emellertid inte att Koncernen upprätthåller dessa efter den 30 januari 2014. Möjligheten för Spanair att ersätta de existerande garantierna från Koncernen med nya garantier från Koncernen löper ut den 31 december 2009.

- En bryggfinansieringsfacilitet till Spanairs köpare om maximalt 30 MEUR i händelse av att köparna inte lyckas tillskjuta hela summan om 80 MEUR i kapitaltillskott till Spanair. Denna facilitet finns tillgänglig för köparna till och med den 1 december 2009 och vid förlängning, förfaller den 31 december 2009.

Bolaget har vidare åtagit sig att efter bästa förmåga anskaffa extern bryggfinansiering för det fall Spanairs finansieringsbehov (inklusive garantier för dess operationella åtaganden) som antagits i Spanairs nuvarande kassaflödesprognoser överstiger vissa nivåer före datumet då köparens kapitaltillskott om 80 MEUR blir tillgängligt. Se "Legala frågor och kompletterande information – Väsentliga avtal – Förvärv och avyttringar".

Under 2008 har Koncernen bokfört nedskrivningar om 1 686 MSEK avseende goodwill i Spanair samt 273 MSEK avseende uppskjuten skattefordran i Spanair. Dessutom har Koncernen med anledning av att Spanair redovisas som verksamhet under avveckling bokfört sin investering i Spanair till verkligt värde vilket gav upphov till ytterligare en kostnad om 712 MSEK.

Koncernens resultaträkning har justerats för de presenterade perioderna för att visa de avyttringar som omklassificerats till verksamheter under avveckling på en jämförbar basis. Tillgångar och skulder för avyttrade verksamheter har klassificerats som "tillgångar som innehas för försäljning" respektive "skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning" vid det datum då kriterierna för klassificering av dessa tillgångar som "tillgångar som innehas för försäljning" uppfylldes. Exempelvis uppfyllde tillgångar hänförliga till Spanair kriterierna för redovisning som "tillgångar som innehas för försäljning" per 31 december 2008 och per 31 december 2007 och klassificeras därmed som "innehav av tillgångar för försäljning" i balansräkningen per 31 december 2008 och 2007 men inte per 31 december 2006.

### **Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat**

#### *Utveckling på de globala och lokala flygmarknaderna*

Koncernen redovisade betydande förluster från sina kvarvarande verksamheter mellan 2001 och 2005, vilket väsentligen försvagat Koncernens ekonomiska ställning och resultat. Faktorer som bidragit till denna period med förluster, som inleddes 2001, omfattar terroristattacker den 11 september 2001, SARS-epidemin och ökad konkurrens inom den globala flygindustrin. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Koncernen har en historik med redovisade förluster och Koncernens framtida lönsamhet och finansiella ställning är beroende av att Core SAS genomförs på ett framgångsrikt sätt". Därtill kommer rapporter från ett flertal ekonomer som konstaterar att EU befinner sig i en recession och att den ekonomiska tillväxten i Norden, Koncernens huvudmarknad, var negativ under fjärde kvartalet



2008 och förväntas förvärras under 2009. Dessutom har den senaste tidens ekonomiska nedgång, såväl globalt som lokalt, medfört en kraftigt reducerad efterfrågan på flygresor på grund av att företag drar ned på sina utlägg för flygresor eller att affärsverksamhet som förutsätter resa med flyg minskat. Detta gäller även privatresenärer som har minskat, skjutit upp eller helt avstått från flygresor. Beteendemönstret hos affärsresenärerna, Koncernens huvudsakliga kundgrupp, har förändrats till följd av den sviktande marknaden vilket i sin tur påverkat Koncernens resultat negativt. Efterfrågan från dessa passagerare har minskat och Koncernen har sett en minskning av intäkterna från dyrare biljetter (såsom "Business class" och "Economy Extra") till förmån för billigare biljetter (såsom "Economy"). Koncernen har upplevt en negativ resultattrend sedan november 2007 och redovisade 2008 en förlust före skatt från kvarvarande verksamheter om 1 044 MSEK. Detta var huvudsakligen en konsekvens av utvecklingen på de globala och lokala flygmarknaderna så väl som ökade flygbränslepriser och effekter från Q400-incidenterna i september och oktober 2007. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till flygbranschen—Såväl efterfrågan på flygresor som Koncernens lönsamhet och förmåga att finansiera sin verksamhet har påverkats, och kan komma att påverkas, negativt av den ekonomiska nedgången på både världsmarknaden och lokala marknader." och "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Koncernen är beroende av de skandinaviska marknaderna för en betydande del av sina intäkter. Konjunkturedgången på dessa marknader har haft och kommer fortsätta att ha en väsentlig effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat".

För att hantera den aktuella krisen inom flygindustrin lanserade Koncernen ett kortsiktigt åtgärdsprogram i april 2008, "Profit 2008", med åtgärder för att öka intäkterna, såsom högre biljettpriser inklusive högre bränsletillägg och försäljning av mer lönsamma biljetter, förändringar i trafikprogram för att minska kapaciteten samt kostnadsbesparande åtgärder om totalt 1 500 MSEK. Dessa åtaganden var i slutet av 2008 till fullo implementerade. Kostnadsbesparingarna omfattade personalnedskärningar på administrations- och säljsidan samt ett tillfälligt stopp för marknadsförings- och utvecklingsprojekt. I programmet ingick även en minskning av Koncernens flotta med 18 flygplan samt en kapacitetsminskning om 10% som ett led i kostnadsbesparingarna.

#### Core SAS

Koncernens förnyade strategi, Core SAS, är avgörande för dess framtida utveckling och framgång. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS". Core SAS innehåller fem huvudområden:

- Fokus på den nordiska hemmamarknaden genom att avyttra Koncernens innehav i flygbolag utanför den nordiska regionen som ej direkt tillhör kärnverksamheten och genom antingen avyttring eller avveckling av vissa av Koncernens flygrelaterade verksamheter som inte bedöms som strategiskt viktiga;
- Fokus på affärsresenärer och att stärka det kommersiella erbjudandet genom att lägga ner olönsamma linjer och fokusera på linjer som är viktiga för affärsresenärer genom att minska Koncernens kapacitet och genom att implementera Koncernens nya kommersiella erbjudande "Service And Simplicity";
- Förbättra Koncernens kostnadsbas genom att implementera ett omfattande kostnadsbesparingsprogram som förväntas reducera 2008 års årliga kostnadsbas på Koncernnivå med cirka 3,6 miljarder SEK (inklusive kostnadsminskningar om cirka 1 miljard SEK från Strategi 2011, av vilka cirka 700 MSEK implementerades under andra halvåret av 2008), före beaktande av engångskostnader avseende omstruktureringen om cirka 400 MSEK;

- Förenklad organisation med förstärkt kundfokus genom att förändra Koncernens övergripande organisation till att bli mer centraliserad, effektiv och kundorienterad, vilket beräknas reducera 2008 års årliga kostnadsbas på Koncernnivå med cirka 400 MSEK före beaktande av engångskostnader avseende omstruktureringen om cirka 500 MSEK; samt
- Förstärka Koncernens kapitalstruktur genom att förlänga löptiden för cirka 6,5 miljarder SEK av Koncernens lån samt genom att genomföra Företrädesemissionen.

Som framgår ovan bygger Core SAS på vissa mål och prognoser som grundar sig på aktuella förväntningar och antaganden om framtiden, inklusive minskning av personal och kostnader. Förväntade resultat kan avvika markant från faktiska resultat på grund av en rad faktorer såsom förändringar på de marknader som Koncernen är verksam på, Koncernens förmåga att expandera och utveckla sin verksamhet som planerat samt makroekonomiska förhållanden. Varje implementeringsstrategi påverkas dessutom av vissa faktorer, såsom förmågan att hitta intresserade köpare och industriella partners som vill köpa eller investera i icke-kärnverksamheter samt fortsatt goda relationer med fackföreningar för att kunna genomföra minskningar av personalstyrkan, löner och andra personalförmåner. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Det kan inte garanteras att Koncernen kommer kunna uppnå de mål och prognoser som ingår i Core SAS. Om Koncernen inte lyckas uppnå dessa mål eller om Core SAS i övrigt inte är framgångsrikt kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat."

Initiativen inom Core SAS kommer att implementeras inom respektive affärsområde. I syfte att övervaka utvecklingen av huvudområdena inom Core SAS har Koncernen upprättat ett särskilt programkontor för att centraliserat kunna övervaka genomförandet av dessa initiativ. Affärsområdena kommer att rapportera framstegen till programkontoret under ledning av en omstruktureringsansvarig, som i sin tur rapporterar till Koncernledningen.

#### Kapacitet och kapacitetsutnyttjande

Koncernens rörelseresultat påverkas främst av passagerarantal, passagerarnas betalda genomsnittspris och fraktvolym. Passagerarantalet och fraktvolymen påverkas i sin tur av antalet flygplan i Koncernens flotta, kapaciteten för dessa flygplan, kapacitetsutnyttjandet, slot-tillgängligheten på de flygplatser som Koncernens flygbolag betjänar samt det allmänna lokala och globala ekonomiska klimatet och konkurrenssituationen. För att maximera de totala intäkterna, antalet passagerare och fraktvolymen är det viktigt att välja rätt flygplanstyp och storlek till de olika linjer som beflygs och därmed utnyttja flottan på bästa sätt.

#### Kapacitet

I tabellen nedan visas uppgifter om kapacitet och ålder för Koncernens flotta för angivna perioder (exklusive avvecklade verksamheter om inget annat anges):

	Per 31 december		
	2006	2007	2008
Antal flygplan vid periodens slut <sup>1,2</sup>	301	260 <sup>3,4</sup>	255
Genomsnittsålder för flottan vid periodens slut <sup>1,2</sup>	10,9	11,7	12,2
ASK (totalt) (miljoner) <sup>5</sup>	44 353	44 446	45 779
ASK (reguljärtrafik) (miljoner)	40 188	40 031	42 008
ATK (totalt) (miljoner ton km) <sup>1</sup>	7 775	5 812	5 991

<sup>1</sup> Inkluderar Spanair och airBaltic för 2006.

<sup>2</sup> Inkluderar 8, 16 och 18 flygplan leaseade till Spanair för 2006, 2007 respektive 2008.

<sup>3</sup> Inkluderar 27 Q400-flygplan som togs ur drift 2007.

<sup>4</sup> Inkluderar 2 flygplan under wet-leaseavtal som ersatte Q400-flygplan.

<sup>5</sup> Total ASK avspeglar reguljärtrafik, charter och ad hoc-flygningar.

På liknande sätt som för andra flygbolag, påverkas Koncernens rörelsekostnader av den totala tillgängliga kapaciteten för passagerare och frakt, för passagerarkapaciteten uttryckt som totalt antal offererade passagerarsäten multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa flygs ("ASK") och för fraktkapaciteten som antalet offererade kapacitetston för transport av passagerare, frakt och post multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa flygs ("ATK"). Kapacitetsökningar beror i huvudsak på mer frekventa flygningar på befintliga linjer som betjänas av den befintliga flottan, samt nya linjer som kräver användning av flygplan ur den befintliga flottan och nya flygplan, såväl köpta som leasade. Rörelsekostnaderna ökar i takt med att antalet flygningar ökar, antingen på grund av mer frekventa flygningar på befintliga linjer eller på grund av nya linjer.

Koncernen har nästan 100 operationella leasingavtal som löper ut mellan 2009 och 2011. Koncernen har således stor flexibilitet att anpassa kapaciteten efter rådande efterfrågan på marknaden. Under 2008 var 162 av de 255 flygplanen i Koncernens totala flygplansflotta föremål för operationella leasingavtal. Eftersom många av leasingavtalen löper ut under de kommande två eller tre åren, har Koncernen möjlighet att utnyttja förlängningsoptionerna i avtalen och således förlänga leasarna för ytterligare en period eller låta dem löpa ut enligt plan beroende på kundefterfrågan och kapacitetsbehov.

#### Kapacitetsutnyttjande

I tabellen nedan visas uppgifter om utnyttjandet av Koncernens flotta för all flygverksamhet under angivna perioder (exklusive avvecklade verksamheter om inget annat anges):

	Per 31 december		
	2006	2007	2008
Passagerarintäkter (reguljärtrafik) (MSEK)	35 370	36 814	38 103
RPK (totalt) (miljoner) <sup>1,2</sup>	46 770	33 082	33 097
RPK (reguljärtrafik) (miljoner)	29 545	29 365	29 907
Kabinfaktor, passagerartrafik (totalt) (%) <sup>2</sup>	74,3	73,4	71,2
RTK (totalt) (miljoner) <sup>1</sup>	5 496	4 210	4 136
Total kabinfaktor (totalt) (%) <sup>1,3</sup>	70,7	72,4	69,0
Antal passagerare (totalt) (tusental)	30 139	30 590	30 772
Antal passagerare (reguljärtrafik) (tusental)	28 863	29 165	29 593
Passageraryield (SEK) <sup>4</sup>	1,20	1,25	1,27
Flugna ton (tusental)	294	279	252

<sup>1</sup> Inkluderar Spanair och airBaltic för 2006.

<sup>2</sup> Innehåller reguljärtrafik, charter och ad hoc-flygningar. Siffrorna kan avvika från statistik för trafik hos respektive flygbolag.

<sup>3</sup> Återspeglar total frakt- och passagerartrafik utifrån vikt.

<sup>4</sup> Återspeglar passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet betalda passagerarkilometer (RPK) (reguljärtrafik).

Koncernens intäkter från passagerartrafik genereras av RPK och yield. RPK motsvarar antalet passagerare multiplicerat med avståndet, mätt i kilometer, som passagerarna flygs. Yelden definieras som den totala passagerarintäkten i reguljärtrafik för Koncernen dividerat med RPK i reguljärtrafik. På samma sätt är Koncernens intäkter från frakttrafik kopplade till RTK, definierat som antalet ton betald trafik (passagerare, frakt och post) multiplicerat med avståndet, mätt i kilometer, som frakten flygs. Kabinfaktorn beskriver utnyttjandegraden av tillgängliga säten i förhållande till betalda passagerarsäten uttryckt som relationen mellan RPK i reguljärtrafik och ASK i reguljärtrafik. Mindre variationer och fluktuationer i dessa faktorer som påverkar intäkterna kan få en avsevärd effekt på Koncernens resultat eftersom de flesta kostnader är fasta. Exempelvis skulle 1% förändring av RPK ha påverkat Koncernens resultat för 2008 med 300 MSEK jämfört med en effekt om 310 MSEK för 2007. En förändring på 1 procent-

enhet av kabinfaktorn skulle ha påverkat Koncernens resultat med 450 MSEK 2008, jämfört med en effekt om 430 MSEK för 2007. En förändring på 1% av yelden skulle ha påverkat Koncernens resultat med 380 MSEK 2008 jämfört med 390 MSEK 2007.

Ett antal faktorer påverkar RPK och yield och därigenom också Koncernens intäkter. Dessa faktorer inkluderar:

- möjligheten för Koncernens flygbolag att maximera intäkterna genom att sätta det högsta pris för säten på flyg och på linjer som efterfrågan kan bära;
- möjligheten att överföra kostnaden för flygbränsle och andra kostnader och avgifter till kunderna;
- fördelningen mellan högprisbiljetter (t.ex. "Business class") och lågprisbiljetter (t.ex. "Economy class") som säljs till kunder; och
- avståndet som passagerarna flygs.

#### Volatilitet i flygbränslekostnader

Kostnader för flygbränsle är en viktig parameter som på senare år avsevärt påverkat Koncernens resultat. Av tabellen nedan framgår utvecklingen för Koncernens kostnader för och förbrukning av flygbränsle för de angivna perioderna (exklusive avvecklade verksamheter):

	Per 31 december		
	2006	2007	2008
Genomsnittspris för flygbränsle (USD/ton)	715	781	1020
Förbrukning av flygbränsle (tusentals ton)	1 988	2 024	1 875
Total flygbränslekostnad (MSEK)	7 547	7 554	9 637
Flygbränslekostnad uttryckt som procent av intäkterna (%)	15,4	14,9	18,1
Flygbränslekostnad per ASK (totalt) (SEK)	0,17	0,17	0,21

Flygbränslepriset har historiskt sett fluktuerat kraftigt och förmodas göra så även i framtiden på grund av faktorer som ekonomisk aktivitetsnivå, ekonomisk tillväxttakt, politiska händelser, väderförhållanden, driftstopp eller underhållsarbete i raffinaderier och samarbete i förhållande till prissättning (OPEC-länderna) samt handelsrelaterad spekulation kring oljepriset. Flygbränslepriset låg exempelvis under 2008 enligt Jet Fuel CIF Cargoes NWE Index som högst på 1 467 USD per ton och som lägst på 442 USD per ton, med ett genomsnittspris under året på 1 006 USD per ton. Under 2007 låg flygbränslepriset som högst på 957 USD per ton och som lägst på 542 USD per ton, med ett genomsnittspris under året på 712 USD per ton. Se "Riskfaktorer—Risker kopplade till flygbranschen—Koncernen är exponerad för risker relaterade till pris på, och tillgång till, flygbränsle".

I likhet med många andra europeiska flygbolag har Koncernen infört bränsletillägg på biljettpriset samt avgifter för frakt för att lindra effekterna av de senaste årens kraftiga prisökningar på flygbränsle. För att hantera exponeringen för fluktuerande bränslepriser har Koncernen som policy att ingå derivatavtal för att säkra inköpspriset på flygbränsle. Enligt Koncernens riskhanteringspolicy säkrar man kostnaden för mellan 40% och 60% av sin beräknade bränsleförbrukning under kommande 12-månadersperiod. I linje med policyn har Koncernen ingått säkringsavtal för cirka 45% av dess beräknade bränslebehov för 2009. Till följd av den kraftiga prissänkningen på flygbränsle under senare delen av 2008, inkluderade säkringsreserven i eget kapital per 31 december 2008 ackumulerade verkligt värdeförluster (exklusive avvecklade verksamheter) relaterade till kassaflödessäkringar för bränslederivat om 1 759 MSEK vilka kommer att påverka Koncernens resultaträkning under 2009. Se "—Policy för riskhantering—Risker

kopplade till flygbränslepriser." Vidare, eftersom flygbränslekostnaden uppstår i USD och Koncernens intäkter främst genereras i SEK, NOK och DKK, är Koncernen exponerad mot valutakursfluktuationer mellan USD och nämnda valutor. Koncernen säkrar en andel av den förväntade exponeringen mot fluktuationer av USD. Se "—Effekter av valutaomräkning och valutakurser" och "—Policy för riskhantering—Valutarisk" nedan.

#### *Relationer till anställda*

Koncernen har inte drabbats av strejker eller arbetsstopp sedan första halvan av 2007 och har nyligen träffat en ny överenskommelse med fackföreningarna. Emellertid är Koncernens historia kantad av strejker och arbetsavbrott. De senaste incidenterna var när kabinpersonal inom Scandinavian Airlines Danmark strejkade i mars 2007, vilket ledde till 98 inställda flygningar, och i april 2007, vilket ledde till 702 inställda flygningar, samt när kabinpersonalen inom Scandinavian Airlines Sverige strejkade i maj 2007, vilket resulterade i att trafiken stod stilla i fem dagar på Arlanda flygplats utanför Stockholm. De inställda flygningarna och trafikstörningarna till följd av strejkerna beräknas ha åsamkat Koncernen en nettoförlust på 212 MSEK under 2007. Strejkerna under 2006 beräknas ha orsakat en nettoförlust på 350 MSEK för Koncernen. Koncernen är medlem i Svenskt Näringsliv och är därmed berättigad till kompensation för strejker bland personalen i Sverige eller för personal anställd av Konsortiet. Det finns dock ingen garanti att sådan kompensation fullt ut kan kompensera för den finansiella påverkan av strejkaktiviteten.

Till följd av dessa strejker har Koncernen arbetat aktivt med att genomföra en så kallad kulturell turnaround samt utveckla en ny modell för samarbete med fackföreningarna. Koncernen har löpande haft möten och diskussioner med fackföreningarna i både formella och informella sammanhang i syfte att förbättra kommunikationen och relationerna med dem. Dessa ansträngningar resulterade i nya kollektivavtal som Koncernen och fackföreningarna ingick i januari 2009. De nya avtalen förväntas minska Koncernens årliga kostnadsbas för 2008 med cirka 1 300 MSEK. 2009 förväntas kostnadsbesparingar uppgå till cirka 1 500 MSEK, vilket inkluderar en engångspost på 156 MSEK som avser återföring av pensionskostnader för Scandinavian Airlines Norge, hänförligt till ett tidigare avtal från 2007 som ersattes av de nya avtalen med fackföreningarna. Kostnadsbesparingarna förväntas bland annat utgöras av cirka 320 MSEK i besparingar, jämfört med den senaste budgeten innan de nya kollektivavtalsförhandlingarna, som ett resultat av hävandet av redan förhandlade löneökningar för 2009 och uppskattningsvis 1 010 MSEK i kostnadsbesparingar från sänkning av pensions- och försäkringskostnader, lönesänkningar för ledning och kabinpersonal med start 2009 samt förändringar av personalproduktiviteten (t.ex. färre semesterdagar och lediga dagar) och förändrade begränsningar i schemaläggning.

Även om Koncernens relationer med fackföreningarna har förbättrats avsevärt sedan 2007, vilket de nya kollektivavtalen beskrivna ovan vittnar om, är Koncernens förmåga att upprätthålla goda relationer till personalen samt att genomföra kostnadsbesparingar och andra eftergifter såsom beskrivs ovan, förutsättningar för att Core SAS ska lyckas. Se "Riskfaktorer—Risker kopplade till Koncernen—Avbrott i arbetet som kan påverka Koncernens verksamhet negativt" och "Verksamhetsbeskrivning—Anställda." Vidare ska vissa av Koncernens kollektivavtal omförhandlas under de närmaste fem åren, framförallt pilotavtalet som löper ut första kvartalet 2009 och avtalet

med de centrala fackförbunden som löper ut 2010. Det finns ingen försäkran att Koncernen inte kommer att uppleva arbetsstörningar i samband med dessa förhandlingar.

#### *Hög andel fasta kostnader*

Flygbolag tenderar att ha en stor andel fasta kostnader som inte varierar proportionerligt med antalet passagerare eller mängden frakt, antalet flygningar eller vilka flygplan som används. Koncernens huvudsakliga kostnader indelas i fasta, halvfasta och rörliga kostnader. De fasta kostnaderna utgörs främst av kostnader för personal involverad i flygverksamheten, service och underhåll och operationella leasingkostnader, samt av Koncernens overheadkostnader, som till exempel kostnader för administrativ personal, system och infrastruktur. De halvfasta kostnaderna omfattar den del av de fasta kostnader som kan variera efter ett halvår till ett år efter att kapacitetsförändringar i flottan genomförts och efter tre månader till ett år vad gäller personalkostnader. Rörliga kostnader inkluderar kostnader för flygbränsle, måltidskostnader samt flygplats- och luftfartsavgifter. Under 2008 stod fasta, halvfasta och rörliga kostnader för 40%, 30% respektive 30% av Koncernens totala kostnader. Eftersom en stor andel av kostnaderna är fasta kan mindre förändringar i intäkterna få stort genomslag på Koncernens rörelseresultat. I samband med att Core SAS introduceras vidtar Koncernen även åtgärder för att minska sin kostnads massa och därmed sänka sina fasta kostnader. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS—Förbättra Koncernens kostnadsbas".

#### *Säsongsvariationer*

Flygbranschen är säsongsberoende och Koncernen har, precis som andra flygbolag, historiskt sett upplevt avsevärda säsongsvariationer. I allmänhet är efterfrågan något lägre mellan december och februari (vilket ofta inneburit att Koncernens resultat för det första kvartalet varit negativt) och något högre mellan april och juni samt mellan september och november. Dessutom sjunker volymen för affärsresor och kortlinjeflygningar inom Skandinavien under mars och april varje år i samband med påskhelgen. Det genomsnittliga biljettpriset betalat av passagerare samvarierar med efterfrågan och ökar under perioder med hög efterfrågan och minskar under perioder med låg efterfrågan. Koncernen har i regel högst passagerarvolym i juni och lägst passagerarvolym i december varje år.

#### *Effekter av valutaomräkning och valutakurser*

Koncernens funktionella valuta och redovisningsvaluta är SEK. På grund av verksamhetens internationella omfattning genereras en stor del av Koncernens tillgångar, skulder, intäkter och kostnader i andra valutor än SEK och då främst i USD, NOK och DKK. Under 2008 genererades cirka 24% av Koncernens intäkter från kvarvarande verksamheter och 16% av Koncernens rörelsekostnader från kvarvarande verksamheter i SEK.

Transaktioner bokförs baserat på gällande valutakurs dagen då de äger rum. De tillhörande monetära tillgångarna eller skulderna omräknas vid utgången av varje rapportperiod baserat på valutakursen på balansdagen. Skillnaden mellan valutakursen vid tidpunkten då tillgången eller skulden ursprungligen bokfördes och valutakursen vid periodens slut bokförs generellt som en intäkt eller kostnad under perioden. Under 2008 redovisade Koncernen positiva valutakurseffekter om 744 MSEK, jämfört med negativa valutakurseffekter om 132 MSEK 2007.

Utöver detta måste räkenskaperna för de av Bolagets dotter-

bolag som har en annan funktionell valuta än SEK omräknas till SEK för att inkluderas i de konsoliderade räkenskaper. Tillgångarna och skulderna omräknas med gällande valutakurs på balansdagen och resultaträkningsposter omräknas med genomsnittlig valutakurs för den aktuella perioden. Eventuell omräkningskillnad mellan växelkursen på balansdagen och den genomsnittliga växelkursen under perioden redovisas i omräkningsreserven under eget kapital i Koncernens balansräkning. Koncernen säkrar normalt sett omräkningsrisken genom lån i utländsk valuta och derivatinstrument. Förändringen i Koncernens omräkningsreserv, från 361 MSEK per 31 december 2007 till 25 MSEK per 31 december 2008, var huvudsakligen hänförlig till fluktuationer i valutakurser under perioden om –251 MSEK. Dessa fluktuationer reflekterade primärt Koncernens osäkrade exponering mot EUR i samband med dess investeringar i Spanair.

Vidare är Koncernen exponerad för kursfluktuationer mellan valutor, eftersom en stor andel av Koncernens intäkter och kostnader uppstår i andra valutor än SEK. Till exempel, om en passagerare på en av Koncernens flygbolag betalade 1 000 USD för en biljett skulle detta ha resulterat i en intäkt om 6 770 SEK 2007 och en intäkt om 6 500 SEK 2008 på grund av skillnader i valutakurser under respektive period. Den samlade effekten av valutakursförändringar på Koncernens rörelseresultat från kvarvarande verksamheter uppgick till 1 292 MSEK för 2008, 606 MSEK för 2007 och 30 MSEK för 2006. Den samlade effekten av valutakursförändringar på resultatet före skatt från kvarvarande verksamheter uppgick till 1 329 MSEK för 2008, 619 MSEK för 2007 och 39 MSEK för 2006. Dessa effekter är främst relaterade till en svagare USD under 2006 och 2007 och större delen av 2008. Effekterna har beräknats med antagande om konstanta valutakurser från föregående år.

Koncernen använder sig av derivatinstrument för att säkra en del av den förväntade exponeringen för valutafluktuationer. Koncernen säkrar i enlighet med sin riskhanteringspolicy mellan 60% och 90% av sitt beräknade likviditetsbehov för de kommande tolv månaderna. Dessutom säkrar koncernen valutarisken för kassaflöden i samband med framtida försäljningar av flygplan genom valutasäkringar med nominella värden på mellan 20% och 80% av det bokförda värdet för den befintliga flottan. Koncernen säkrar också upp till 80% av inköpspriset för nya flygplan då inköpspriset är denominerat i USD. Koncernen har för 2009 säkrat cirka 66% av dess uppskattade exponering mot USD, huvudsakligen relaterat till inköp av flygbränsle. Se ”—Policy för riskhantering—Valutarisk”.

### Väsentliga redovisningsprinciper och uppskattningar

Vid upprättandet av Koncernens finansiella rapporter och tillhörande noter, krävs att ledningen gör uppskattningar och bedömningar som påverkar redovisade tillgångar, skulder, intäkter och kostnader samt lämnar relevanta upplysningar om eventuell tillgång och eventuell förpliktelse vid datumet för de konsoliderade finansiella rapporterna. Ledningen grundar sina uppskattningar på erfarenhet, branschförändringar samt diverse andra antaganden som ledningen betraktar som rimliga under rådande förhållanden.

Koncernen tillhandahåller information om hur redovisningsprinciperna tillämpats i de finansiella rapporterna och tillhörande noter. Följande avsnitt beskriver de väsentliga redovisningsprinciperna och uppskattningarna som ledningen bedömer som viktigast för att förstå Koncernens finansiella situation, rörelseresultat och kassaflöden.

#### Intäkter från outnyttjade biljetter

Biljettförsäljning redovisas som trafikintäkt när flygtransporten har

genomförts. Värdet av sålda och fortfarande giltiga biljetter som ej utnyttjats på balansdagen uppskattas på månadsbasis. Mot bakgrund av historisk erfarenhet från de senaste två till tre åren analyserar Koncernen i vilken utsträckning dessa outnyttjade, men fortfarande giltiga, biljetter tros komma att användas (biljetterna är giltiga i upp till ett år från inköpsdatum). Därutöver analyseras hur stor andel av de outnyttjade biljetterna som är återbetalningsbara och hur stor andel som inte är återbetalningsbara (intäkterna för dessa redovisas det år som de icke återbetalningsbara biljetterna sålts). Till exempel bedömde Koncernen 31 december 2008 att cirka 70% av de outnyttjade biljetterna utgjorde ej återbetalningsbara biljetter och intäkten från dessa redovisades som övrig trafikintäkt för räkenskapsåret 2008. Värdet för resterande 30% av de outnyttjade biljetterna, som representerade återbetalningsbara och fortfarande giltiga biljetter på balansdagen, reserverades och redovisades som kortfristig trafikavräkningskund i balansräkningen. Denna post kommer att minska under 2009 då Koncernens flygbolag genomför transporten eller då krav om återbetalning framställs från passageraren. När giltighetstiden för biljetterna löper ut redovisas intäkterna härifrån som övrig trafikintäkt i resultaträkningen.

#### Lojalitetsprogram

Inom ramen för EuroBonus-programmet tjänar EuroBonus-medlemmar poäng på sina resor med Koncernens flygbolag, samt på resor med Star Alliance-medlemmars flygbolag. Poängen kan lösas in mot gratisresor med Koncernens eller andra Star Alliance-medlemmars flygbolag eller mot andra former av belöningar som t.ex. hotellvistelser. För varje alternativ finns en uppskattad marginalkostnad. Exempelvis beräknades under 2008 den marginalkostnad som är förknippad med inlösen av poäng mot gratisresor med Koncernens flygbolag utifrån ett fast pris per poäng. Marginalkostnaden för poäng som inlöses för resa med andra Star Alliance medlemmars flygbolag beräknas utifrån ett fast pris per poäng fastställt i separata avtal mellan Koncernen och andra Star Alliance-medlemmar.

Under granskningsperioden gjorde Koncernen löpande avsättningar för de rörliga marginalkostnader som är förknippade med att tillhandahålla gratisresor eller andra belöningar i utbyte mot inlösen av medlemmarnas inestående bonuspoäng i takt med att poäng intjänades, i enlighet med sina redovisningsprinciper. Vid uppskattningen av dessa avsättningar bedömde ledningen vid vilket poängantal som belöningarna börjar ackumuleras för medlemmarna (minst cirka 20 000 poäng krävs för att få lösa in poäng mot belöning) samt i vilken utsträckning medlemmarna bedömdes lösa in poängen mot belöning. Antalet utestående EuroBonus-poäng reducerades med det antal poäng som ledningen utifrån erfarenhet bedömde inte skulle komma att utnyttjas. De utestående poängen kategoriserades enligt de belöningsalternativ de förväntades lösas in mot, baserat på historiska uppgifter. Värdet för avsättningarna i balansräkningen motsvarar summan för varje poängkategori per inlösningsalternativ multiplicerat med tillhörande marginalkostnad för inlösningsalternativet i fråga.

På grund av antalet antaganden som krävs, kan förändringar i framtida andelar som löses in eller förändringar av EuroBonus-programmet ge väsentliga effekter på Koncernens intäkter eller ytterligare upplupna kostnader från förändringar under året eller från framtida år.

Med start den 1 januari 2009 kommer Koncernen att tillämpa IFRIC 13 ”Kundlojalitetsprogram”, som kräver att insamlade bonuspoäng för inlösen av belöningar redovisas som en separat och identifierbar del av flygbiljettens pris, och som sådan, redovisas till verkligt värde. Den del av biljettpriset som ger rätt till bonuspoäng måste uppskattas

till verkligt värde och redovisas mot intäkter i den period då bonuspoängen intjänas av medlemmen. Det verkliga värdet av de framtida flygningar som ges i belöning baseras på det lägsta priset som erbjuds betalande passagerare. Se "Nyligen gjorda redovisningsuttalanden". Som resultat av införandet av IFRIC 13, ökade Koncernens avsättning relaterad till EuroBonus per 1 januari 2009 till 1 883 MSEK, jämfört med ett åtagande om 507 MSEK den 31 december 2008. I enlighet med IAS 8 kommer Koncernen justera sina jämförelsetal för tidigare perioder i syfte att presentera de finansiella rapporterna på ett jämförbart sätt. Vid tidpunkten för övergången till IFRIC 13 kommer den ackumulerade effekten per 1 januari 2008 således att föras direkt mot eget kapital. Rörelseresultatet under 2009 påverkas av IFRIC 13 genom att EuroBonusmedlemmars intjänade poäng under 2009 kommer att återspeglas i skulden till ett högre värde per poäng, men dessa högre kostnader motverkas av att redovisade intäkter i samband med utnyttjande av poäng blir högre på grund av att poängen har ett högre värde. Förutsatt att samma antal poäng intjänas och utnyttjas av EuroBonusmedlemmar under 2009 uppskattar Koncernen att resultateffekten av tillämpningen av IFRIC 13 kommer att vara cirka 25 MSEK under 2009.

#### Nedskrivningar

Minst en gång per år prövar Koncernledningen om det föreligger nedskrivningsbehov för Koncernens tillgångar. En nedskrivning görs om återvinningsvärdet för en tillgång, som definieras som det högre av tillgångens verkliga värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde, är lägre än det bokförda värdet.

Vid beräkning av återvinningsvärdet för Koncernens ägda flotta (inklusive flygplan som anskaffats genom finansiell leasing) gör ledningen vissa antaganden om framtida leasingintäkter från flygplanen. Dessa inkluderar antaganden om flygplanens livslängd och diskonteringsränta. Eftersom dessa antaganden till sin natur är subjektiva kan det uppskattade återvinningsbara beloppet skilja sig från det faktiska resultatet och det är möjligt att avvikelserna kan resultera i framtida nedskrivningar.

För Koncernens övriga tillgångar baseras värdet på framtida kassaflöden för varje enskild tillgång, vilket innebär att en stor mängd antaganden måste användas, däribland diskonteringsräntor, tillväxtprognoser, marginaler, rörelsekostnader och rörelsekapitalförändringar. Dessa antaganden är till sin natur subjektiva och framtida ändringar i dessa kan orsaka väsentliga värdeförändringar på tillgångarna.

Vid varje bokslutstillfälle prövar Koncernledningen om det finns indikationer på nedskrivningsbehov. Som ett resultat av detta, och i ljuset av turbulensen på finansmarknaderna, det svaga ekonomiska klimatet på Koncernens kärnmarknader och överkapaciteten på flygmarknaden undersöktes under 2008 om grund förelåg för nedskrivning av Koncernens goodwill i Spanair. Vid undersökningstillfället konstaterade Koncernledningen att vissa antaganden som användes för att bestämma återvinningsvärdet av goodwill i tidigare perioder hade ändrats och goodwill i Spanair skrevs ned till noll. Detta resulterade i en nedskrivning om 1 686 MSEK under 2008.

#### Pensioner

Koncernens förmånsbaserade pensionsplaner rapporteras i enlighet med IAS 19, vilken anger att pensionsåtagandet bestäms utifrån återstående period till pensionsåldern för den anställda med hjälp av nuvärdesberäkning. Fastställandet av värdet för tillgångar och/eller skulder i en pensionsplan beräknas utifrån ett urval av olika antaganden såsom diskonteringsränta, förväntad avkastning på tillgångarna, inflation, framtida löneökning och förväntad livslängd. Diskonterings-

räntan bestäms genom marknadsräntorna på företagsobligationer på balansdagen. Andra antaganden är baserade på förväntade trender över tiden för pensionsåtagandet. Det faktiska utfallet kan avvika väsentligt från antagandena vilket kan resultera i variationer från gjorda uppskattningar. Enligt IAS 19 måste förändringarna i pensionsåtaganden, framtvingade av avvikelser i antaganden, antingen redovisas samma år eller amorteras under genomsnittlig återstående anställningstid, vilken ledningen uppskattar till 15 år.

Vid ingången av 2008 uppgick ackumulerade ej redovisade negativa estimataavvikelser till cirka 8 miljarder SEK. På grund av lägre faktisk avkastning på tillgångarna med i genomsnitt 5%, primärt hänförlig till en nedåtgående trend på aktiemarknaden under 2008, realiserades en aktuariell förlust om cirka 1,5 miljarder SEK under 2008. Utöver detta justerade Koncernen sina antaganden rörande diskonteringsränta och löneökningar under 2008, vilket resulterade i en ytterligare avvikelse om cirka 2,3 miljarder SEK. Dessa avvikelser kommer att skrivas av under kommande år med cirka 600-700 MSEK per år.

Känsligheten vid förändringar av olika antaganden kan givet att alla andra parametrar hålls konstanta uppskattas enligt följande (baserat på förhållanden den 31 december 2008):

- en procentenhets skillnad i diskonteringsränta skulle ha påverkat pensionsförpliktelsen med cirka 4,5 miljarder SEK;
- en procentenhets skillnad i inflationstakt skulle ha påverkat pensionsförpliktelsen med cirka 3 miljarder SEK; och
- en procentenhets skillnad i antagandet om lönejusteringar skulle ha påverkat pensionsförpliktelsen med cirka 4 miljarder SEK.

Redovisningsstandarden IAS 19 är under omarbetning och ett så kallat arbetsdokument som innehåller vissa förslag har utgivits av IASB. De föreslagna förändringarna, som innebär att estimataavvikelser ej längre får amorteras över resterande genomsnittliga tjänstgöringstid utan ska löpande redovisas direkt mot eget kapital alternativt redovisas i resultaträkningen, kommer sannolikt att träda i kraft tidigast den 1 januari 2012. Denna förändring kommer att medföra att den vid tidpunkten för ikraftträdandet då ej redovisade estimataavvikelser i sin helhet måste redovisas mot eget kapital, vilket kommer ha en väsentlig påverkan på Koncernens egna kapital.

#### Koncernledningens finansiella mått

Koncernledningen tillämpar vissa mått för finansiell utveckling som inte har fastställts i enlighet med IFRS vid analys av Koncernens rörelseresultat. Dessa inkluderar EBITDAR (före nedskrivningar), justerad EBITDAR samt justerad EBT. Koncernledningen anser att dessa mått ger en tydligare bild av Koncernens resultat som genererats av underliggande kärnverksamhet. Detta gör det möjligt för ledningen att utvärdera relevanta trender på ett mer meningsfullt sätt i kombination med (men inte i stället för) andra mått som beräknats enligt IFRS. Dessa mått är inte enhetliga eller legalt definierade och är inte fastställda i enlighet med IFRS eller andra allmänt accepterade redovisningsprinciper. Koncernen ser dessa mått som viktiga indikatorer på dess kärnverksamhet rensat för engångsposter. Andra bolag i flygindustrin kan beräkna dessa mått annorlunda och därför är det möjligt att de av Koncernen redovisade siffrorna inte är direkt jämförbara med andra bolags siffror.

För en beskrivning av orsakerna till förändringarna i posterna som inkluderas i beräkningen av EBITDAR (före nedskrivningar), justerad EBITDAR, EBT samt justerad EBT under de återgivna perioderna, se "—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008—Koncernens resultat" och "—Verk-

samhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari—31 december, 2006 och 2007-Koncernens resultat” nedan.

#### EBITDAR (före nedskrivningar) och Justerad EBITDAR

Ledningen anser att EBITDAR (före nedskrivningar) och justerad EBITDAR är ett bra jämförelsemått på grund av flygindustrins unika karaktär. Flygbolag förvärvar normalt flygplan antingen genom köp eller genom leasingavtal. För operationell leasing redovisas leasingavgiften som en rörelsekostnad i resultaträkningen. Ledningen anser att EBITDAR (före nedskrivningar) och justerad EBITDAR är bra jämförelsemått för Koncernens resultatutveckling då de anser att ett flygbolag med en större andel operationell leasing inte direkt går att jämföra med flygbolag som har fler inköpta flygplan (inklusive flygplan som anskaffats genom finansiell leasing) och därför har högre avskrivningar och potentiellt högre finansiella kostnader. Vidare bortser justerad EBITDAR från vissa poster som Koncernledningen anser vara ovanliga eller icke återkommande, och är därmed ett användbart mått vid analys av Koncernens resultatutveckling då effekterna av dessa ovanliga eller icke återkommande poster exkluderas.

EBITDAR (före nedskrivningar) och justerad EBITDAR för Koncernen beräknas enligt nedan för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2006	2007	2008
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	195	771	-1 016
Finansnetto <sup>1</sup>	775	254	279
Skattekostnad/intäkt	-26	273	-28
Avskrivningar och nedskrivningar	1 689	1 457	1 579
Leasingkostnader	2 350	2 342	2 282
Resultatandelar i intresseföretag	-137	-32	147
Försäljning av flygplan och byggnader	-76	-41	-4
Andra vinster och förluster	-3	-5	-
Nedskrivningar av tillgångar <sup>2</sup>	126	-	12
<b>EBITDAR (före nedskrivningar)</b>	<b>4 893</b>	<b>5 019</b>	<b>3 251</b>
<b>Justeringar:<sup>3</sup></b>			
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa	310	652	100
Effekter av Q400-incidenterna	—	700	450
Omstruktureringskostnader	328	216	284
Uppskattade effekter av strejker	350	212	-
Ombudskostnader	100	-	357
Övriga engångsposter	84	20	-
<b>Justerad EBITDAR</b>	<b>6 065</b>	<b>6 819</b>	<b>4 442</b>

<sup>1</sup> Omfattar finansiella intäkter och kostnader.

<sup>2</sup> Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag och andra värdepappersinnehav. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag respektive resultat från andra värdepappersinnehav i koncernens resultaträkning.

<sup>3</sup> Se "Finansiell information och operationell data i sammandrag" för en beskrivning av dessa justeringar.

#### Justerad EBT

Koncernledningen anser att justerad EBT är ett bra jämförelsemått för utvärdering av den underliggande rörelseutvecklingen i Koncernens kvarvarande verksamheter justerad för vissa ovanliga eller icke återkommande poster, såsom effekterna av strejkerna bland kabinpersonalen under 2007, effekterna förknippade med ECA-avtalet samt effekterna av incidenterna med Q400-planen.

Justerad EBT för Koncernen beräknas enligt nedan för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2006	2007	2008
Resultat före skatt	169	1 044	-1 044
<b>Justeringar:<sup>1</sup></b>			
Nedskrivningar av tillgångar <sup>2</sup>	126	-	12
Försäljning av flygplan och byggnader	-76	-41	-4
Andra vinster / förluster	-3	-5	-
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa	310	652	100
Effekter av Q400-incidenterna	-	700	450
Omstruktureringskostnader	328	216	284
Effekter av strejker	350	212	-
Ombudskostnader	100	-	357
Övriga engångsposter	84	20	-
<b>Justerad EBT</b>	<b>1 388</b>	<b>2 798</b>	<b>155</b>

<sup>1</sup> Se "Finansiell information och operationell data i sammandrag" för en beskrivning av dessa justeringar.

<sup>2</sup> Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag och andra värdepappersinnehav. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag respektive resultat från andra värdepappersinnehav i koncernens resultaträkning.

#### Verksamhet och resultat

Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008

Koncernens resultat

Av tabellen nedan framgår Koncernens resultaträkning för angivna perioder.

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Intäkter	50 598	53 195	5,1
Personalkostnader	-16 897	-18 153	7,4
Övriga rörelsekostnader	-28 682	-31 791	10,8
Leasingkostnader för flygplan	-2 342	-2 282	-2,6
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 457	-1 591	9,2
Resultatandel i intresseföretag	32	-147	-
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	41	4	-90,2
<b>Rörelseresultat</b>	<b>1 293</b>	<b>-765</b>	-
Andra vinster / förluster	5	-	-
Finansiella intäkter	787	654	16,9
Finansiella kostnader	-1 041	-933	-10,4
<b>Resultat före skatt</b>	<b>1 044</b>	<b>-1 044</b>	-
Skatt	-273	28	-
<b>Årets resultat från kvarvarande verksamheter</b>	<b>771</b>	<b>-1 016</b>	-
Resultat från avvecklade verksamheter	-135	-5 305	-
<b>Årets resultat</b>	<b>636</b>	<b>-6 321</b>	-
Minoritetsintresse	-1	-57	-
Resultat per aktie (SEK) <sup>1</sup>	3,87	-38,08	-
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter	4,69	-6,18	-

<sup>1</sup> Resultat per aktie är beräknat på 164 500 000 utestående aktier.

#### Intäkter

Koncernens intäkter omfattar trafikintäkter och övriga intäkter. Trafikintäkter består av intäkter från passagerar- och charterflyg samt post och frakt som transporteras som del av Koncernens fraktkoncern.

Övriga intäkter består av intäkter från försäljning ombord, ground handling-tjänster för bagage, passagerare och flygplan, tekniskt underhåll och terminal- och speditionstjänster som erbjuds i samband med passagerar- och fraktflygningar samt försäljningsprovisioner och avgifter. Övriga intäkter inkluderar också intäkter från statliga avtal, leasing av flygplan och fastigheter, outsourcing av kabinpersonal till tredje part samt intäkter från vissa engångsposter såsom kompensation för strejkaktiviteter och försäkringsersättningar.

Biljettförsäljning redovisas som trafikintäkt när flygtransporten genomförs. Intäkter från interlining (biljettavräkning mellan bolag) och "codesharing"-avtal redovisas när avtalen med hänsyn till dessa arrangemang har fastställts med respektive flygbolag, vilket kan ske några månader efter flygtransporten har utförts. Flygfrakttjänster intäktsredovisas när flygtransporten är utförd. Försäljning av varor och tjänster intäktsredovisas när varan har levererats respektive när tjänsten har utförts.

Koncernens intäkter ökade från 50 598 MSEK under 2007 till 53 195 MSEK under 2008, en ökning om 2 597 MSEK eller 5,1%. Ökningen reflekterade en ökning av det genomsnittliga priset som passagerarna betalade under perioden vilket berodde huvudsakligen på högre bränsletillägg, som tillämpades under större delen av 2008 (dessa tillägg minskade emellertid i början av november 2008). Intäkterna under 2008 var också högre än under 2007 då intäkterna under 2007 minskade på grund av Q400-incidenterna under september och oktober 2007 samt strejker i Danmark och Sverige under 2007. Koncernen uppskattade att Q400-incidenterna minskade intäkterna med 370 MSEK under 2007. Koncernen uppskattade effekterna av Q400-incidenterna baserat på förlorade intäkter på grund av inställda flyg och prognostiserade intäkter, baserat på jämförbara perioder under tidigare år, med hänsyn tagen till bland annat trafikprognoser, makroekonomiska faktorer och konkurrenssituation.

Antalet transporterade passagerare (reguljärtrafik) ökade från cirka 29,2 miljoner passagerare under 2007 till cirka 29,6 miljoner passagerare under 2008, en ökning med 428 000 passagerare eller 1,5%. Antalet passagerare ökade huvudsakligen på grund av Scandinavian Airlines Norges lansering av nya fritidslinjer från Norge till destinationer i Europa under första halvan av 2008, trots att efterfrågan under andra halvan av 2008 väsentligen påverkades av de försämrade ekonomiska förhållandena på Koncernens hemmamarknad. Antalet passagerare på Koncernens flygbolag ökade från 14,4 miljoner passagerare under första halvan av 2007 till 15,1 miljoner passagerare under första halvan av 2008, en ökning med 4,9%, jämfört med en minskning från 14,7 miljoner passagerare under andra halvan av 2007 till 13,9 miljoner passagerare under andra halvan av 2008, en minskning med 5,3%. Antalet passagerare på Koncernens flygbolag minskade från cirka 7,2 miljoner passagerare under fjärde kvartalet 2007 till 6,6 miljoner passagerare under fjärde kvartalet 2008, en minskning med 8,3%. De försämrade ekonomiska förhållandena påverkade Koncernens samtliga hemmamarknader under fjärde kvartalet 2008.

RPK (reguljärtrafik) ökade från 29 365 miljoner under 2007 till 29 907 miljoner under 2008, en ökning med 542 miljoner eller 1,9%. RPK ökade som ett resultat av ökningen av antalet kilometer som flögs under 2008, vilket huvudsakligen berodde på lanseringen av Scandinavian Airlines Norges nya linjer (enligt ovan). Som ett resultat av försämrade ekonomiska förhållanden på Koncernens samtliga

hemmamarknader mot slutet av 2008 minskade RPK från 7 034 miljoner under fjärde kvartalet 2007 till 6 559 miljoner under fjärde kvartalet 2008, en minskning med 6,8%. ASK ökade från 40 031 miljoner under 2007 till 42 008 miljoner under 2008, en ökning med 1 977 miljoner eller 4,9%, huvudsakligen beroende på lanseringen av ovan nämnda linjer av Scandinavian Airlines Norge, samt ett ökat antal flygningar av Scandinavian Airlines Sverige på linjer till och från Sverige och resten av Europa.

Trafikintäkter utgör den största delen av Koncernens intäkter, motsvarande 81,7% av 2008 års intäkter jämfört med cirka 82,5% under 2007. Totala trafikintäkter ökade från 41 736 MSEK under 2007 till 43 434 MSEK under 2008, en ökning om 1 698 MSEK eller 4,1%. Fördelningen av trafikintäkter för Koncernen under 2007 och 2008 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2007	2008	
<b>Trafikintäkter:</b>			
Passagerarintäkter	36 814	38 103	3,5
Charter	1 927	1 663	-13,7
Post och frakt	1 700	1 509	-11,2
Övriga trafikintäkter	1 295	2 159	66,7
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>41 736</b>	<b>43 434</b>	<b>4,1</b>

Passagerarintäkter svarade för 1 289 MSEK av ökningen av Koncernens trafikintäkter, en ökning från 36 814 MSEK under 2007 till 38 103 MSEK under 2008 motsvarande en ökning med 3,5%. Ökning reflekterade en ökning av det genomsnittliga priset som passagerarna betalade under perioden vilket huvudsakligen berodde på högre bränsletillägg. Yielden ökade från SEK 1,25 under 2007 till SEK 1,27 under 2008, en ökning om SEK 0,02 eller 1,6%, vilket reflekterar de initiativ Koncernen introducerade som en del av Profit 2008 för att bibehålla yield i en miljö med minskad efterfrågan, samt högre bränsletillägg under perioden.

Intäkter från chartertrafik minskade från 1 927 MSEK under 2007 till 1 663 MSEK under 2008, en minskning om 264 MSEK eller 13,7%, huvudsakligen på grund av svagare efterfrågan på chartertrafik som en följd av de försämrade ekonomiska förhållandena på Koncernens hemmamarknader.

Intäkter från post och frakt minskade från 1 700 MSEK under 2007 till 1 509 MSEK under 2008, en minskning om 191 MSEK. Minskningen av intäkter från post och frakt berodde huvudsakligen på minskade volymer under 2008 jämfört med föregående år, då antalet flugna ton av SAS Cargo minskade från 279 000 ton under 2007 till 252 000 ton under 2008, en minskning om 27 000 ton eller 9,7%. RTK minskade från 4 210 miljoner tonkilometer under 2007 till 4 136 miljoner tonkilometer under 2008, en minskning om 74 miljoner tonkilometer eller 1,8%. Minskningen i volymer reflekterar lägre efterfrågan under perioden, förlusten av betydelsefulla kunder under 2007 samt den fortsatt ökade konkurrensen på fraktmarknaden. Se även avsnittet "—Rörelseresultat per affärsområde – SAS Aviation Services – Intäkter" samt "—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2006 och 2007".

Övriga trafikintäkter, som inkluderar intäkter från interlining och intäkter från outnyttjade biljetter, ökade från 1 295 MSEK under 2007 till 2 159 MSEK under 2008, en ökning om 864 MSEK eller

66,7%. Övriga trafikintäkter inkluderar effekter från European Cooperation Agreement ("ECA"), vilket var ett samarbetsavtal mellan Koncernen, Lufthansa och bmi som ingicks 1999 avseende de tre bolagens trafik på linjer till, från och via flygplatserna London Heathrow och Manchester, å ena sidan, samt Skandinavien och Tyskland, å andra sidan. Enligt avtalet, om rörelseresultatet (netto) för joint venture-samarbetet under något av åren var mindre än det förväntade rörelseresultatet (netto) i enlighet med villkoren i samarbetsavtalet, fördelades förlusten mellan Koncernen, Lufthansa och bmi enligt 45%, 45% respektive 10%. Koncernens del av dessa förluster redovisades som minskning av intäkter under posten övriga trafikintäkter. ECA upphörde 2007. Efter hänsyn tagen till effekterna av Koncernens joint venture-avtal med Lufthansa, påverkade ECA Koncernens övriga trafikintäkter negativt med 100 MSEK under 2008, jämfört med en negativ effekt om 652 MSEK under 2007. Ökningen av övriga trafikintäkter under 2008 berodde huvudsakligen på den högre negativa effekten av ECA under 2007.

Övriga intäkter, som utgjorde 17,5% och 18,3% av totala intäkter under 2007 och 2008, ökade från 8 862 MSEK under 2007 till 9 761 MSEK under 2008, en ökning om 899 MSEK eller 10,1%. Fördelningen av övriga rörelseintäkter under 2007 och 2008 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
<b>Övriga intäkter:</b>			
Försäljning ombord	511	519	1,6
Ground handling-tjänster	1 455	1 265	-13,1
Tekniskt underhåll	973	792	-18,6
Terminal- och speditionstjänster	1 592	1 916	20,4
Försäljningskommissioner och -avgifter	834	668	-19,9
Övriga intäkter	3 497	4 601	31,6
<b>Totala övriga intäkter</b>	<b>8 862</b>	<b>9 761</b>	<b>10,1</b>

Ground handling-tjänster samt terminal- och speditionstjänster utgjorde största delen av övriga intäkter under både 2007 och 2008, motsvarande 16,4% respektive 18,0% under 2007 och 13,0% respektive 19,6% under 2008. Intäkter från ground handling-tjänster minskade från 1 455 MSEK under 2007 till 1 265 MSEK under 2008, en minskning om 190 MSEK eller 13,1%. Minskningen var huvudsakligen hänförlig till SAS Ground Services Internationals åtgärder för att i större utsträckning tillhandahålla tjänster till Koncernens flygbolag (interna kunder) på grund av ökad konkurrens och lägre efterfrågan av externa kunder. Dessa åtgärder inkluderade nedläggning av serviceställen i Manchester, Storbritannien, som primärt användes av externa kunder. Intäkter från terminal- och speditionstjänster relaterade till SAS Cargos markfrakttjänster ökade från 1 592 MSEK under 2007 till 1 916 MSEK under 2008, en ökning om 324 MSEK eller 20,4%, huvudsakligen som ett resultat av högre priser som en följd av ett högre bränsletillägg införd av SAS Cargo under 2008. Intäkter från tekniskt underhåll minskade från 973 MSEK under 2007 till 792 MSEK under 2008, en minskning om 181 MSEK eller 18,6%, främst på grund av färre antal externa kunder för SAS Technical Services då affärsområdet avslutade vissa olönsamma externa kundkontrakt.

Övriga intäkter inom övriga intäkter ökade från 3 497 MSEK under 2007 till 4 601 MSEK under 2008, en ökning om 1 104 MSEK eller 31,6%, väsentligen på grund av kompensation om cirka 350 MSEK erhållen under 2008 från tillverkaren av Q400-flygplanen i relation till Q400-incidenterna i september och oktober 2007 samt

erhållen försäkringsersättning i relation till Q400-incidenterna 2007 och Spanair-olyckan 2008. Ökningen av övriga intäkter påverkades också av intäkter från statliga avtal tilldelade Widerøe under 2008 för att tillhandahålla transporter i avlägsna delar av norra Norge.

Information om intäktsfördelning lämnas även för geografiska marknader. Informationen baseras på Koncernens redovisningsprinciper och den interna rapporteringen till Koncernledningen. Fördelningen av trafikintäkter per geografisk marknad under 2007 och 2008 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Inrikes <sup>1</sup>	13 318	13 459	1,1
Intraskandinavien <sup>2</sup>	4 151	4 389	5,7
Europa <sup>3</sup>	16 900	17 959	6,3
Interkontinentalt <sup>3</sup>	7 367	7 627	3,5
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>41 736</b>	<b>43 434</b>	<b>4,1</b>

<sup>1</sup> "Inrikes" definieras som trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige.

<sup>2</sup> "Intraskandinavien" definieras som trafik mellan Danmark, Norge och Sverige.

<sup>3</sup> Allokeras till det geografiska område där destinationen ligger.

Som beskrivs nedan under Koncernens intäkter per affärsområde berodde den marginella ökningen i inrikestrafiken huvudsakligen på högre intäkter från Scandinavian Airlines Norge hänförligt till inrikestrafik i Norge, då efterfrågan i Norge var fortsatt hög under större delen av 2008. Trafikintäkterna från inrikestrafiken i varje land ökade också som ett resultat av högre priser och ökade bränsletillägg. Ökningen av trafikintäkterna från intraskandinavisk trafik berodde också huvudsakligen på ökat bränsletillägg under året samt positiva valutaeffekter under 2008 hänförligt till starkare NOK och DKK gentemot SEK. Trafikintäkter från trafiken inom Europa ökade under 2008 främst på grund av lanseringen av nya fritidsdestinationer till Europa av Scandinavian Airlines Norge, samt ökad kapacitet för Scandinavian Airlines Sverige och Scandinavian Airlines Danmark på linjer till Europa. Trafikintäkter från den interkontinentala trafiken ökade med 3,5% under 2008 främst på grund av högre bränsletillägg samt en positiv utveckling i yield och kabinfaktor för Scandinavian Airlines International under den första halvan av 2008, vilket motverkade den nedåtgående efterfrågeutvecklingen under den andra halvan av 2008.

#### Kostnader

Koncernens rörelsekostnader inkluderar personalkostnader, försäljningskostnader (vilka består av provision till agenter för passagerar- och fraktbokningar), flygbränslekostnader, luftfartsavgifter (såsom start- och landningsavgifter på flygplatser och linjeavgifter) och övriga kostnader relaterade till flygverksamheten såsom hantering och tekniskt underhåll av flygplan. Övriga rörelsekostnader inkluderar kostnader för leasing, ägande och drift av mark och fastigheter som används av Koncernen men som inte är flygplansrelaterade, "wet lease-avtal" med kortare löptid än sex månader, leasing av anläggningstillgångar, tryck- och kontorsmateriel, frakt- och tullkostnader, rese- och linjekostnader, annonsering och reklam, övriga försäljningskostnader, administration och övriga externa servicekostnader, markbaserade tjänster för passagerare samt övriga operationella kostnader.

Följande tabell redogör för Koncernens rörelsekostnader under 2007 och 2008:



MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Personalkostnader	16 897	18 153	7,4
Försäljningskostnader	660	680	3,0
Flygbränsle	7 554	9 637	27,6
Luftfartsavgifter	4 316	4 662	8,0
Måltidskostnader	1 373	1 346	-2,0
Hanteringskostnader	1 776	1 851	4,2
Tekniskt flygplansunderhåll	3 144	3 197	1,7
Data- och telekommunikationskostnader	2 219	2 282	2,8
Övriga rörelsekostnader	7 640	8 136	6,5
<b>Totala rörelsekostnader</b>	<b>45 579</b>	<b>49 944</b>	<b>9,6</b>

Koncernens rörelsekostnader ökade från 45 579 MSEK under 2007 till 49 944 MSEK under 2008, en ökning med 4 365 MSEK eller 9,6%. Ökningen berodde huvudsakligen på högre flygbränslekostnader och personalkostnader.

Personalkostnader ökade från 16 897 MSEK under 2007 till 18 153 MSEK under 2008, en ökning med 1 256 MSEK eller 7,4%, främst på grund av en generell ökning av lönenivån, retroaktiva betalningar till piloter enligt kollektivavtalen med pilotföreningarna samt ökade pensionskostnader för anställda, företrädesvis i Norge. De ökade pensionskostnaderna i Norge var hänförliga till en ökning i ett antagande som används för att beräkna pensionsåtaganden hänförlig till framtida löneökningar i linje med de ekonomiska förhållandena i Norge. Detta antagande ökade från cirka 3% under 2007 till cirka 4% under 2008. Personalkostnader under 2008 inkluderade också omstruktureringarkostnader om 284 MSEK, jämfört med 216 MSEK under 2007, vilket huvudsakligen kan härledas till uppsägningskostnader för SAS Ground Services, Scandinavian Airlines Danmark, Scandinavian Airlines Norge och SAS Cargo. Medelantalet anställda inom Koncernens kvarvarande verksamheter minskade från 20 784 under 2007 till 20 496 under 2008, en minskning med 288 anställda eller 1,4%.

Flygbränslekostnader ökade från 7 554 MSEK under 2007 till 9 637 MSEK under 2008, en ökning med 2 083 MSEK eller 27,6%, på grund av högre flygbränslepriser, vilka ökade under större delen av perioden. Ökningen av flygbränslekostnader kompenseras endast delvis av introduktionen av bränsletillägg under större delen av perioden och kapacitetsjusteringar till följd av minskad efterfrågan på grund av tidsfördröjningen mellan prishöjningen och införandet av dessa åtgärder. Justerat för positiva valutaeffekter till följd av en svagare USD under större delen av 2008, ökade flygbränslekostnader med 2 323 MSEK eller 31,8%.

Försäljningskostnader ökade från 660 MSEK under 2007 till 680 MSEK under 2008, en ökning om 20 MSEK eller 3,0%, främst på grund av en ökning av passagerarvolym på linjer där kommissionsavgifter förekommer. Under 2008 lanserade Scandinavian Airlines Norge nya fritidsdestinationer till Europa. Kommissionsavgifter förekommer typiskt sett på europeiska linjer, följaktligen innebar lanseringen av dessa linjer ytterligare kommissionsavgifter under 2008 jämfört med 2007.

Luftfartsavgifter ökade från 4 316 MSEK under 2007 till 4 662 MSEK under 2008, en ökning om 346 MSEK eller 8,0%. Ökningen av luftfartsavgifter berodde huvudsakligen på ett ökat antal flygningar, då avgifterna är baserade på start- och landningar på flygplatser samt användande av flygplan med större kapacitet (vilket innebär högre start- och landningsavgifter) och ökade flygplatsavgifter.

Måltidskostnader minskade från 1 373 MSEK under 2007 till 1 346 MSEK under 2008, en minskning om 27 MSEK eller 2,0%. Måltidskost-

nader för Koncernens flygbolag har varit relativt stabila sedan ombordförsäljning av mat och dryck introducerades på Koncernens flygbolag för ekonomiklasspassagerare under 2005. Minskningen av måltidskostnader från 2007 till 2008 berodde huvudsakligen på ett minskat antal passagerare i Business och Economy Extra, där måltidsservice är inkluderat, och ett ökat antal passagerare i Economy, där måltidsservice inte är inkluderat och passageraren istället har möjlighet att köpa mat.

Hanteringskostnader ökade från 1 776 MSEK under 2007 till 1 851 MSEK under 2008, en ökning om 75 MSEK eller 4,2%, huvudsakligen på grund av ett ökat antal flygningar under 2008 till destinationer utanför Skandinavien, Storbritannien och Finland, där SAS Ground Services är verksam vilket medförde att Koncernen var mer beroende av externa leverantörer av markhanteringstjänster. Dessutom ökade priserna för markhantering under året.

Kostnader för tekniskt flygplansunderhåll ökade från 3 144 MSEK under 2007 till 3 197 MSEK under 2008, en ökning om 53 MSEK eller 1,7%, huvudsakligen på grund av tekniska kostnader som uppstod i relation till underhåll för de Q400-flygplan vilka återköptes under 2008 i förberedelse för framtida försäljning av flygplanen. Den ökade kostnaden speglar också högre kostnader för tekniska komponenter under 2008.

Data- och telekommunikationskostnader ökade från 2 219 MSEK under 2007 till 2 282 MSEK under 2008, en ökning om 63 MSEK eller 2,8%. Ökningen i data- och telekommunikationskostnader reflekterade huvudsakligen tekniska kostnader i relation till underhåll av två parallella bokningssystem under 2008 då Koncernen övergick till ett nytt bokningssystem.

Övriga rörelsekostnader ökade från 7 640 MSEK under 2007 till 8 136 MSEK under 2008, en ökning om 496 MSEK eller 6,5%. Övriga rörelsekostnader under 2008 bestod huvudsakligen av kostnader relaterade till "wet lease-avtal" som ingicks för att ersätta Koncernens flygplan som togs ur trafik med anledning av Q400-incidenterna i september och oktober 2007. Koncernens kostnader för wet leasear uppgick till 710 MSEK under 2008, jämfört med 180 MSEK under 2007. Av de totala wet lease kostnaderna redovisades 686 MSEK som övriga rörelsekostnader under 2008, jämfört med 174 MSEK under 2007. Resterande wet lease-kostnaderna redovisades som leasingkostnader för flygplan. Övriga rörelsekostnader under 2008 bestod även av böter om 314 MSEK utfärdade av det amerikanska justitiedepartementet i samband med det amerikanska konkurrensverkets utredning av viss verksamhet inom SAS Cargo. SAS Cargo ingick en förlikning med det amerikanska justitiedepartementet, i enlighet med vilken SAS Cargo har accepterat att betala böter om 52 MUSD under en fyraårsperiod. Härutöver drabbades Koncernen av legala kostnader om 43 MSEK i samband med utredningen, se "Legala frågor och kompletterande information".

#### Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnader för flygplan inkluderar kostnader hänförliga till wet lease-avtal för flygplan med längre löptider än sex månader samt långfristiga operationella leasear för flygplan. Leasingkostnader för flygplan minskade från 2 342 MSEK under 2007 till 2 282 MSEK under 2008, en minskning med 60 MSEK eller 2,6%. Minskningen av leasingkostnader jämfört med föregående period är hänförlig till återköp och upplösning av "sale and leaseback"-avtal avseende 14 Q400-flygplan som en förberedelse för framtida försäljning av dessa flygplan då Koncernen skall upphöra att använda denna flygplansmodell.

## Avskrivningar och nedskrivningar

Avskrivningar och nedskrivningar ökade från 1 457 MSEK under 2007 till 1 591 MSEK under 2008, en ökning med 134 MSEK eller 9,2%. Ökningen av avskrivningar och nedskrivningar under 2008 var huvudsakligen relaterad till återköp och upplösning av "sale and leaseback"-avtal avseende Q400-flygplan som en förberedelse för en framtida försäljning av dessa flygplan.

## Resultatandelar i intresseföretag

Koncernens resultatandelar i intresseföretag uppgick till -147 MSEK under 2008, jämfört med 32 MSEK under 2007. Resultatandelar i intresseföretag under 2007 och 2008 redovisas nedan:

	Kapitalandel, %	1 januari – 31 december		
		2007 MSEK	2008 MSEK	Förändring, %
British Midland PLC	20,0	33	-114	-
Skyways Holding AB	25,0	11	2	-81,8
Air Greenland A/S	37,5	33	17	-48,5
Go Now A/S <sup>1</sup>	100,0	-18	-21	16,7
AS Estonian Air	49,0	-20	-50	150,0
Commercial Aviation Leasing Ltd.	49,0	-11	14	-
Malmö Flygfraktterminal AB	40,0	5	5	-
Övriga		-1	-	-
<b>Totalt</b>		<b>32</b>	<b>-147</b>	<b>-</b>

<sup>1</sup> Go Now AS konsoliderades från och med 1 mars 2008.

Förluster i Koncernens intresseföretag reflekterade den fortsatta nedgången i flygindustrin under 2008. Dessa förluster inkluderade Koncernens del av förlusten i bmi som härrörde från en fortsatt negativ utveckling av bmi:s verksamhet vilket accentuerades av upphörandet av ECA-avtalet och den därmed förbundna resultatdelningsmodellen.

## Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader

Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader minskade från 41 MSEK under 2007 till 4 MSEK under 2008, en minskning med 37 MSEK eller 90,2%. Under 2008 sålde Koncernen åtta Q400-flygplan och avyttrade fem Boeing 737-flygplan genom "sale and leaseback"-transaktioner. Resultatet under 2007 var huvudsakligen hänförligt till avyttringen av ett de Havilland Q100-flygplan samt "sale and leaseback"-transaktioner avseende tre Boeing 737-flygplan och två Airbus 319/321-flygplan.

## Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat uppgick till -765 MSEK under 2008 jämfört med 1 293 MSEK under 2007 som ett resultat av ovanstående.

## Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter omfattar intäkter från Koncernens finansiella tillgångar, såsom långfristiga fordringar på koncernbolag, andra värdepappersinnehav och likvida medel. Finansiella kostnader omfattar räntekostnader för Koncernens skulder samt mottagna eller utförda betalningar i samband med avslut av ränteswapkontrakt klassificerade som kassaflödessäkringar och andra säkringskontrakt till verkligt värde.

Finansiella intäkter minskade från 787 MSEK under 2007 till 654 MSEK under 2008, en minskning om 133 MSEK eller 16,9%, främst på grund av lägre ränteintäkter från finansiella tillgångar värderade till verkligt värde, vilka omfattar andra värdepappersinnehav och likvida medel (kassa och bank) vilka uppgick till 578 MSEK under 2008, jämfört med 746 MSEK under 2007. Minskningen av ränteintäkterna från finansiella tillgångar värderade till verkligt värde berodde huvudsakligen på minskningen av likvida medel, från 8 891 MSEK den 31 december 2007 till 5 783 MSEK den 31 december 2008, samt lägre räntenivåer under 2008. Ränteintäkter från finansiella tillgångar, ej värderade till verkligt värde, vilka inkluderar långfristiga fordringar hos intresseföretag, andra långfristiga fordringar och kortfristiga fordringar hos intresseföretag, ökade från 41 MSEK under 2007 till 76 MSEK under 2008, en ökning med 35 MSEK, eller 85,4%. Ökningen förklaras huvudsakligen av positiva valutaeffekter på grund av en försvagad SEK gentemot de huvudsakliga valutor dessa finansiella tillgångar är denominerade i, då majoriteten av dessa tillgångar är denominerade i andra valutor än SEK.

Finansiella kostnader minskade från 1 041 MSEK under 2007 till 933 MSEK under 2008, en minskning om 108 MSEK eller 10,4%, främst på grund av den lägre nettovinsten på finansiella instrument kategoriserade som innehav för handel, och räntekostnader på finansiella skulder, ej värderade till verkligt värde, vilka inkluderar Koncernens långfristiga och kortfristiga lån samt nettoeffekten av valutakursdifferenser i relation till finansiella kostnader. Nettovinsten av finansiella instrument, kategoriserade som innehav för handel (ränteswapavtal klassificerade som kassaflödessäkringar och icke säkringsredovisade finansiella instrument) minskade från 76 MSEK under 2007 till 2 MSEK under 2008, en minskning med 74 MSEK, eller 97,4%. Minskningen var huvudsakligen ett resultat av ett lägre marknadsvärde på de finansiella instrumenten, vilka värderas till verkligt värde. Räntekostnader på finansiella skulder ej värderade till verkligt värde minskade från 847 MSEK under 2007 till 726 MSEK under 2008, en minskning om 121 MSEK eller 14,3%. Minskningen reflekterade en lägre genomsnittlig total skuld för Koncernen under 2008 (trots en ökning av Koncernens totala skuldsättning per 31 december 2008 jämfört med 31 december 2007) och lägre räntenivåer under 2008, då majoriteten av Koncernens lån löper med rörlig ränta. Koncernen realiserade även en nettovinst om 9 MSEK från finansiella instrument kategoriserade som övriga skulder, jämfört med en nettoförlust på 8 MSEK under 2007. Nettovinsten förklaras av betalningar mottagna i relation till ränteswapavtal som upplöstes tidigt under 2008.

Nettoeffekten av valutakursdifferenserna avseende finansiella tillgångar och skulder uppgick till en positiv valutaeffekt om 51 MSEK under 2008, jämfört med en positiv valutaeffekt om 14 MSEK under 2007. Då majoriteten av Koncernens finansiella tillgångar är denominerade i andra valutor än SEK, reflekterade den positiva valutaeffekten under 2008 en svagare kronkurs gentemot de huvudsakliga valutor dessa tillgångar är denominerade, vilket översteg den negativa effekten av en svagare SEK på Koncernens skulder denominerade i andra valutor än SEK.

## Skatt

Koncernens skatteintäkter uppgick till 28 MSEK under 2008, jämfört med en skattekostnad om 273 MSEK under 2007. Koncernens effektiva skattesats, vilken inkluderar awecklade verksamheter, uppgick under 2008 till 4,0%, att jämföras med 31,5% under 2007. Koncernens effektiva skattesats för 2007 påverkades främst av ej redovisade uppskjutna skattefordringar samt ej avdragsgilla kostnader som endast delvis motverkades av ej skattepliktiga intäkter samt förändring

av skattesatsen. Under 2008 motsvarade Koncernens effektiva skattesatsens skattekostnad främst som ett resultat av ej redovisade uppskjutna skattefordringar, en nedskrivning av uppskjuten skatt som en följd av Spanairs förluster samt ej avdragsgilla kostnader.

#### Resultat från awecklade verksamheter

Koncernen redovisade en förlust från awecklade verksamheter om 5 305 MSEK under 2008, att jämföras med 135 MSEK under 2007.

Koncernens förlust från awecklade verksamheter under 2008 berodde huvudsakligen på förluster och nedskrivningar uppgående till 4 895 MSEK i samband med försäljningen av Spanair. Dessa poster inkluderar (i) förlust före skatt och engångsposter om 1 310 MSEK, (ii) engångskostnader avseende omstrukturering om 914 MSEK, (iii) nedskrivning av uppskjuten skattefordran om 273 MSEK, (iv) nedskrivning av goodwill om 1 686 MSEK och (v) en förlust om 712 MSEK som ett resultat av omvärdering av tillgångar och skulder till verkligt värde. Se "—Översikt— Sammanfattning av avyttringar—Räkenskapsåret 2008" för en beskrivning av avyttringar under perioden."

#### Årets resultat

Som ett resultat av ovan nämnda faktorer redovisade Koncernen en förlust om 6 321 MSEK under 2008, att jämföras med en vinst om 636 MSEK under 2007.

#### Rörelseresultat per affärsområde

I enlighet med Koncernens redovisningsprinciper och Koncernens interna rapportering till Koncernledningen, redovisar Koncernen en fördelning av rörelseresultat mellan rörelsegrenar. Se "—Översikt— Finansiell information". Följande avsnitt analyserar Koncernens resultat per rörelsegren.

#### SAS Scandinavian Airlines

Av tabellen nedan framgår resultaträkningen för SAS Scandinavian Airlines för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	33 031	34 149	3,4
Charterintäkter	1 906	1 653	-13,3
Övriga trafikintäkter	2 025	2 869	41,7
Övriga intäkter	3 193	3 552	11,2
<b>Intäkter</b>	<b>40 155</b>	<b>42 223</b>	<b>5,2</b>
Personalkostnader	-8 510	-8 943	5,1
Försäljningskostnader	-512	-535	4,5
Flygbränsle	-6 936	-8 858	27,7
Luftfartsavgifter	-3 608	-3 877	7,5
Måltidskostnader	-1 262	-1 238	-1,9
Hanteringskostnader	-5 046	-5 256	4,2
Tekniskt flygplansunderhåll	-3 936	-4 741	20,5
Data- och telekommunikationskostnader	-1 505	-1 478	-1,8
Övriga rörelsekostnader	-3 737	-4 377	17,1
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-35 051</b>	<b>-39 304</b>	<b>12,1</b>
Leasingkostnader för flygplan	-2 156	-2 132	-1,1
Avskrivningar och nedskrivningar	-984	-1 089	10,7
Resultatandelar i intresseföretag	-31	-7	-77,4
Realisationsvinster	41	-10	-
<b>Rörelseresultat</b>	<b>1 974</b>	<b>-319</b>	<b>-</b>

#### • Intäkter

SAS Scandinavian Airlines genererade 40 155 MSEK och 42 223 MSEK av Koncernens intäkter under 2007 respektive 2008, eller cirka 79% för båda åren. Antalet passagerare uppgick till cirka 25,4 miljoner under 2008, en minskning med 0,2% från föregående år. Passagerarintäkter för affärsområdet ökade från 33 031 MSEK under 2007 till 34 149 MSEK under 2008, en ökning med 1 118 MSEK eller 3,4%. Intäkterna ökade från föregående period huvudsakligen på grund av införandet av bränsletillägg under större delen av perioden (dessa reducerades dock i början av november 2008) men också på grund av kapacitetsjusteringar till följd av minskad efterfrågan. Perioden karaktäriserades dock av sämre ekonomiska förhållanden i Skandinavien jämfört med 2007 och därmed en minskad efterfrågan på flygresor, särskilt under fjärde kvartalet 2008 då antalet passagerare för affärsområdet minskade med 8,5% jämfört med motsvarande period föregående år. Yielden för affärsområdet var stabil under 2008 med en ökning om 1,2%, från 1,21 SEK under 2007 till 1,22 SEK under 2008. Yielden bibehölls på samma nivå mycket på grund av högre bränsletillägg samt åtgärder som Koncernen implementerade under 2008 inom ramen för strategin "Profit 2008" som syftade till att öka intäkter och reducera kostnader i ljuset av försvagningen av de ekonomiska förhållandena under 2008. Se "—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat— Utveckling på de globala och lokala flygmarknaderna."

RPK ökade från 27 304 miljoner under 2007 till 27 890 miljoner under 2008, en ökning med 2,2% trots en marginell minskning av antal passagerare under perioden. Ökningen av RPK berodde på en ökning av antalet flygna kilometer under 2008, vilket huvudsakligen berodde på lanseringen av nya linjer från Norge till fritidsdestinationer i Europa av Scandinavian Airlines Norge under första halvan av 2008. RPK minskade emellertid med 7,1% under fjärde kvartalet 2008 jämfört med fjärde kvartalet 2007 på grund av de försämrade ekonomiska förhållandena och därav minskad efterfrågan. ASK ökade med 5,2%. Ökningen i kapacitet reflekterade också lansering av de nya linjerna till fritidsdestinationer. Avställningen av Q400-flygplan efter incidenterna i september och oktober 2007 hade en fortsatt effekt på kapaciteten under 2008 då ersättningsflygplanen hade större kapacitet än vad som behövdes för att möta efterfrågan på berörda linjer och flygplan med mindre kapacitet inte fanns tillgängliga. Samtidigt som ASK ökade under året minskade ASK under fjärde kvartalet 2008 med 2,7% jämfört med motsvarande period 2007 på grund av kapacitetsjusteringar genomförda sent under året i ljuset av den minskade efterfrågan.

Intäkter från Scandinavian Airlines Norge, som utgjorde den största delen av affärsområdets intäkter under både 2007 och 2008, ökade från 13 411 MSEK under 2007 till 14 178 MSEK under 2008, en ökning med 767 MSEK eller 5,7%. Antalet passagerare ökade med 2,8% under 2008 till totalt 10,0 miljoner jämfört med 2007 och RPK ökade med 5,0% från 2007 till 7 190 miljoner. Även ASK ökade under 2008 till 10 886 miljoner, motsvarande en ökning med 10,6% från föregående period. Ökningen av intäkter, passagerare, RPK och ASK berodde huvudsakligen på bolagets lansering av nya fritidsdestinationer till Europa under 2008. Vidare påverkades inte Norge av den globala ekonomiska nedgången förrän sent under 2008. Följaktligen var efterfrågan i Norge fortsatt stark under större delen av 2008, dock minskande under fjärde kvartalet. Antalet passagerare för Scandinavian Airlines Norge minskade med 7,6% under fjärde kvartalet 2008 jämfört med fjärde kvartalet 2007 på grund av minskad efterfrågan. RPK minskade med 7,9% under fjärde kvartalet 2008 jämfört med motsvarande period föregående år.

Intäkter från Scandinavian Airlines Danmark ökade från 11 659 MSEK under 2007 till 12 022 MSEK under 2008, motsvarande en ökning med 363 MSEK eller 3,1%. Ökningen var huvudsakligen ett resultat av högre priser och en ökning av de bränsletillägg som infördes under 2008. Intäkterna ökade också som ett resultat av erhållen kompensation från tillverkaren av Q400-flygplanen för incidenterna i september och oktober 2007. Antalet passagerare uppgick under perioden till 7,8 miljoner, en minskning med 4,2% jämfört med föregående period, på grund av svagare ekonomisk förhållanden och därigenom en minskad efterfrågan för flygresor. Minskningen av antalet passagerare var särskilt tydlig under fjärde kvartalet 2008 då antalet passagerare för Scandinavian Airlines Danmark minskade med 9,7% jämfört med fjärde kvartalet 2007. RPK minskade också under perioden med 1,5% till 5 842 miljoner jämfört med föregående period. RPK minskade med 7,6% under fjärde kvartalet 2008 jämfört med motsvarande period föregående år. ASK ökade under 2008 med 2,2% till 8 659 miljoner, på grund av leasade ersättningsflygplan med större kapacitet än de avställda Q400-flygplanen. ASK minskade under fjärde kvartalet 2008 med 7,8% jämfört med motsvarande period 2007 på grund av kapacitetsjusteringar till följd av minskad efterfrågan.

Intäkter från Scandinavian Airlines Sverige minskade från 8 779 MSEK under 2007 till 8 587 MSEK under 2008, en minskning med 192 MSEK motsvarande 2,2%. Minskningen i intäkter reflekterade en svagare svensk ekonomi under 2008 och därmed en minskning i efterfrågan på flygresor samt fortsatt stark konkurrens på den svenska marknaden. Antalet passagerare minskade under 2008 med 0,1% till 6,2 miljoner. Minskningen av antalet passagerare jämfört med föregående period var särskilt tydlig under fjärde kvartalet 2008 då antalet passagerare minskade med 9,0% jämfört med fjärde kvartalet 2007. Medan RPK ökade för helåret med 4,0%, minskade RPK under fjärde kvartalet 2008 med 5,9% jämfört med fjärde kvartalet 2007. ASK ökade också under 2008 med 8,8% till 7 531 miljoner då Scandinavian Airlines Sverige inte anpassade kapaciteten till den svagare ekonomin förrän i slutet av året. ASK minskade med 8,1% under fjärde kvartalet 2008 jämfört med fjärde kvartalet 2007.

Intäkter från Scandinavian Airlines International ökade från 7 625 MSEK under 2007 till 8 043 MSEK under 2008, en ökning med 418 MSEK, motsvarande 5,5%. Ökningen reflekterar primärt en god utveckling under första halvan av 2008 då både yield och kabinfaktor för Scandinavian Airlines International ökade jämfört med motsvarande period 2007. Fördelaktig yield och kabinfaktor resulterade i sin tur i en positiv utveckling av passagerarintäkter vilka ökade från 5 914 MSEK under 2007 till 6 269 MSEK under 2008, en ökning med 6,0%. Den positiva trenden under första halvan av 2008 kompenserade för minskade passagerarintäkter under andra halvan av 2008 till följd av de allt sämre ekonomiska förhållandena under 2008. Antalet passagerare ökade under helåret 2008 med 1,9% jämfört med 2007 till 1,4 miljoner. RPK ökade under perioden med 1,4% till 9 767 miljoner medan ASK ökade marginellt med 0,7%. Antalet passagerare för Scandinavian Airlines International minskade med 6,0% och RPK minskade med 6,8% under fjärde kvartalet 2008 jämfört med fjärde kvartalet 2007 till följd av minskad efterfrågan. ASK minskade också under fjärde kvartalet 2008 med 1,7% jämfört med fjärde kvartalet 2007 på grund av kapacitetsjusteringar till följd av minskad efterfrågan.

#### • Kostnader

Rörelsekostnaderna för SAS Scandinavian Airlines ökade från 35 051 MSEK under 2007 till 39 304 MSEK under 2008, en ökning med

4 253 MSEK eller 12,1%. Ökningen av rörelsekostnader var primärt hänförlig till högre flygbränslekostnader och personalkostnader under perioden. Effekterna från Q400-incidenterna fortsatte att påverka affärsområdets rörelsekostnader under 2008, särskilt för Scandinavian Airlines Danmark enligt vad som framgår nedan. Rörelsekostnader uppgick till 87,3% av SAS Scandinavian Airlines intäkter under 2007 och 93,1% under 2008.

Personalkostnaderna för affärsområdet ökade från 8 510 MSEK under 2007 till 8 943 MSEK under 2008, en ökning med 433 MSEK eller 5,1%, huvudsakligen på grund av en generell ökning av lönenivån, retroaktiva betalningar till piloter enligt slutna kollektivavtal med pilotföreningarna samt ökade pensionskostnader för anställda. Kostnader för flygbränsle ökade från 6 936 MSEK under 2007 till 8 858 MSEK under 2008, en ökning med 1 922 MSEK eller 27,7%, som ett resultat av högre bränslepriser och ökad användning av flygbränsle under perioden. Luftfartsavgifter ökade från 3 608 MSEK under 2007 till 3 877 MSEK under 2008, en ökning med 269 MSEK eller 7,5%, väsentligen på grund av en ökning av antalet flygningar och högre avgifter från flygplatser. Hanteringskostnader ökade från 5 046 MSEK under 2007 till 5 256 MSEK under 2008, en ökning med 210 MSEK eller 4,2%, på grund av ett ökat antal flygningar utanför regioner där SAS Ground Services är verksamma, vilket följaktligen resulterade i ökade externa kostnader för dessa tjänster, samt högre priser för ground handling-tjänster under 2008. Kostnader för tekniskt flygplansunderhåll ökade från 3 936 MSEK under 2007 till 4 741 MSEK under 2008, en ökning med 805 MSEK eller 20,5%, på grund av tekniska kostnader vilka uppstod i relation till underhåll för Q400-flygplan som tidigare leasades och som återköptes under 2008 i förberedelse för framtida försäljning av dessa flygplan, samt prisökningar av SAS Technical Services.

Scandinavian Airlines Norges rörelsekostnader ökade med 14,6% till 13 022 MSEK under 2008, huvudsakligen på grund av högre flygbränslekostnader och högre kostnader för tekniskt underhåll. Kostnader för tekniskt underhåll ökade på grund av att SAS Technical Services genomförde prisökningar för underhållstjänster i linje med övriga marknaden. Personalkostnader för Scandinavian Airlines Norge ökade under 2008 huvudsakligen som en konsekvens av generella löneökningar och högre pensionskostnader. Ökade pensionskostnader i Norge var relaterade till en ökning i ett antagande som används för att beräkna pensionsåtaganden relaterat till framtida löneökningar i linje med det ekonomiska klimatet i Norge. Detta antagande ökade från cirka 3% under 2007 till cirka 4% under 2008.

Scandinavian Airlines Danmark redovisade högre rörelsekostnader under 2008 uppgående till 11 691 MSEK, en ökning med 11,3% från 2007, på grund av högre flygbränslekostnader och högre kapacitet. Scandinavian Airlines Danmark fortsatte även att påverkas av Q400-incidenterna under 2007 med kostnader för ersättningsflygplan för avställda Q400-flygplan som bidragande faktor till ökningen av rörelsekostnaderna jämfört med föregående period. Scandinavian Airlines Danmarks kostnader för wet leasar uppgick till 423 MSEK under 2008, jämfört med 123 MSEK under 2007, och redovisades som övriga rörelsekostnader.

Rörelsekostnader för Scandinavian Airlines Sverige uppgick till 8 281 MSEK under 2008, en ökning med 8,7% från 2007 på grund av högre flygbränslekostnader och högre kapacitet. Den svenska marknaden fortsatte att karaktäriseras av intensiv konkurrens och Scandinavian Airlines Sverige anpassade inte kapaciteten till den minskade efterfrågan på flygresor förrän i slutet av året. Scandinavian Airlines Sveriges rörelsekostnader ökade under 2008 även på grund av kost-

nader för wet leasar av ersättningsflygplan för de Q400-flygplan som avställdes under 2007. Dessa kostnader uppgick till 122 MSEK under 2008, jämfört med 30 MSEK under 2007. Av dessa kostnader redovisades 98 MSEK och 24 MSEK som övriga rörelsekostnader under 2008 respektive 2007. Den återstående delen av wet lease kostnaderna redovisades som leasingkostnader för flygplan.

Rörelsekostnader för Scandinavian Airlines International ökade till 7 524 MSEK under 2008, en ökning med 8,7% från 2007, huvudsakligen på grund av högre flygbränslepriser. Scandinavian Airlines Internationals kapacitet ökade under 2008 med 1% och flygbränsle-kostnaderna ökade med 23%.

#### • Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnader för SAS Scandinavian Airlines minskade under 2008 med 24 MSEK eller 1,1% jämfört med föregående period. Leasingkostnader var lägre under 2008 på grund av återköp och upphörande av "sale and leaseback"-avtal avseende 14 stycken Q400-flygplan som en förberedelse för en framtida försäljning av dessa.

#### • Avskrivningar och nedskrivningar

SAS Scandinavian Airlines avskrivningar och nedskrivningar ökade med 105 MSEK, eller 10,7%, under 2008. Se "—Koncernens resultat—Avskrivningar och nedskrivningar" ovan.

#### • Rörelseresultat

Som ett resultat av ovan nämnda anledningar redovisade SAS Scandinavian Airlines en rörelseförlust om 319 MSEK under 2008, att jämföra med en rörelsevinst om 1 974 MSEK under 2007.

#### SAS Individually Branded Airlines

Av tabellen nedan framgår rörelseresultatet för SAS Individually Branded Airlines för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	3 783	3 953	4,5
Fraktintäkter	54	58	7,4
Charterintäkter	21	11	-47,6
Övriga trafikintäkter	109	192	76,1
Övriga intäkter	1 126	1 312	16,5
<b>Intäkter</b>	<b>5 093</b>	<b>5 526</b>	<b>8,5</b>
Personalkostnader	-1 436	-1 653	15,1
Försäljningskostnader	-136	-131	-3,7
Flygbränsle	-622	-790	27,0
Luftfartsavgifter	-582	-627	7,7
Måltidskostnader	-108	-106	-1,9
Hanteringskostnader	-417	-462	10,8
Tekniskt flygplansunderhåll	-256	-238	-7,0
Data- och telekommunikationskostnader	-52	-67	28,9
Övriga rörelsekostnader	-792	-1 049	32,5
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-4 401</b>	<b>-5 123</b>	<b>16,4</b>
Leasingkostnader för flygplan	-234	-230	-1,7
Avskrivningar och nedskrivningar	-160	-166	3,8
Resultatandelar i intresseföretag	57	-145	-
Realisationsvinster	12	14	16,7
<b>Rörelseresultat,</b>	<b>367</b>	<b>-124</b>	<b>-</b>

#### • Intäkter

Intäkter från SAS Individually Branded Airlines under 2007 och 2008 inkluderade Widerøe och Blue1, vilka båda är helägda av Koncernen.

Intäkterna för affärsområdet ökade från 5 093 MSEK under 2007 till 5 526 MSEK under 2008, en ökning med 433 MSEK eller 8,5%.

Widerøes intäkter ökade från 3 051 MSEK under 2007 till 3 502 MSEK under 2008, en ökning med 451 MSEK eller 14,8%. Passagerarintäkter ökade från 2 000 MSEK under 2007 till 2 200 MSEK under 2008, en ökning om 200 MSEK, eller 10,0%. Antalet passagerare ökade med 3,6% under 2008 till 2,0 miljoner, medan RPK ökade med 6,3%. ASK ökade med 7,4% under 2008. De ekonomiska förhållandena i Norge, framförallt i de regioner där Widerøe verkar, försämrades först i november 2008. Följaktligen var efterfrågan i Norge fortsatt stark under större delen av 2008, vilket reflekterades av ökningen i intäkter, passagerare, RPK och ASK för Widerøe under 2008. Intäkterna för Widerøe var också högre i november och december 2008 jämfört med samma period 2007 på grund av avställda Q400-flygplan, vilka senare ersattes av flygplan under wet lease-avtal.

Intäkter från Blue1 minskade från 2 019 MSEK under 2007 till 2 000 MSEK under 2008, en minskning om 19 MSEK, eller 1,0%. Passagerarintäkter för Blue 1 minskade från 1 784 MSEK under 2007 till 1 753 MSEK under 2008, en minskning med 31 MSEK eller 1,8%. Antalet passagerare minskade med 10,1% under 2008, medan RPK minskade med 4,2%. Den negativa utvecklingen i passagerarintäkter och trafik reflekterade det försämrade ekonomiska klimatet i regionen under 2008 vilket föranledde en minskad efterfrågan, särskilt bland affärsresenärer i sista kvartalet. ASK minskade med 1,1% under 2008 på grund av lägre kapacitet då ett antal linjer lades ner, främst inom Europa, som en följd av minskad efterfrågan.

#### • Kostnader

SAS Individually Branded Airlines rörelsekostnader ökade från 4 401 MSEK under 2007 till 5 123 MSEK under 2008, en ökning med 722 MSEK eller 16,4%. Rörelsekostnaderna utgjorde 86,4% av SAS Individually Branded Airlines intäkter under 2007 och 92,7% under 2008. Huvudsakligen bakom ökningen av rörelsekostnader under 2008 var ökade kostnader för flygbränsle, personalkostnader och övriga rörelsekostnader. Flygbränslekostnader ökade från 622 MSEK under 2007 till 790 MSEK under 2008, en ökning med 168 MSEK eller 27,0%, på grund av högre flygbränslekostnader under perioden. Personalkostnader ökade från 1 436 MSEK under 2007 till 1 653 MSEK under 2008, en ökning med 217 MSEK eller 15,1%. Ökningen av övriga rörelsekostnader med 32,5% under 2008 för SAS Individually Branded Airlines berodde huvudsakligen på wet lease-kostnader för Widerøe i relation till de, under senare delen av 2007, avställda Q400-flygplanen.

Widerøes rörelsekostnader ökade med 22,1% till 3 204 MSEK under 2008 på grund av högre flygbränslepriser, kostnader för ersättningsflygplan för avställda Q400-flygplan samt ökade kostnader för flygbränsle, personal och hantering. Personalkostnader för Widerøe ökade på grund av en generell ökning av lönenivån och högre pensionskostnader relaterade till en ökning i ett antagande som används för att beräkna pensionsåtaganden relaterat till framtida löneökningar i linje med det ekonomiska klimatet i Norge. Detta antagande ökade från cirka 3% under 2007 till cirka 4% under 2008. Widerøes rörelsekostnader ökade också på grund av kostnader för wet leasar av ersättningsflygplan för Q400-flygplan som avställdes under 2007 vilka uppgick till 165 MSEK under 2008, jämfört med 27 MSEK under 2007. Dessa kostnader redovisades som övriga rörelsekostnader under 2007 och 2008. Widerøe drabbades också av ökade kostnader för övertidserättning under 2008 som ett resultat av avställning av Q400-flygplan i Widerøes flotta under senare delen av 2007.

Blue1 redovisade också en ökning av rörelsekostnader under 2008, totalt uppgående till 1 897 MSEK, en ökning om 7,7% från föregående period, primärt hänförligt till högre flygbränslepriser och ökade personalkostnader. De högre personalkostnaderna berodde i huvudsak på en löneökning för samtliga anställda under nya kollektivavtal med fackföreningarna, framförallt gällande piloter. Blue1 drabbades också av ökade personalkostnader i relation till etableringen av en frivillig pensionsfond för piloter, som en del av det nya kollektivavtalet med piloternas fackförening.

#### • Leasingkostnader för flygplan

SAS Individually Branded Airlines leasingkostnader för flygplan minskade marginellt med 4 MSEK, eller 1,7% under perioden.

#### • Rörelseresultat

Av ovan nämnda skäl redovisade SAS Individually Branded Airlines ett rörelseresultat om -124 MSEK under 2008, att jämföra med 367 MSEK under 2007.

#### SAS Aviation Services

Av tabellen nedan framgår rörelseresultatet för SAS Aviation Services (innehållande SAS Ground Services, SAS Technical Services och SAS Cargo) för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Intäkter	14 192	15 032	5,9
Personalkostnader	-6 380	-6 731	5,5
Hanteringskostnader	-998	-1 029	3,1
Tekniskt flygplansunderhåll	-2 769	-2 718	-1,8
Data- och telekommunikationskostnader	-472	-469	-0,6
Övriga rörelsekostnader	-3 897	-4 205	7,9
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-14 515</b>	<b>-15 153</b>	<b>4,4</b>
Avskrivningar och nedskrivningar	-257	-296	15,2
Resultatandelar i intresseföretag	6	5	-16,7
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-575</b>	<b>-412</b>	<b>-28,3</b>

#### • Intäkter

SAS Aviation Services intäkter ökade från 14 192 MSEK under 2007 till 15 032 MSEK under 2008, en ökning med 840 MSEK eller 5,9%.

SAS Ground Services intäkter ökade från 6 055 MSEK under 2007 till 6 322 MSEK under 2008, en ökning med 267 MSEK eller 4,4%. Ökningen berodde i huvudsak på prisökningar för ground handling-tjänster i linje med marknadsnivåer. Vidare, under det fjärde kvartalet 2008 tog SAS Ground Services i Norge över ground handling-tjänster vilka tidigare tillhandahölls av Widerøe vid fyra större flygplatser i Norge. Intäktsökningen reflekterar primärt öknings i intäkter från interna kunder då intäkter från SAS Ground Services International minskade med 13,1% under 2008. Detta på grund av SAS Ground Services Internationals ökade fokus på interna kunder på grund av ökad konkurrens och minskad efterfrågan från externa kunder. Se "Koncernens resultat-Intäkter" ovan.

SAS Technical Services intäkter ökade från 4 874 MSEK under 2007 till 5 329 MSEK under 2008, en ökning med 455 MSEK eller 9,3%, på grund av prishöjningar för tekniskt flygplansunderhåll i linje med den övriga marknaden.

SAS Cargos intäkter ökade från 3 336 MSEK under 2007 till 3 437 MSEK under 2008, en ökning med 101 MSEK eller 3,0%. Ökningen av intäkterna berodde huvudsakligen på bränsletillägg införda av SAS Cargo under 2008 trots en minskning av fraktvolymer under 2008 jämfört med 2007. RTK och flygna ton för SAS Cargo minskade med 1,8% respektive 9,7% under 2008.

#### • Kostnader

Rörelsekostnaderna för SAS Aviation Services ökade från 14 515 MSEK under 2007 till 15 153 MSEK under 2008, en ökning med 638 MSEK eller 4,4%.

SAS Ground Services rörelsekostnader uppgick till 6 323 MSEK under 2008, en ökning om 3,5% från föregående år, huvudsakligen på grund av ökade personalkostnader. Högre personalkostnader under 2008 berodde på en ökning av antalet heltidsanställda inom SAS Ground Services under 2008 jämfört med 2007. Nyanställningarna skedde till följd av ökningen av tillhandahållna tjänster på grund av nya kunder och nya produktanseringar under året. En generell löneökning för personalen bidrog också till de ökade personalkostnaderna under 2008 för SAS Ground Services.

SAS Technical Services kostnader minskade från 5 184 MSEK under 2007 till 5 101 MSEK under 2008, en minskning om 83 MSEK eller 1,6%.

SAS Cargos kostnader under 2008 uppgick till 3 635 MSEK, en ökning med 8,5% från 2007. Ökningen av kostnader var huvudsakligen hänförlig till förlikningen med det amerikanska justitiedepartementet i samband med det amerikanska konkurrensverkets utredning av viss verksamhet inom SAS Cargo under 2008 som resulterade i böter om 314 MSEK under 2008 samt legala kostnader om 43 MSEK redovisat som övriga rörelsekostnader under perioden. Se "Legala frågor och kompletterande information".

#### • Avskrivningar och nedskrivningar

SAS Aviation Services avskrivningar och nedskrivningar ökade med 15,2% under 2008 huvudsakligen på grund av en nedskrivning av goodwill inom Novia Cargo (vilka ägs av Koncernens intresseföretag Skyways Holding AB) och avskrivningar av tillgångar inom SAS Technical Services relaterade till komponenter för Q400- och MD-90-flygplan vilka redovisades under 2007.

#### • Rörelseresultat

Av ovan nämnda skäl redovisade SAS Aviation Services ett rörelseresultat om -412 MSEK under 2008, att jämföra med -575 MSEK under 2007.

## Räkenskapsåren 1 januari – 31 december 2006 och 2007

### Koncernens resultat

Av tabellen nedan framgår Koncernens resultaträkning för angivna perioder.

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2006	2007	
Intäkter	48 952	50 598	3,4
Personalkostnader	-15 916	-16 897	6,2
Övriga rörelsekostnader	-28 143	-28 682	1,9
Leasingkostnader för flygplan	-2 350	-2 342	-0,3
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 740	-1 457	-16,3
Resultatandel i intresseföretag	111	32	-71,2
Intäkter från försäljning av flygplan och byggnader	76	41	-46,1
<b>Rörelseresultat</b>	<b>990</b>	<b>1 293</b>	<b>30,6</b>
Andra vinster / förluster	-46	5	-
Finansiella intäkter	587	787	34,1
Finansiella kostnader	-1 362	-1 041	-23,6
<b>Resultat före skatt</b>	<b>169</b>	<b>1 044</b>	<b>517,8</b>
Skatt	26	-273	-
<b>Årets resultat från kvarvarande verksamheter</b>	<b>195</b>	<b>771</b>	<b>295,4</b>
Resultat från avvecklade verksamheter	4 545	-135	-
<b>Årets resultat</b>	<b>4 740</b>	<b>636</b>	<b>-86,6</b>
Minoritetsintresse	118	-1	-
Resultat per aktie (SEK)(1)	28,10	3,87	-86,2
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter	1,19	4,69	294,1

<sup>1</sup> Resultat per aktie är beräknat på 164 500 000 utestående aktier.

### Intäkter

Koncernens intäkter ökade från 48 952 MSEK under 2006 till 50 598 MSEK under 2007, vilket motsvarande en ökning om 1 646 MSEK eller 3,4%. Antalet passagerare (reguljärtrafik) ökade från 28,9 miljoner 2006 till 29,2 miljoner 2007, motsvarande en ökning om 302 000 passagerare eller 1,0%. RPK (reguljärtrafik) förblev stabil med en marginell minskning från 29 545 MSEK under 2006 till 29 365 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 180 MSEK eller 0,6%. ASK (reguljärtrafik) förblev också på samma nivå som under 2006 med en marginell minskning från 40 188 miljoner under 2006 till 40 031 miljoner under 2007, motsvarande en minskning om 157 miljoner eller 0,4%. RPK och ASK förblev på samma nivåer som föregående år, då Koncernens flygbolag fokuserade på att maximera intäkter från existerande linjer och verksamheter och kapacitetshantering.

Trafikintäkterna utgör den största delen av Koncernens omsättning och stod för cirka 83% av omsättningen både under 2006 och 2007. Trafikintäkterna ökade från totalt 40 757 MSEK 2006 till 41 736 MSEK 2007, motsvarande en ökning om 979 MSEK eller 2,4%. Koncernens trafikintäkter för 2006 och 2007 fördelades enligt nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2006	2007	
<b>Trafikintäkter</b>			
Passagerarintäkter	35 370	36 814	4,1
Charter	1 750	1 927	10,1
Post och frakt	2 076	1 700	-18,1
Övriga trafikintäkter	1 561	1 295	-17,0
<b>Trafikintäkter totalt</b>	<b>40 757</b>	<b>41 736</b>	<b>2,4</b>

Passagerarintäkterna stod för 1 444 MSEK av ökningen av Koncernens trafikintäkter som ökade från 35 370 MSEK 2006 till 36 814 MSEK 2007, en ökning om motsvarande 4,1%. Förklaringen är god efterfrågan, vilket avspeglas i passagerarantalet under 2007. Yelden ökade från 1,20 SEK under 2006 till 1,25 SEK under 2007, motsvarande en ökning om 0,05 SEK eller 4,2%.

Intäkter från chartertrafik ökade från 1 750 MSEK under 2006 till 1 927 MSEK under 2007, en ökning om 177 MSEK eller 10,1%, och återspeglar främst ökad charterverksamhet inom Scandinavian Airlines Danmark vilket möjliggjordes av ökat flygplansutnyttjande.

Intäkter från post- och frakttrafik minskade från 2 076 MSEK under 2006 till 1 700 MSEK under 2007, motsvarande en minskning på 376 MSEK eller 18,1%, på grund av ökad konkurrens på fraktmarknaden med överkapacitet och prispress som följd, en minskning av SAS Cargos marknadsandel (främst på den internationella fraktmarknaden) baserat på fraktvolym samt förlust av en viktig fraktkund till en konkurrent. Se "—Rörelseresultat per affärsområde—SAS Aviation Services—Intäkter" nedan.

Övriga trafikintäkter, inklusive intäkter från interlining samt intäkter från outnyttjade biljetter, minskade från 1 561 MSEK under 2006 till 1 295 MSEK under 2007, en minskning om 266 MSEK eller 17,0%. Minskningen kan främst hänföras till effekterna av ECA som, efter hänsyn tagen till effekten på intäkterna från Koncernens joint venture med Lufthansa, påverkade Koncernens intäkter negativt med 652 MSEK, jämfört med en negativ effekt om 310 MSEK 2006.

Övriga intäkter, vilka utgjorde 16,7% och 17,5% av Koncernens intäkter under 2006 respektive 2007, ökade från 8 195 MSEK under 2006 till 8 862 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 667 MSEK eller 8,1%. Fördelningen av övriga intäkter för 2006 och 2007 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2006	2007	
<b>Övriga intäkter:</b>			
Försäljning ombord	493	511	3,7
Ground handling-tjänster	1 246	1 455	16,8
Tekniskt underhåll	1 143	973	-14,9
Terminal- och speditionstjänster	1 513	1 592	5,2
Försäljningsprovision och avgifter	820	834	1,7
Övriga intäkter	2 980	3 497	17,3
<b>Övriga intäkter totalt</b>	<b>8 195</b>	<b>8 862</b>	<b>8,1</b>

Ground handling-tjänster respektive terminal- och speditionstjänster utgjorde de största delarna av övriga intäkter både under 2006 och 2007, och stod för 15,2% respektive 18,5% av de övriga intäkterna under 2006 och 16,4% respektive 18,0% under 2007. Ground handling-tjänsterna ökade från 1 246 MSEK under 2006 till 1 455 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 209 MSEK eller 16,8%, till följd av en ökning av passagerarvolym och flygningar hanterade av SAS Ground Services. Terminal- och speditionstjänster i samband med markfrakttjänster tillhandahållna av SAS Cargo ökade från 1 513 MSEK under 2006 till 1 592 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 79 MSEK eller 5,2%, främst på grund av ökningen av tjänster från Cubic Air Cargo, ett affärsområde inom SAS Cargo som tillhandahöll fraktrelaterade försäljningstjänster inom Koncernen och till vissa andra flygbolag som Koncernen avyttrade under första kvartalet 2009. Koncernen förvärvade Cubic Air Cargo under 2006 och bolaget har sedan förvärvat utökat dess kundbas och intäkter. Ökningarna motverkades till viss del av minskade intäkter från tekniskt flygplans-

underhåll vilka sjönk från 1 143 MSEK under 2006 till 973 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 170 MSEK eller 14,9%, främst till följd av minskade externa intäkter, hård konkurrens samt överkapacitet inom sektorn för tekniska tjänster, vilket påverkade SAS Technical Services negativt. Övriga intäkter ökade från 2 980 MSEK under 2006 till 3 497 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 517 MSEK eller 17,3%, mycket tack vare 300 MSEK som Koncernen fick i kompensering för illegala strejker i Danmark 2007.

Information om intäktsfördelning lämnas även för geografiska marknader. Informationen baseras på Koncernens redovisningsprinciper och den interna rapporteringen till Koncernledningen. Fördelningen av trafikintäkter per geografisk marknad under 2006 och 2007 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2006	2007	
Inrikes <sup>1</sup>	12 227	13 318	8,9
Intraskandinaviskt <sup>2</sup>	3 725	4 151	11,4
Europa <sup>3</sup>	17 022	16 900	-0,7
Interkontinentalt <sup>3</sup>	7 783	7 367	-5,3
<b>Trafikintäkter totalt</b>	<b>40 757</b>	<b>41 736</b>	<b>2,4</b>

<sup>1</sup> Med "inrikes" avses trafik inom Danmark, Norge och Sverige.

<sup>2</sup> Med "intraskandinaviskt" avses trafik mellan Danmark, Norge och Sverige.

<sup>3</sup> Allokeras till det geografiska område där destinationen ligger.

Såsom beskrivs nedan i Koncernens redogörelse per affärsområde berodde intäktsökningen för inrikestrafik främst på ökad tillväxt inom inrikestrafiken i Norge och Danmark, till följd av goda ekonomiska förhållanden i dessa länder under året. Ökningen av de intraskandinaviska intäkterna är också hänförliga till goda ekonomiska förhållanden i regionen. Överkapacitet på olönsamma europeiska linjer inverkar negativt på de europeiska trafikintäkterna som sjönk med 0,7% jämfört med föregående period. Ökad kapacitet och aggressiv prissättning på europeiska linjer av nya och befintliga lågprisbolag som Sterling, Norwegian Air Shuttle, easyJet och Air Berlin, ledde till prispress och lägre passagerarintäkter. Trafikintäkter från interkontinentala linjer minskade med 5,3% jämfört med föregående period huvudsakligen på grund av minskad kapacitet, fortsatt stark konkurrens på linjer över Nordatlanten, inställda flygningar på grund av strejker bland kabinpersonal i Koncernens övriga flygbolag (vilket påverkade antalet transferpassagerare) och störningar för transferpassagerare på grund av Q400-incidenterna i september och oktober 2007.

#### Kostnader

I tabellen nedan presenteras Koncernens rörelsekostnader för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2006	2007	
Personalkostnader	15 916	16 897	6,2
Försäljningskostnader	603	660	9,5
Flygbränsle	7 547	7 554	0,1
Luftfartsavgifter	4 205	4 316	2,6
Måltidsavgifter	1 363	1 373	0,7
Hanteringskostnader	1 780	1 776	-0,2
Tekniskt flygplansunderhåll	2 970	3 144	5,9
Data- och telekommunikationskostnader	2 707	2 219	-18,0
Övriga rörelsekostnader	6 968	7 640	9,6
<b>Rörelsekostnader totalt</b>	<b>44 059</b>	<b>45 579</b>	<b>3,5</b>

Rörelsekostnaderna för Koncernen ökade från 44 059 MSEK under 2006 till 45 579 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 1 520 MSEK, eller 3,5%. Ökningen av rörelsekostnaderna mellan 2006 och 2007 berodde främst på ökade personalkostnader huvudsakligen till följd av löneutjämnningar bland de anställda, vilket resulterade i högre löner, och höjda luftfartsavgifter på grund av ökade avgifter på Kastrup, ökade försäljningskostnader och högre kostnader för tekniskt flygplansunderhåll hänförligt till den ökade kapaciteten. De ökade kostnaderna motverkades delvis av lägre hanteringskostnader samt av lägre data- och telekommunikationskostnader.

Personalkostnaderna ökade från 15 916 MSEK under 2006 till 16 897 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 981 MSEK eller 6,2%, i huvudsak till följd av löneutjämnning bland personalen i Norge som ett resultat av kostnadsinflation kopplad till den snabba ekonomiska tillväxten i Norge, vilket ledde till högre löner och pensionskostnader.

Kostnaderna för flygbränsle ökade marginellt från 7 547 MSEK under 2006 till 7 554 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 7 MSEK eller 0,1%. Justerat för den positiva valutaeffekten på grund av en försvagad USD under 2007 ökade bränslekostnaden med 671 MSEK.

Försäljningskostnader ökade från 603 MSEK under 2006 till 660 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 57 MSEK eller 9,5%, främst till följd av ökade provisionsnivåer hänförliga till kostnadsinflation samt ökad försäljningsvolym via agenter.

Luftfartsavgifterna ökade från 4 205 MSEK under 2006 till 4 316 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 111 MSEK eller 2,6%, främst hänförligt till ökade luftfartsavgifter på Kastrup som är en av Koncernens knutpunkter.

Kostnaderna för tekniskt flygplansunderhåll ökade från 2 970 MSEK under 2006 till 3 144 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 5,9%, på grund av förfalloprofilen för Koncernens flygplan vars snittålder per den 31 december 2007 var 11,7 år. Underhållskraven för flygplan är cykliska och baseras på flygplanets ålder. Tungt underhåll krävs för flygplan med vissa intervaller under dess livslängd och ett stort antal av Koncernens flygplan nådde under 2007 en punkt i sin livslängd då tungt underhåll var nödvändigt. De flesta av Koncernens långlinjeflygplan krävde tungt underhåll i början av 2007. Vidare kräver flygplan som säljs eller återlämnas i slutet av leasingperioden tungt underhåll före leverans av flygplanet. Koncernens kostnader för tekniskt flygplansunderhåll ökade av dessa skäl under 2007 jämfört med föregående period.

Data- och telekommunikationskostnaderna minskade från 2 707 MSEK under 2006 till 2 219 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 488 MSEK eller 18,0%, främst till följd av omförhandlade avtal med Koncernens leverantör av telekommunikationer med bättre villkor som resultat samt minskade kostnader för telefoni och distribution tack vare en större andel internetbokningar.

Övriga rörelsekostnader ökade från 6 968 MSEK under 2006 till 7 640 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 672 MSEK eller 9,6%. Ökningen mellan 2006 och 2007 berodde i huvudsak på wet lease-avtal som Koncernen ingick för att ersätta de flygplan som togs ur drift till följd av Q400-incidenterna i september och oktober 2007. Koncernens totala wet lease-kostnader uppgick till 180 MSEK under 2007, av vilka 174 MSEK redovisades som övriga rörelsekostnader (återstående del redovisades som leasingkostnader för flygplan).



## Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnaderna för flygplan minskade marginellt från 2 350 MSEK under 2006 till 2 342 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 8 MSEK eller 0,3%.

## Avskrivningar och nedskrivningar

Avskrivningar och nedskrivningar minskade från 1 740 MSEK under 2006 till 1 457 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 283 MSEK eller 16,3%. De minskade kostnaderna för avskrivningar och nedskrivningar återspeglar en lägre avskrivning av vissa immateriella tillgångar som var helt avskrivna 2006, samt minskade avskrivningar för flottan på grund av färre flygplan och minskat bokfört värde för Koncernens flygplan.

## Resultatandelar i intresseföretag

Koncernens resultatandelar i intresseföretag minskade från 111 MSEK under 2006 till 32 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 79 MSEK eller 71,2%. Resultatandelar för respektive intresseföretag fördelade sig 2006 och 2007 enligt följande:

	Koncernens innehav, %	1 januari – 31 december		
		2006 MSEK	2007 MSEK	Förändring, %
British Midland PLC	20,0	60	33	-45,0
Skyways Holding AB <sup>1</sup>	25,0	-22	11	-
Air Greenland A/S	37,5	31	33	6,5
Go Now AS <sup>2</sup>	41,7	-	-18	-
AS Estonian Air	49,0	-26	-20	-23,1
Commercial Aviation Leasing Ltd.	49,0	20	-11	-
Upplösning av internvinstgällande Commercial Aviation Leasing Ltd. <sup>3</sup>	-	40	-	-
Malmö Flygfraktterminal AB	40,0	8	5	-37,5
Övriga	-	-	-1	-
<b>Totalt</b>		<b>111</b>	<b>32</b>	<b>-71,2</b>

<sup>1</sup> I resultatandelen för 2006 ingår nedskrivning av goodwill med 25 MSEK.

<sup>2</sup> Go Now AS ingår sedan början av mars 2007 i Koncernen som intresseföretag och konsolideras som dotterbolag i Koncernen från 1 mars 2008.

<sup>3</sup> Denna upplösning relaterar till Koncernens försäljning av flygplan till Commercial Aviation Leasing genom en "sale and leaseback"-transaktion och därigenom, på grund av Koncernens ägarandel i Commercial Aviation Leasing, görs en återföring av Koncernens resultatandel.

Minskningen berodde främst på förluster hos de flesta av Koncernens intresseföretag och är i huvudsak hänförliga till den negativa trenden i flygindustrin sedan början av 2007. I förlusterna ingår en förlust på 20 MSEK för Estonian Air som Koncernen ägde till 49% 2007, trots att bolaget uppvisade ett något bättre resultat jämfört med föregående period. Koncernens resultatandel i bmi minskade med 45% och visar på en fortsatt negativ trend för bmi. Koncernen redovisade Go Now AS som ett intresseföretag i början av mars 2007 och redovisade en förlust på 18 MSEK hänförlig till innehavet i företaget under perioden. De minskade intäkterna hänförliga till bmi och förlusterna hänförliga till Go Now AS och Commercial Aviation Leasing Ltd. motverkar eventuella intäkter eller minskningar av förluster från föregående period på grund av marginella förbättringar av resultatet för Koncernens övriga intresseföretag.

## Intäkter från försäljning av flygplan och byggnader

Intäkter från försäljning av flygplan och byggnader minskade från 76 MSEK under 2006 till 41 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 35 MSEK eller 46,1%. Intäkten som Koncernen redovisade under 2007 är främst hänförlig till avyttringen av en de Havilland Q100 och två Airbus 319/321-flygplan. Intäkter från försäljningarna motverkades delvis av förluster från "sale and leaseback"-transaktioner av tre Boeing 737-flygplan under samma period. För 2006 kan Koncernens resultat från försäljningen av flygplan och byggnader hänföras till "sale and leaseback" av tolv McDonnell Douglas MD-80, fyra Airbus A321, två Airbus 319 och tre Boeing 767. Koncernen sålde också tre McDonnell Douglas MD-80, två Fokker F50 samt fastigheter i Bromma och Oslo under 2006.

## Rörelseresultat

Av ovanstående skäl ökade rörelseresultatet för Koncernen från 990 MSEK under 2006 till 1 293 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 303 MSEK, eller 30,6%.

## Andra vinster / förluster

Andra vinster / förluster inkluderar vinster och förluster från försäljning av aktier och andelar som innehas av Koncernen till följd av samarbetsavtal och minoritetsintressen i bolag anknutna till flygbranschen. Resultatet från andra vinster / förluster uppgick till 5 MSEK under 2007, jämfört med en förlust om 46 MSEK under 2006. Resultatet för 2007 var hänförligt till realisationsvinster från försäljning av aktier och andelar till ett värde av 5 MSEK. Förlusten 2006 berodde på en nedskrivning av aktier till ett värde av 50 MSEK vilket översteg realisationsvinster från försäljning av aktier och andelar på 3 MSEK samt utdelningsintäkter på 1 MSEK.

## Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter ökade från 587 MSEK under 2006 till 787 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 200 MSEK eller 34,1%. Ökningen var i huvudsak hänförlig till ränteintäkter för finansiella tillgångar värderade till verkligt värde, vilka uppgick till 746 MSEK under 2007. De ökade intäkterna från finansiella tillgångar berodde också på resultatet från försäljningen av Koncernens resterande innehav i Rezidor Hotel Group 2007. Ränteintäkter från finansiella tillgångar som inte är värderade till verkligt värde uppgick till 41 MSEK under 2007.

De finansiella kostnaderna minskade från 1 362 MSEK under 2006 till 1 041 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 321 MSEK eller 23,6%. Minskningen berodde främst på lägre ränta på finansiella tillgångar ej värderade till verkligt värde. Dessa skulder redovisas till upplupet anskaffningsvärde i balansräkningen. Räntekostnaderna på finansiella skulder ej värderade till verkligt värde minskade från 1 260 MSEK under 2006 till 847 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 413 MSEK eller 32,8%. Koncernens långfristiga skulder uppgick per 31 december 2007 till 11 274 MSEK, jämfört med 17 847 MSEK samma datum 2006, motsvarande en minskning om 6 573 MSEK eller 36,8%. Minskningen av långfristiga skulder var huvudsakligen hänförlig till förskottsbetalningar på vissa långfristiga skulder och berodde på den andel av de långfristiga skulder som övergick till kortfristiga under 2007. Ränta på finansiella

skulder värderade till verkligt värde, inklusive derivatinstrument (vilka värderas till verkligt värde), minskade från 258 MSEK till 236 MSEK, motsvarande en minskning på 22 MSEK eller 8,5%. Nettovinsten från finansiella instrument som innehas för handel minskade från 172 MSEK under 2006 till 76 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 96 MSEK eller 55,8%, främst beroende på ett lägre marknadsvärde för dessa finansiella instrument, vilka värderas till verkligt värde. Koncernen redovisade en nettoförlust på 8 MSEK under 2007 för finansiella instrument kategoriserade som andra skulder jämfört med en nettovinst på 38 MSEK under 2006, avseende nettobetalingar mottagna i samband med upplösning av ränteswapavtal relaterade till förskottsbetalningar av obligationer och förtida uppsägning av ränteswapavtal. Nettoförlusten under 2007 avser förskottsbetalningar av ränta som Koncernen gjorde 2007 i samband med återköp av utestående obligationer.

#### Skatt

Koncernens skattekostnad uppgick under 2007 till 273 MSEK jämfört med en skatteintäkt om 26 MSEK under 2006. Koncernens effektiva skattesats, vilken inkluderar avvecklade verksamheter, låg på 31,5% 2007, jämfört med 4,0% 2006. Koncernens effektiva skattesats för 2006 var främst ett resultat av en kapitalvinst om 4 254 MSEK från försäljningen av Rezidor Hotel Group som utgjorde en ej skattepliktig intäkt. Koncernens effektiva skattesats 2007 påverkades främst av ej redovisade uppskjutna skattefordringar samt ej avdragsgilla kostnader, som endast delvis motverkades av ej skattepliktiga intäkter samt förändring av skattesatsen.

#### Resultat från avvecklade verksamheter

Koncernen redovisade en förlust från avvecklade verksamheter under 2007 på 135 MSEK jämfört med en vinst på 4 545 MSEK under 2006. Förlusten från avvecklade verksamheter under 2007 var huvudsakligen hänförlig till förluster efter skatt samt nedskrivning av goodwill i Spanair and AeBal och uppgick till 713 MSEK 2007 vilket utjämnade vinster från andra avvecklade verksamheter under 2007. Resultatet från avvecklade verksamheter under 2006 reflekterade primärt en realisationsvinst om 4 254 MSEK från börsintroduktionen och avyttringen av 91% av Koncernens innehav i Rezidor Hotel Group vilket delvis motverkades av förluster efter skatt och nedskrivning av goodwill i Spanair, AeBal, SAS Media och SAS Component.

#### Årets resultat

Av orsakerna som beskrivs ovan minskade årets resultat från 4 740 MSEK under 2006 till 636 MSEK under 2007.

#### Resultat per affärsområde

I enlighet med Koncernens redovisningsprinciper och internrapportering till ledningen fördelas intäkterna per affärsområde. Se "Översikt—Presentation av finansiell information" ovan. I de följande avsnitten analyseras Koncernens resultat utifrån respektive affärsområde.

#### SAS Scandinavian Airlines

Tabellen nedan visar rörelseresultatet för SAS Scandinavian Airlines för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2006	2007	
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	31 603	33 031	4,5
Charterintäkter	1 740	1 906	9,5
Övriga trafikintäkter	2 532	2 025	-20,0
Övriga intäkter	2 757	3 193	15,8
<b>Intäkter</b>	<b>38 631</b>	<b>40 155</b>	<b>4,0</b>
Personalkostnader	-7 844	-8 510	8,5
Försäljningskostnader	-473	-512	8,3
Flygbränsle	-6 883	-6 936	0,8
Lufftidsavgifter	-3 540	-3 608	1,9
Måltidsavgifter	-1 242	-1 262	1,6
Hanteringskostnader	-4 962	-5 046	1,7
Tekniskt flygplansunderhåll	-3 825	-3 936	2,9
Data- och telekommunikationskostnader	-1 798	-1 505	-16,3
Övriga rörelsekostnader	-2 988	-3 737	25,0
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-33 554</b>	<b>-35 051</b>	<b>4,5</b>
Leasingkostnader för flygplan	-2 102	-2 156	2,6
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 187	-984	-17,1
Resultatandel i intresseföretag	58	-31	-
Realisationsvinster	58	41	-29,3
<b>Rörelseresultat</b>	<b>1 903</b>	<b>1 974</b>	<b>3,7</b>

#### • Intäkter

SAS Scandinavian Airlines stod för 38 631 MSEK och 40 155 MSEK av Koncernens intäkter under 2006 respektive 2007 eller cirka 79% under båda åren. Passagerarantalet för detta affärsområde ökade med 1,2%, från 25,1 miljoner under 2006 till 25,4 miljoner under 2007. Passagerarintäkterna för affärsområdet ökade från 31 603 MSEK under 2006 till 33 031 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 1 428 MSEK eller 4,5%, på grund av att passagerarna betalade ett högre genomsnittspris under perioden samt förbättrad allokering av de högsta priserna till säten och linjer där efterfrågan tillåter det. Den starka yelden under första halvan av 2007 motverkades bara delvis av sviktande yield under andra halvan av året då efterfrågan på flygresor minskade i linje med den ekonomiska nedgång som inleddes under samma period vilket resulterade i en ökning av Yelden på 6,5% för hela året.

Trots att både passagerarantalet och passagerarintäkterna ökade sjönk passagerartrafiken, eller RPK, för affärsområdet med 0,7%, eftersom man på grund av kapacitetsminskning flög färre kilometer 2007. Kapaciteten, eller ASK, minskade med 0,3%, främst till följd av minskad kapacitet på ett antal linjer. Även om SAS Scandinavian Airlines utökade sitt linjenätverk med ytterligare 18 linjer under 2007 var 11 av dessa säsongsberoende och antalet genomförda flygningar minskade därför med 1%. När Q400-planen ställdes på marknaden efter incidenterna i september och oktober 2007 ersattes dessa med inhyrda flygplan genom wet leases. De inhyrda flygplanen hade större kapacitet än nödvändigt för de aktuella linjerna eftersom inga plan med mindre kapacitet fanns tillgängliga, vilket till viss mån vägde upp andra kapacitetsminskningar inom Koncernen.

Intäkterna för Scandinavian Airlines Norge, som stod för den största delen av affärsområdets intäkter under båda åren, ökade från 12 579 MSEK under 2006 till 13 411 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 832 MSEK eller 6,6%. Överkapacitet på vissa olönsamma linjer från Norge till destinationer på den europeiska kontinenten inverkad negativt på intäkterna för enheten i början av 2007. Till en viss grad motverkades detta av omfördelningen av kapacitet till växande och mer lönsamma norska inrikeslinjer för vilka trafiken ökade med 3,8% och antalet passagerare ökade med 1,0% från 9,6 miljoner under 2006 till 9,7 miljoner under 2007. Ökningen förklaras av den

goda norska ekonomin under 2007 som också ledde till en ökning av antalet affärsresor.

Intäkterna för Scandinavian Airlines Danmark ökade från 10 924 MSEK under 2006 till 11 659 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 735 MSEK, eller 6,7%. Intäktsökningen för 2007 berodde främst på högre intäkter från den utökade chartertrafiken 2007 som möjliggjordes genom högre flygplansutnyttjande. Antalet passagerare i reguljärtrafik minskade med 1,2% från 8,2 miljoner under 2006 till 8,1 miljoner under 2007 och RPK minskade med 1,4%, både till följd av snöstormar under årets första hälft som ledde till 469 inställda avgångar och strejker i mars och april 2007, som resulterade i 702 inställda avgångar. ASK ökade med 1,5% till följd av öppnandet av två nya betydligt längre linjer till Grönland, som genererade en ökning av inrikesflyget i Danmark med 9% samt en ny linje till Pristina.

Intäkterna för Scandinavian Airlines Sverige ökade från 8 273 MSEK under 2006 till 8 779 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 506 MSEK, eller 6,1%. Antalet passagerare ökade med 5,1% från 5,9 miljoner under 2006 till 6,2 miljoner under 2007 och RPK ökade med 10,2% till följd av lanseringen av 12 nya direktlinjer från Sverige till destinationer på den europeiska kontinenten, något som mottogs väl. ASK ökade med 9%, även detta tack vare de nya europeiska linjerna. Överkapaciteten på den svenska marknaden som belastade intäkterna under första halvan av 2007 mattades av under resten av året genom att kapaciteten justerades.

Intäkterna från Scandinavian Airlines International minskade från 7 805 MSEK under 2006 till 7 625 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 180 MSEK, eller 2,3%. Minskningen berodde främst på minskad kapacitet med färre avgångar och lägre fraktintäkter samt hårdare konkurrens på linjer över Nordatlanten, inställda avgångar på grund av strejker bland kabinpersonalen på Scandinavian Airlines Danmark och Scandinavian Airlines Sverige (som Scandinavian Airlines International är beroende av för transfertrafik), störningar i form av tungt underhåll och Q400-incidenterna som sammantaget ledde till minskad transfertrafik. Linjen Köpenhamn-Shanghai, vilken var en lönsam linje för frakt, stängdes vilket ledde till minskade fraktintäkter för verksamheten. Antalet passagerare sjönk från 1,4 miljoner under 2006 till 1,3 miljoner under 2007, motsvarande en minskning på 7,1% och RPK sjönk med 5,6%. ASK minskade med 5,7% vilket dels berodde på ökat tekniskt underhåll och omkonfiguration, dels på att kapaciteten till Asien minskade i och med att linjen Köpenhamn-Shanghai upphörde och ersattes av den kortare linjen Stockholm - Beijing.

#### • Kostnader

Rörelsekostnaderna för SAS Scandinavian Airlines ökade från 33 554 MSEK under 2006 till 35 051 MSEK under 2007, vilket motsvarar en ökning om 1 497 MSEK, eller 4,5%. De ökade rörelsekostnaderna berodde främst på högre kapacitet samt på att flottans Q400-flygplan permanent togs ur bruk till följd av incidenterna 2007. Rörelsekostnaderna uttryckt som procent av affärsenhetens intäkter uppgick till 86,9% av SAS Scandinavian Airlines intäkter under 2006 och 87,3% under 2007.

Affärsområdets personalkostnader ökade från 7 844 MSEK under 2006 till 8 510 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 666 MSEK eller 8,5%, främst på grund av löneutjämning för affärsområdets norska personal vilket ledde till högre löner. Kostnaderna för flygbränsle ökade från 6 883 MSEK under 2006 till 6 936 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 53 MSEK eller 0,8%, på grund av högre priser för flygbränsle och ökad bränsleförbrukning. Luftfartsavgifterna ökade från 3 540 MSEK under 2006 till 3 608 MSEK under

2007, motsvarande en ökning på 68 MSEK eller 1,9%, till stor del beroende på ökade avgifter på Kastруп. Hanteringskostnaderna ökade från 4 962 MSEK under 2006 till 5 046 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 84 MSEK eller 1,7%, på grund av engångskostnader för ombokning av passagerare och kundservice i samband med Q400-incidenterna samt strejker. Kostnaderna för tekniskt flygplansunderhåll ökade från 3 825 MSEK under 2006 till 3 936 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 111 MSEK eller 2,9%, hänförligt till investeringar i tungt flygplansunderhåll 2007, vilka var nödvändiga på grund av flygplansflottans ålder. Data- och telekommunikationskostnader minskade från 1 798 MSEK under 2006 till 1 505 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 293 MSEK eller 16,3%, tack vare bättre avtal med Koncernens leverantör av telekommunikationer, minskade telefonkostnader och fler bokningar via Internet.

Rörelsekostnaderna för Scandinavian Airlines Norge ökade med 1,8% från 2006 till 11 366 MSEK 2007, främst på grund av ökade kostnader för tekniskt underhåll, löner och pensioner. Kostnaderna för tekniskt flygplansunderhåll ökade som ett resultat av högre priser för komponenter och underhållstjänster. Personalkostnaderna för Scandinavian Airlines Norge steg under 2007 huvudsakligen till följd av kostnadsinflation orsakade av den snabba ekonomiska tillväxten i Norge samt löneutjämning för den norska personalen, vilket i sin tur ledde till högre löner och pensionskostnader. Rörelsekostnaderna för Scandinavian Airlines Danmark ökade under 2007 till 10 506 MSEK, motsvarande en ökning på 5,6% jämfört med 2006, hänförligt till högre priser på flygbränsle och ökad kapacitet samt kostnader för wet leasar som ingicks under 2007 avseende ersättningsflygplan för avställda Q400-flygplan. Dessa kostnader uppgick till 123 MSEK under 2007 och redovisades som övriga rörelsekostnader i Scandinavian Airlines Danmark. Rörelsekostnaderna för Scandinavian Airlines Sverige uppgick till 7 621 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 7,8% från 2006, som ett resultat av ökad kapacitet, högre priser på flygbränsle och kostnader för wet leasar avseende ersättningsflygplan för avställda Q400-flygplan. Totalt uppgick wet lease-kostnader under 2007 till 30 MSEK, av vilka 24 MSEK redovisades som övriga rörelsekostnader i Scandinavian Airlines Sverige (återstående del redovisades som leasingkostnader för flygplan). Rörelsekostnaderna för Scandinavian Airlines International ökade marginellt till 6 923 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 0,1% jämfört med 2006, främst på grund av ökade kostnader för tekniskt underhåll eftersom de flesta av SAS Koncernens långlinjeflygplan var i behov av tungt underhåll i början av 2007.

#### • Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnaderna för SAS Scandinavian Airlines ökade med 54 MSEK eller 2,6%, jämfört med föregående period, främst till följd av att Q400-flygplanen permanent avställdes efter incidenterna i september och oktober 2007. De avställda planen ersattes av inhyrda flygplan för att minimera störningar för kunderna.

#### • Avskrivningar och nedskrivningar

Avskrivningar och nedskrivningar för SAS Scandinavian Airlines minskade med 17,1% jämfört med föregående period. Se "—Koncernens resultat—Avskrivningar och nedskrivningar" ovan.

#### • Rörelseresultat

Av ovan nämnda anledningar ökade rörelseresultatet för SAS Scandinavian Airlines med 71 MSEK eller 3,7% från 2006 till 2007.

Tabellen nedan visar rörelseresultatet för SAS Individually Branded Airlines för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2006	2007	Förändring, %
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	3 767	3 783	0,4
Fraktintäkter	55	54	-1,8
Charterintäkter	10	21	110,0
Övriga trafikintäkter	107	109	1,9
Övriga intäkter	1 042	1 126	8,1
<b>Intäkter</b>	<b>4 981</b>	<b>5 093</b>	<b>2,3</b>
Personalkostnader	-1 431	-1 436	0,4
Försäljningskostnader	-124	-136	9,7
Flygbränsle	-669	-622	-7,0
Luftfartsavgifter	-581	-582	-0,2
Måltidsavgifter	-116	-108	-6,9
Hanteringskostnader	-452	-417	-7,8
Tekniskt flygplansunderhåll	-277	-256	-7,6
Data- och telekommunikationskostnader	-63	-52	-17,5
Övriga rörelsekostnader	-811	-792	-2,3
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-4 524</b>	<b>-4 401</b>	<b>-2,7</b>
Leasingkostnader för flygplan	-266	-234	-12,0
Avskrivningar och nedskrivningar	-164	-160	-2,4
Resultatandel i intresseföretag	43	57	32,6
Realisationsvinster	-	12	-
<b>Rörelseresultat</b>	<b>70</b>	<b>367</b>	<b>424,3</b>

#### • Intäkter

Intäkterna från SAS Individually Branded Airlines, som under 2006 och 2007 omfattade Widerøe och Blue1, vilka båda är helägda av Koncernen, uppgick till 4 981 MSEK eller 10,2%, och 5 093 MSEK eller 10,1%, av Koncernens intäkter under 2006 respektive 2007. Passagerarantalet för affärsområdet minskade med 0,1%, och RPK ökade med 1%.

Intäkterna för Widerøe ökade från 2 941 MSEK under 2006 till 3 051 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 110 MSEK eller 3,7%. Passagerarantalet ökade från 1,9 miljoner under 2006 till 2,0 miljoner under 2007, motsvarande en ökning om 5,3%, och RPK ökade med 0,9%, vilket reflekterar ökningen för den norska inrikes-trafiken som ökade med 6,1% under året som resultat av den starka norska ekonomin 2007 med ökad efterfrågan som följd. ASK minskade med 4,6% i och med nedläggningen av vissa olönsamma linjer från Norge till destinationer i Storbritannien, något som också bidrog till den positiva trafikutvecklingen.

Intäkterna från Blue1 förblev stabila med en marginell ökning från 2 018 MSEK under 2006 till 2 019 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 0,05%. Antalet passagerare sjönk med 2,7% och RPK ökade med 1%. Passagerarvolymen minskade till följd av kapacitetsjusteringar på linjer mellan Finland och Skandinavien. ASK ökade med 0,5% under året på grund av ökat fokus på finska inrikeslinjer och europeiska linjer, för vilka trafiken ökade med 8% respektive 13,5%, men som delvis neutraliserades på grund av minskad trafik på linjer till och från Skandinavien motsvarande 13,8%. Större flygplan – MD-90 – användes också för dessa linjer vilket ytterligare bidrog till kapacitetsökningen.

#### • Kostnader

Rörelsekostnaderna för SAS Individually Branded Airlines minskade från 4 524 MSEK under 2006 till 4 401 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 123 MSEK, eller 2,7%. Affärsområdets kostnader uttryckt som procent av affärsområdets intäkter uppgick till 90,8% av SAS Individually Branded Airlines intäkter under 2006 och 86,4% under 2007. Alla rörelsekostnader, utom personalkostnader (vilka endast ökade marginellt under den tidigare perioden) och försäljningskostnader, minskade för SAS Individually Branded Airlines jämfört med 2006.

Rörelsekostnaderna för Widerøe minskade med 0,9% från 2006 till 2 625 MSEK under 2007. Minskningen berodde främst på lägre hanteringskostnader och lägre kostnader för tekniskt flygplansunderhåll. Hanteringskostnader minskade i huvudsak på grund av Widerøes minskade kapacitet under 2007 till följd av nedläggning av vissa linjer. Kostnader för tekniskt flygplansunderhåll minskade främst på grund av kostnadsbesparingar implementerade av Widerøe under 2007.

Blue1 uppvisade också minskade rörelsekostnader jämfört med 2006 och redovisade rörelsekostnader på 1 762 MSEK under 2007, motsvarande en minskning på 5,5% jämfört med föregående år. Minskningen berodde huvudsakligen på lägre bränslekostnader, på grund av gynnsamma genomsnittliga valutakurser gentemot USD under året, samt lägre kostnader för ground handling-tjänster, huvudsakligen på grund av minskningen i passagerarantal.

#### • Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnaderna för SAS Individually Branded Airlines minskade med 32 MSEK eller 12,0% jämfört med föregående period, huvudsakligen på grund av kapacitetsjusteringar av Widerøe och Blue1 under 2008 till följd av ett ökat fokus på lönsamma linjer.

#### • Rörelseresultat

Som ett resultat av anledningarna som beskrivs ovan ökade resultatet för SAS Individually Branded Airlines från 70 MSEK under 2006 till 367 MSEK under 2007, motsvarande 297 MSEK.

#### SAS Aviation Services

Tabellen nedan visar rörelseresultatet för SAS Aviation Services för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2006	2007	Förändring, %
Intäkter	14 308	14 192	-0,8
Personalkostnader	-6 197	-6 380	3,0
Hanteringskostnader	-1 063	-998	-6,1
Tekniskt flygplansunderhåll	-2 551	-2 769	8,5
Data- och telekommunikationskostnader	-532	-472	-11,3
Övriga rörelsekostnader	-4 073	-3 897	-4,3
<b>Rörelsens kostnader</b>	<b>-14 417</b>	<b>-14 515</b>	<b>0,7</b>
Avskrivningar och nedskrivningar	-316	-257	-18,7
Resultatandel i intresseföretag	-40	6	-
Realisationsvinster	-	-	-
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-466</b>	<b>-575</b>	<b>23,4</b>

#### • Intäkter

Intäkterna från SAS Aviation Services minskade från 14 308 MSEK under 2006 till 14 192 MSEK under 2007, motsvarande en minskning på 116 MSEK eller 0,8%, främst till följd av minskade intäkter för SAS Cargo på grund av minskade volymer, hårdare konkurrens och överkapacitet på fraktmarknaden, vilket i sin tur ledde till prispress och förlust av marknadsandelar för SAS Cargo.

Intäkterna från SAS Ground Services ökade från 5 866 MSEK under 2006 till 6 055 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 189 MSEK eller 3,2%, främst till följd av att passagerarvolymen ökade med 3,8% och antalet hanterade flygningar, vilka ökade med 2,3% från 488 000 flygningar under 2006 till 499 000 flygningar under 2007. Ökningen av tillhandahållna tjänster berodde till stor del på tjänster som SAS Ground Services försåg Koncernens flygbolag med. Ökningen av externa kunder och nya produkter som beställts av bolagen inom SAS Scandinavian Airlines bidrog också till de ökade intäkterna.

Intäkterna från SAS Technical Services minskade från 4 895 MSEK under 2006 till 4 874 MSEK under 2007 vilket motsvarar en minskning om 21 MSEK, eller 0,4%. Lägre priser som ett resultat av hårdare konkurrens och överkapacitet i sektorn inverkade negativt på intäkterna och de externa intäkterna minskade med 2,5 procentenheter.

Intäkterna från SAS Cargo minskade från 3 645 MSEK under 2006 till 3 336 MSEK under 2007, motsvarande en minskning om 309 MSEK eller 8,5%, vilket speglar den ökade konkurrensen inom sektorn och en minskning av marknadsandelen baserat på fraktvolym, främst på den internationella fraktmarknaden, till följd av såväl ökad konkurrens som kapacitetsökning. RTK ökade från 5 676 miljoner tonkilometer till 5 727 miljoner tonkilometer medan intäkterna minskade, främst till följd av att Posten Norge förlorades till en konkurrent. Antalet flygna ton minskade från 294 000 ton under 2006 till 279 000 ton under 2007, motsvarande en minskning om 5,1%. Mängden frakt- och postlast minskade från 1 082 miljoner tonkilometer 2006 till 1 024 tonkilometer 2007, motsvarande en minskning på 58 miljoner tonkilometer, eller 5,4%. Överkapaciteten på fraktmarknaden ledde också till prispress och därmed lägre intäkter, särskilt i jämförelse med föregående period. Årets första åtta månader präglades av överkapacitet på fraktmarknaden till och från Asien, vilket inverkade negativt på intäktsnivån 2007. Kapaciteten i branschen ökade på linjer till och från Skandinavien. Trots detta minskade SAS Cargos kapacitet på dessa linjer, i synnerhet på interkontinentala fraktklinjer, vilket resulterade i lägre marknadsandel. SAS Cargos andel av den uppskattade interkontinentala fraktkapaciteten minskade från cirka 70% 2006 till cirka 55% på linjer till och från Nordamerika och minskade från cirka 35% 2006 till cirka 27% på linjer till och från Asien.

#### • Kostnader

Rörelsekostnaderna för SAS Aviation Services ökade från 14 417 MSEK under 2006 till 14 515 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 98 MSEK, eller 0,7%. Rörelsekostnaderna översteg intäkterna för affärsområdet med 109 MSEK under 2006 respektive 323 MSEK under 2007. Ökade personalkostnader och kostnader för tekniskt flygplansunderhåll orsakade den ökade utgiftsnivån jämfört med föregående år medan samtliga av affärsområdets övriga rörelsekostnader minskade jämfört med föregående period. Personalkostnaderna ökade från 6 197 MSEK under 2006 till 6 380 MSEK 2007, motsvarande en ökning på 183 MSEK eller 3,0%, främst på grund av

personalökningen i SAS Ground Services vilken var nödvändig för att kunna hantera det ökade passagerarantalet under året. Kostnaderna för tekniskt flygplansunderhåll ökade från 2 551 MSEK under 2006 till 2 769 MSEK under 2007, motsvarande en ökning på 218 MSEK eller 8,6%, främst som ett resultat av investeringar i tungt flygplansunderhåll under 2007 som var nödvändigt med anledning av flygplansflottans ålder. Genomsnittsåldern för SAS Koncernens flygplan var per den 31 december 2007 11,7 år. Verksamheten genomförde kostnadsbesparande åtgärder för totalt 37 MSEK under 2007 vilka främst avsåg minskad kapacitet och förändringar av befintliga avtal vilket ledde till lägre priser för tjänster samt färre anställda inom terminal- och speditionsservice.

Rörelsekostnaderna för SAS Ground Services uppgick till 6 112 MSEK under 2007, motsvarande en ökning om 4,4% jämfört med föregående år, främst till följd av ökade personalkostnader på grund av att man fick hyra in mer personal under 2007 för att kunna hantera ett ökat passagerarantal och fler avgångar under året.

Rörelsekostnaderna för SAS Technical Services ökade med 1,9% från 2006 till 5 184 MSEK under 2007, till stor del på grund av högre personalkostnader i samband med att man tog in ytterligare kvalificerad personal för att hantera det ökade underhållsbehovet för Koncernens flygplansflotta.

Rörelsekostnaderna för SAS Cargo uppgick till 3 349 MSEK under 2007, motsvarande en minskning jämfört med 2006 om 6,3%. Rörelsekostnaderna minskade främst på grund av mindre volymer hanterad frakt, till stor del beroende på förlusten av Posten Norge som kund, Scandinavian Airlines Internationals nedstängning av linjen Köpenhamn-Shanghai, som ledde till lägre kostnader för frakt "belly cargo" (frakt under passagerardäck) samt nedläggningen av affärsenhetens verksamhet i Osaka, vilket eliminerade kostnaderna till Lufthansa gällande betjäning av linjen till Osaka.

#### • Avskrivningar och nedskrivningar

Avskrivningar och nedskrivningar för SAS Aviation Services minskade med 18,7% mot föregående period, främst som resultat av en nedskrivning om 51 MSEK under 2006 avseende en immateriell tillgång i Koncernens dotterbolag RampSnake A/S.

#### • Rörelseresultat

Av anledningarna som beskrivs ovan, redovisade SAS Aviation Services ett rörelseresultat på -575 MSEK under 2007, jämfört med -466 MSEK under 2006, motsvarande en ökad rörelseförlust om 109 MSEK, eller 23,4%.

#### Likviditet och kapitalresurser

##### Översikt

Koncernens huvudsakliga likviditetskällor för finansiering av kapital- och kassaflödesbehov har varit en kombination av kassaflöden från verksamheten, företagscertifikat, banklån, obligationslån, förlagslån, flygrelaterad leasing, "sale and leaseback"-transaktioner avseende flygplan samt vinster från försäljningar av andra fasta tillgångar och avyttringar av verksamheter som inte tillhör kärnverksamheten. När Företrädesemissionen är genomförd kommer dessa, tillsammans med emissionslikviden, fortsätta att vara Koncernens huvudsakliga likviditetskällor.

Koncernen utvärderar löpande huruvida dess huvudsakliga likviditetskällor är tillräckliga för att tillfredsställa Koncernens prognostiserade kapital- och kassaflödesbehov, särskilt i ljuset av nuvarande

marknadsutveckling. Koncernens kapital- och kassaflödesbehov är beroende av olika faktorer, bland annat förväntat rörelsekapitalbehov, räntor och avbetalning av lån, kostnader i samband med Core SAS, vinster från planerade avyttringar samt åtaganden för inköp av flygplan.

### Kassaflöden

I nedanstående tabell redovisas Koncernens konsoliderade kassaflöden för de perioder som anges:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2006	2007	2008
<b>Den löpande verksamheten:</b>			
Resultat före skatt	169	1 044	-1 044
Avskrivningar och nedskrivningar	1 740	1 457	1 591
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier	-79	-46	-4
Resultat före skatt i avvecklade verksamheter, exkl. realisationsresultat	522	-710	-4 113
Avskrivningar och nedskrivningar i avvecklade verksamheter	406	485	1 804
Icke-kassapåverkande justeringar	-149	-15	-64
Betald inkomstskatt	-65	-38	-19
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>2 544</b>	<b>2 177</b>	<b>-1 849</b>
<i>Förändring av:</i>			
Varulager och förråd	-51	11	42
Rörelsefordringar	-439	-397	177
Rörelseskulder	48	1 075	-1 021
<b>Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital</b>	<b>-442</b>	<b>689</b>	<b>-802</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>2 102</b>	<b>2 866</b>	<b>-2 651</b>
<b>Investeringsverksamheten:</b>			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-2 056	-2 219	-3 721
Aktier och intresseföretag, immateriella tillgångar	-118	-171	-69
Förskotts betalningar på flygmateriel	-125	-293	-665
Förvärv av icke-kontrollerade intressen	-	-225	7
Summa investeringar	-2 299	-2 908	-4 448
Avyttring av dotterföretag och intresseföretag	5 725	549	103
Försäljning av flygplan, byggnader och aktier	546	652	655
Överskott från "sale and leaseback"-transaktioner	3 472	1 387	1 166
Försäljning av andra anläggningstillgångar m.m.	41	107	-389
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>7 485</b>	<b>-213</b>	<b>-2 913</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Upptagande av lån	1 900	0	6 500
Återbetalning av lån	-9 900	-4 700	-4 260
Förändring av räntebärande fordringar och skulder	562	208	240
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-7 438</b>	<b>-4 492</b>	<b>2 480</b>
Netto (minskning) / ökning av kassa och bank	2 149	-1 839	-3 084
Effekter av utländska valutakurser på kassa i utländsk valuta	-30	29	-18
Kassa och bank omklassificerade till innehav av tillgångar för försäljning	-	-102	-6
Kassa och bank vid årets början	8 684	10 803	8 891
<b>Kassa och bank vid årets slut</b>	<b>10 803</b>	<b>8 891</b>	<b>5 783</b>

### Den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 2 102 MSEK under 2006 och 2 866 MSEK under 2007. Kassaflödet från den löpande verksamheten under 2008 var -2 651 MSEK. Koncernen

definierar rörelsekapital som skillnaden mellan icke-räntebärande tillgångar (exklusive immateriella och materiella anläggningstillgångar) och icke-räntebärande skulder. Eftersom Koncernens icke-räntebärande skulder översteg Koncernens icke-räntebärande tillgångar, uppgick Koncernens rörelsekapital den 31 december 2008 till -8 426 MSEK, jämfört med -9 178 MSEK den 31 december 2007.

År 2008 uppgick kassaflödet hänförbart till Koncernens rörelsekapital till -802 MSEK. Detta kassaflöde var primärt ett resultat av en minskning av rörelseskulder på 1 021 MSEK, vilket avspeglar färre antal sålda biljetter under perioden på grund av lägre efterfrågan, framförallt bland affärsresenärer, Koncernens viktigaste kundsegment, vilket resulterade i en lägre skuld för outnyttjade biljetter. Minskningen av rörelseskulder motverkades delvis av en motsvarande minskning av rörelsefordringar om 177 MSEK, vilket främst återspeglas av lägre kundfordringar eftersom färre antal biljetter köptes i förskott på grund av en minskad efterfrågan på flygresor. Minskningen i rörelseskulder motverkades även av en minskning i varulager och förråd om 42 MSEK under 2008.

År 2007 uppgick kassaflödet hänförbart till Koncernens rörelsekapital till 689 MSEK. Detta kassaflöde var primärt en följd av en ökning av rörelseskulder på 1 075 MSEK, vilket huvudsakligen var ett resultat av en högre skuld för ännu ej utnyttjade biljetter, vilket återspeglar att ett större antal biljetter såldes tack vare en period som karaktäriserades av starkare ekonomisk tillväxt och en större efterfrågan inom Koncernens huvudmarknader. Ökningen i rörelseskulder följdes delvis av en ökning i rörelsefordringar om 397 MSEK, till följd av ett större antal köpta biljetter i förskott.

År 2006 uppgick kassaflödet hänförbart till Koncernens rörelsekapital till -442 MSEK. Detta kassaflöde var primärt ett resultat av en ökning av rörelsefordringar på 439 MSEK, på grund av högre kundfordringar under 2006, som återspeglar att ett större antal biljetter köptes i förskott mitt under en period av tilltagande ekonomisk tillväxt och efterfrågan på flygresor. Kassautflödet var även ett resultat av en ökning i varulager och förråd om 51 MSEK under 2006. Dessa kassautflöden motverkades delvis av en ökning av rörelseskulder på 48 MSEK.

### Investeringsverksamheten

Koncernens investeringsverksamhet består i första hand av investeringar för förvärv av flygplan och flygutrustning samt därmed förenade utgifter. Under 2008 uppgick årets investeringar till 4 448 MSEK, jämfört med 2 908 MSEK 2007 och 2 299 MSEK 2006.

För 2008 uppgick kassaflödet från investeringsverksamheten till -2 913 MSEK jämfört med 2007 då kassaflödet från investeringsverksamheten uppgick till -213 MSEK var detta en ökning med -2 700 MSEK. Det totala likviditetsutflödet från investeringar under 2008 uppgick till 4 448 MSEK av vilket 3 721 MSEK hänförde sig till investeringar i materiella anläggningstillgångar, såsom flygplan (inklusive återköp av 14 Q400 flygplan som förberedelse för en framtida försäljning av dessa flygplan), och 665 MSEK hänförde sig till förskotts betalningar för flygutrustning. Se mer under "—Investeringar" nedan. Koncernen genererade ett likviditetsinflöde om 103 MSEK från försäljning av dotterbolag och ägarandelar i intressebolag, vilket inkluderade avyttringen av airBaltic. Koncernen genererade även likviditetsinflöde om 1 166 MSEK från "sale and leaseback" av fem Boeing 737 flygplan under 2008.

Under 2007 uppgick kassaflödet från investeringsverksamheten till -213 MSEK. Det totala kassaflödet från investeringar uppgick till

–2 908 MSEK för 2007. Investeringar i materiella anläggningstillgångar, inklusive investeringar i flygplan, stod för den största delen av likviditetsutflödet för investeringsverksamheten under 2007, totalt –2 219 MSEK. Se mer under ”—Investeringar” nedan. Koncernen hade ett likviditetsutflöde på 225 MSEK under 2007, i samband med förvärvet av kvarvarande minoritetsintresse i Spanair och AeBal, vilket gjorde dessa bolag till helägda dotterföretag till Koncernen. Dessa likviditetsutflöden neutraliserades av försäljning av flygplan, byggnader och aktier och betalningar från ”sale and leaseback”-transaktioner under 2007, som genererade likviditetsinflöden på 652 MSEK respektive 1 387 MSEK. Se ”Verksamhet och resultat - Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2006 och 2007 - Koncernens resultat - Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader” ovan för en beskrivning av de tillgångar som såldes under 2007. Koncernen genererade även kassaflöden från avyttring av dotterföretag, i samband med försäljningen av SAS Flight Academy och Newco, på 549 MSEK under 2007.

Under 2006 uppgick kassaflödet från investeringsverksamheten till 7 485 MSEK. Det totala kassaflödet från investeringar uppgick till –2 299 MSEK. Investeringar i materiella anläggningstillgångar, inklusive flygplan, utgjorde den största delen av investeringar under 2006, vilka uppgick till 2 056 MSEK. Se ”—Investeringar” nedan för en beskrivning av dessa investeringar. Koncernen genererade 5 725 MSEK från avyttringar av dotterföretag under 2006, i första hand genom notering och försäljning av 91% av Koncernens andel i Rezidor Hotel Group samt försäljningen av Norwegian Aviation College. Koncernen erhöll 3 472 MSEK från ”sale and leaseback”-transaktioner och likviditetsinflödet från försäljning av flygplan, byggnader och aktier uppgick till 546 MSEK under 2006. Se ”Verksamhet och resultat - Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2006 och 2007 - Koncernens resultat - Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader” för en beskrivning av de tillgångar som såldes under 2006.

#### *Finansieringsverksamheten*

Finansieringsverksamheten resulterade i kassaflöden om totalt 2 480 MSEK under 2008. Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till totalt –4 492 MSEK under 2007 och –7 438 MSEK under 2006. Under 2008 var kassaflödena från finansieringsverksamheten ett resultat av upplåning om 6 500 MSEK. Kassainflödena från upplåningen motverkades delvis av återbetalning av lån om 4 260 MSEK, vilket resulterade i en minskad kassa. Utnyttjade likvida medel för 2007 reflekterar i stor utsträckning Koncernens amorteringar och återbetalningar av lång- och kortfristiga lån, totalt 4 700 MSEK. Utnyttjade likvida medel för 2006 återspeglar främst återbetalningar på 9 900 MSEK av lån i samband med försäljning av flygplan. Förändringen i räntebärande fordringar och skulder på 562 MSEK under 2006 berodde i första hand på reduceringen av räntebärande skulder till följd av återbetalning av ett kortfristigt lån på 1 048 MSEK i samband med avyttringen av SAS Component Group år 2005.

Se ”—Lån” nedan för ytterligare information om Koncernens finansieringsverksamhet.

#### *Investeringar*

Koncernen gjorde investeringar i flygplan, byggnader, utrustning och andra materiella anläggningstillgångar om 4 448 MSEK under 2008, 2 908 MSEK under 2007 och 2 299 MSEK under 2006.

Under 2008 investerade Koncernen 2 995 MSEK i flygplan relaterade till återköp av 14 Q400-flygplan som tidigare avyttrats genom

”sale and leaseback”-transaktioner som en förberedelse för framtida försäljning av dessa flygplan eftersom Koncernen har upphört att använda denna flygplansmodell. Vidare köpte Koncernen sju Boeing 737-flygplan, fem MD87-flygplan och ett CRJ-900-flygplan. Förskottsbetalningar för framtida leveranser av flygplan uppgick under 2008 till 665 MSEK.

Under 2007 investerade Koncernen 1 310 MSEK i flygplan, vilket reflekterar inköp av tre Boeing 737-flygplan (varav ett tidigare leasades under ett operationellt leasingavtal), två Airbus A319-flygplan och ett Airbus 321-flygplan. Fem av dessa flygplan ingick i ”sale and leaseback”-transaktioner.

Under 2006 investerade Koncernen 846 MSEK i flygplan i och med köpet av två Airbus 319-flygplan och fyra Douglas MD-80-flygplan. Ett Boeing 737-flygplan som tidigare leasades under ett operationellt leasingavtal köptes också.

Koncernen räknar med att göra investeringar om totalt cirka 5 000 miljoner SEK under 2009 och 2010, vilket främst avser investeringar i flygplan. Genom Core SAS räknar Koncernen med att begränsa investeringarna för sin flotta fram till och med 2013. Koncernen tror att flygplansflottans ålder och cykler (uppskattat baserat på antalet landningar) innebär att Koncernen inte väsentligen behöver förnya flottan förrän år 2020. Dessutom leasas cirka 70% av Koncernens flotta och nästan 100 av dessa leasingavtal löper ut före slutet av 2011. Koncernen har för närvarande 21 order på nya flygplan, i första hand relaterade till ersättningen av Q400-flygplanen som ställdes på marken under 2007 och Koncernen har redan säkrat finansieringen för en stor andel av dessa order. Se ”Verksamhetsbeskrivning—Core SAS—Förstärka Koncernens kapitalstruktur”.

#### *Lån*

Koncernens totala låneskuld (inklusive kortfristig del av långfristiga lån men exklusive skulder hänförliga till verksamheter under avveckling) uppgick den 31 december 2008 till 15 761 MSEK, jämfört med 8 744 MSEK den 31 december 2007 och 16 420 MSEK den 31 december 2006. Den ökade skuldsättningen om 80,3% från den 31 december 2007 beror i första hand på en ökning av övriga lån om 6 599 MSEK och en ökning av kortfristiga skulder om 768 MSEK. Ökningen av övriga lån återspeglar huvudsakligen Koncernens utnyttjande av tillgängliga kreditfaciliteter (Se ”—Övriga tillgängliga lånefaciliteter”) under 2008, som användes för att finansiera den nuvarande verksamheten. Kortfristiga skulder ökade huvudsakligen på grund av utställandet av företagscertifikat av Koncernen under 2008 samt utnyttjandet av tillgänglig checkräkningskredit och övriga kortfristiga lån. Skulder hänförliga till verksamheter under avveckling minskade med 2 858 MSEK jämfört med föregående period, vilket huvudsakligen återspeglar högre skulder hänförliga till verksamheter under avveckling under 2007 i relation till Spanair. Eftersom villkoren för försäljningen, överenskomna under 2008, innebär att köparna kommer att förvärva en majoritetsandel i Spanair utan att åta sig dess skulder var Spanairs skulder inte inkluderade i skulder hänförliga till verksamheter under avveckling under 2008 (och är således inkluderat i övriga lån).

Koncernens skulder består främst av förlagslån, obligationer i Koncernens 1 000 000 000 EUR medellånga låneprogram (”EMTN-programmet”), andra lån och kortfristiga lån. Koncernens lån och obligationer är denominerade i olika valutor, inklusive SEK, USD, EUR, NOK och schweiziska franc (CHF). För att hantera både ränterisker och valutarisker för sina skulder använder Koncernen derivatinstrument

som en del av sin policy för riskhantering. Se ”—Policy för riskhantering” nedan. Nedanstående tabell visar Koncernens lån vid olika tidpunkter, i MSEK:

MSEK	Per den 31 december		
	2006	2007	2008
Förlagslån	716	693	953
Obligationslån	7 135	2 079	2 212
Övriga lån	5 685	3 936	10 535
Kortfristig del av långfristiga lån	841	1 615	872
Kortfristiga lån	2 043	421	1 189
<b>Totalt</b>	<b>16 420</b>	<b>8 744</b>	<b>15 761</b>

#### Förlagslån

Koncernen har ett förlagslån som ursprungligen emitterades till ett belopp på 200 MCHF under år 1985–86. Lånet löper utan fastställt förfallodag. Räntesatsen fastställs för perioder om 10 år och uppgår sedan januari 2006 till 2,375%. Koncernen har exklusiv rätt att säga upp lånet var femte år. Vid uppsägning i samband med ränteomsättning har koncernen rätt att återköpa lånet till 100% av nominellt värde. Sker uppsägning fem år efter ränteomsättning skall lånet återköpas till 102,5% av nominellt värde. Koncernen har återköpt 73 MCHF av lånet under tidigare år och den aktuella utestående balansen är 127 MCHF eller 934 MSEK.

Koncernen har ingått en ränteswap som innebär att den fasta räntan i lånet byts mot rörlig ränta. Förfalldatumet för ränteswapen är tio år efter den senaste räntestjusteringstidpunkten (januari 2006). Räntedelen av lånet har säkrats mot förändringar i det verkliga värdet på lånet genom en verkligt värde säkring i enlighet med IAS 39. Det verkliga värdet hänförligt enbart till räntan på lånet uppgår 953 MSEK per 31 december 2008.

Dessa värdepapper är noterade på Basel Stock Exchange, Geneva Stock Exchange samt Swiss Exchange och den 31 december 2008 uppgick det totala marknadsvärdet till 42 MCHF eller 308 MSEK.

#### Obligationslån

Nedanstående tabell visar Koncernens utestående obligationer per den 31 december 2008:

Utestående belopp (miljoner)	Ränta, %	Löptid	Utestående skuld, valuta miljoner	Bokfört värde i MSEK <sup>1</sup>
EUR 108,0	7,725 <sup>2</sup>	2003/2010	EUR 104,1	1 139
SEK 200,0	8,068 <sup>2</sup>	2005/2010	SEK 199,8	200
NOK 454,0	9,860 <sup>2</sup>	2005/2010	NOK 452,6	499
NOK 265,5 <sup>3</sup>	7,000	2005/2010	NOK 265,5	294
NOK 50,0 <sup>3</sup>	7,000	2005/2010	NOK 49,6	55
NOK 17,0 <sup>3</sup>	7,000	2005/2010	NOK 16,9	19
NOK 213,0	9,856 <sup>2</sup>	2006/2010	NOK 5,9	6
<b>Totalt</b>				<b>2 212</b>

<sup>1</sup> Omräknat till SEK baserat på den aktuella växelkursen den 31 december 2008. Det bokförda värdet överensstämmer med upplupet anskaffningsvärde för obligationen (med undantag för de som ingår i verkligt värdesäkringar, se not 3 nedan) vars värde kommer att fortsätta ackumuleras för att vid obligationens förfall motsvara obligationens nominella belopp.

<sup>2</sup> Ränta per den 31 december 2008. Den rörliga räntan på obligationerna fastställs var tredje månad.

<sup>3</sup> Obligationerna utgör en del av en verkligt värdesäkring och det bokförda värdet motsvarar det verkliga värdet avseende den säkrade risken.

Obligationerna i tabellen ovan utfärdades under EMTN-programmet. SAS-konsortiet är emittent enligt EMTN-programmet och villkoren för programmet gör det möjligt för SAS-konsortiet att utfärda obligationer med fast eller rörlig ränta eller ingen ränta i alla valutor. Obligationerna lyder under engelsk lag. Villkoren för obligationerna inkluderar ett åtagande av SAS-konsortiet att inte skapa eller ha utestående inteckningar, debiteringar, panter, kvarstader eller andra intressen i någon av sina nuvarande eller framtida tillgångar, intäkter eller icke inbetalt kapital för att säkra befintliga eller framtida lån emitterade av SAS-konsortiet, såvida inte sådan säkerhet utökas jämt och proportionellt med alla summor som skall betalas av SAS-konsortiet under lånen emitterade under EMTN-programmet eller sådan säkerhet är godkänd av innehavarna av lånen. Villkoren för obligationerna inkluderar även i vissa fall betalningsinställelse, inklusive en bestämmelse om att andra lån förfaller vid betalningsinställelse av SAS-konsortiet enligt villkoren om, eller utvecklingen av, alla skulder som överskrider 50 000 000 EUR. Per den 31 december 2008 var det totala kapitalbeloppet för utestående obligationer i EMTN-programmet 2 212 MSEK.

#### Övriga lån

Övriga lån inkluderar finansiella leasar av flygplan samt den utnyttjade delen av de, för Koncernen, tillgängliga kreditfaciliteterna (se ”Övriga tillgängliga lånefaciliteter” nedan). Det totala bokförda värdet av finansiella leasar (före avskrivningar och inklusive skulder avseende tillgångar till försäljning) per 31 december 2008 uppgick till 4 210 MSEK, jämfört med 3 818 MSEK per 31 december 2007 och 4 470 MSEK per 31 december 2006. Då alla finansiella leasar är denominerade i USD berodde ökningen av finansiella leasar under 2008 främst på växelkursen mellan SEK och USD vid periodens slut, vilken var SEK 7,75 per USD per den 31 december 2008, jämfört med SEK 6,47 per USD per den 31 december 2007.

#### Kortfristiga lån

Koncernens kortfristiga skulder inkluderar företagscertifikat, banklån och checkräkningskredit. Per 31 december 2008 uppgick Koncernens emitterade företagscertifikat totalt till 646 MSEK, jämfört med 0 MSEK per 31 december 2007 och 1 108 MSEK per 31 december 2006.

#### Övriga tillgängliga lånefaciliteter

Per 31 december hade Koncernen revolverande kreditfaciliteter och bilaterala bankfaciliteter om totalt 9 737 MSEK varav 6 695 MSEK var utnyttjat. Nedanstående tabell visar Koncernens tillgängliga kreditfaciliteter per den 31 december 2008:



Facilitet MSEK	Total facilitet	Utnyttjad facilitet	Outnyttjad facilitet	Förfaller, år
Revolverande kreditfacilitet (366 MEUR) <sup>1,2</sup>	4 002	4 002	-	2010
Revolverande kreditfacilitet (90 MNOK) <sup>1,3</sup>	99	99	-	2011
Revolverande kreditfacilitet (156 MUSD) <sup>1,2,3</sup>	1 209	1 157	52	2011
Revolverande kreditfacilitet (125 MUSD) <sup>1,3</sup>	969	929	40	2013
Kreditfacilitet (213 MUSD) <sup>1,3,4</sup>	1 648	165	1 483	2009
Bilaterala bankfaciliteter <sup>2</sup>	500	-	500	2011
Bilaterala bankfaciliteter <sup>2</sup>	500	-	500	2009
Bilaterala bankfaciliteter <sup>2</sup>	250	-	250	2010
Andra faciliteter <sup>1,5</sup>	560	343	217	2009
<b>Totalt</b>	<b>9 737</b>	<b>6 695</b>	<b>3 042</b>	

<sup>1</sup> Kreditfaciliteter i annan valuta än SEK har konverterats till valutakursen för relevant valuta mot SEK per den 31 december 2008.

<sup>2</sup> Koncernen har förhandlat med långgivarna om att ändra villkoren för faciliteten, förutsatt att Företrädesemissionen fullbordas, i syfte att förlänga löptiden och förändra de finansiella villkoren i avtalet.

<sup>3</sup> Säkerställd facilitet.

<sup>4</sup> Sedan 31 december 2008 har Koncernen använt ytterligare 44 MSEK av denna facilitet.

<sup>5</sup> Inkluderar kreditfaciliteter till Spanair för vilka Koncernen har tillhandahållit en garanti, avseende totala faciliteter om 131 MSEK, varav 77 MSEK var utnyttjade och 54 MSEK outnyttjade per den 31 december 2008.

Koncernen har ingått de faciliteter som anges i tabellen ovan för att kunna finansiera generella affärsaktiviteter samt köp av flygplan och andra åtaganden. Enligt vissa avtal som har träffats för finansiering av inköp av flygplan utgör flygplanen säkerhet för låntagarens skyldigheter. Cirka 3 925 MSEK av dessa faciliteter är säkerställda genom pant i vissa flygplan. Avseende kreditfaciliteterna i tabellen ovan har Koncernen även utställt garantier och oåterkalleliga åtaganden för låntagarnas prestationer och finansieringsaktiviteter (inklusive leasingfinansiering). För dessa faciliteter är Koncernen inte den direkta låntagaren.

De avtal som styr dessa faciliteter inkluderar sedvanliga utfästelser och garantier, åtaganden, bestämmelser om underrättelse och fall av betalningsinställelse, inklusive bestämmelser om att lånen förfaller vid kontrollägarbyte och om andra lån förfaller på grund av att låntagaren inte uppfyller sina åtaganden. Avtalen innehåller även vissa ekonomiska åtaganden som kräver att Koncernen skall bevara en viss nivå av likvida tillgångar och upprätthålla vissa finansiella nyckeltal (till exempel Koncernens soliditet och förhållandet mellan Koncernens justerade finansiella nettoskuld och dess justerade EBITDAR) på nivåer som finns angivna i avtalen. Dessa finansiella nyckeltal testas varje kvartal. För att adressera svårigheterna som det nuvarande marknadsklimatet medför, har Koncernen nyligen förhandlat med sina långgivare om att förändra villkoren för vissa av faciliteterna i tabellen ovan i syfte att förlänga löptiden på faciliteterna och ändra villkoren för de så kallade covenanterna som beskrivs i låneavtalen, inklusive definitionen av likvida medel samt erforderlig nivå för vissa finansiella nyckeltal. Dessa ändringar förutsätter att nyemissionen fullbordas.

Om Koncernen inte lyckas med att leva upp till dessa bestämmelser, eller på annat sätt uppvisar underlåtenhet i enlighet med dessa avtal, kan eventuella outnyttjade belopp enligt faciliteterna omedelbart förfalla till betalning och faciliteterna kan avslutas. Se "Riskfaktorer – Risker relaterade till Koncernen – Underlåtenhet att uppfylla skyldigheterna, eller brott mot de finansiella åtagandena, i Koncernens låneavtal skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat".

## Översikt över förpliktelser

Nedanstående tabell visar Koncernens avtalsenliga förpliktelser per 31 december 2008 (MSEK):

	Totalt	Förfaller efter period		
		Mindre än 1 år	1-5 år	Mer än 5 år
Förlagslån <sup>1</sup>	1 112	22	89	1 001
Obligationslån <sup>1</sup>	2 560	153	2 407	-
Övriga lån <sup>1</sup>	12 844	1 235	10 679	930
Kortfristiga lån <sup>1,2</sup>	770	770	-	-
Derivat	792	768	19	5
Operationella leasar av flygplan	11 457	2 352	5 392	3 713
Andra operationella leasar	9 713	1 075	3 812	4 826
Orderåtaganden för flygplan, inkl. förskotts betalning	3 411	3 010	401	-
Omstruktureringsbetalningar	298	113	185	-
Övriga	49	49	-	-
<b>Totalt</b> <sup>3,4</sup>	<b>43 006</b>	<b>9 547</b>	<b>22 984</b>	<b>10 475</b>

<sup>1</sup> Dessa lån inkluderar förräntad räntekostnad. Vissa av dessa lån erfordrar att Koncernen uppfyller strikta skuldbaserade finansiella nyckeltal, så kallade covenants. Koncernen förväntar sig att kunna uppfylla dessa nyckeltal, men om så ej skulle vara möjligt, riskerar Koncernen att vara tvungen att återbetala lånen.

<sup>2</sup> Inkluderar kortfristig del av långfristiga lån, emitterade företagscertifikat och checkräkningskredit.

<sup>3</sup> Tabellen visar inte (i) utestående inköpsordrar för produkter eller tjänster ingångna som en del av den normala verksamheten och (ii) pensionsåtaganden på grund av oförutsägbarheten av tidpunkterna för utbetalningar

<sup>4</sup> Vissa av dessa åtaganden är denominerade i andra valutor än svenska kronor och är omvandlade till svenska kronor baserade på växelkursen per 31 december 2008. Följaktligen kan faktiska utbetalningar komma att variera som ett resultat av förändringar i växelkursen.

Tabellen ovan inkluderar inte av Koncernen ingångna lån mellan den 1 januari 2009 och den 13 mars 2009, vilka uppgår till 1 003 MSEK och utgörs av en emission av företagscertifikat uppgående till 663 MSEK samt utnyttjande av ytterligare 340 MSEK av Koncernens tillgängliga lånefaciliteter. Mellan den 1 januari 2009 och den 13 mars 2009, har Koncernen även återbetalat 779 MSEK främst relaterat till Koncernens emitterade företagscertifikat.

## Rörelsekapital

Enligt beskrivning ovan har Koncernens historiskt styrts sitt likviditetsbehov genom en kombination av operationellt kassaflöde och långfristiga lån. Koncernens hade, för att finansiera dess rörelsekapital, kassa och kortfristiga placeringar uppgående till 5 783 MSEK samt utnyttjade kreditfaciliteter om 3 042 MSEK per 31 december 2008. Rörelsekapitalet och kapitaltillgången är, enligt SAS, tillräckligt för att tillgodose SAS behov för tolv månadersperioden från och med datumet för detta Prospekt.

## Åtaganden utanför balansräkningen

Koncernen använder vissa arrangemang som ej återfinns i balansräkningen med icke-konsoliderade tredje parter i den ordinarie verksamheten, inklusive garantier och ersättningsavtal.

Per 31 december 2008 hade Koncernen garantier om 623 MSEK, bestående av i första hand garantier för leasar av flygplan om 213 MSEK, samt 410 MSEK i relation till garantier för kreditarrangemang med leverantörer och övriga arrangemang i förhållande till verksamheterna. Av dessa garantier representerar 448 MSEK eventuella åtaganden av Koncernen i relation till Spanair per den 31 december 2008. Dessa garantier består av 378 MSEK i garantier för kreditarrangemang av Spanair med leverantörer och andra arrangemang i förhållande till

Spanairs verksamheter (såsom kreditarrangemang i förhållande till betalning av myndighetsavgifter) och 70 MSEK i garantier för leasar av flygplan.

### Policy för riskhantering

På grund av karaktären hos Koncernens affärsverksamhet är den exponerad för risker med avseende på valuta, ränta, kredit, likviditet och priser på flygbränsle. All riskhantering hanteras centralt och i enlighet med den finansiella policy som etablerats av Koncernens styrelse.

Koncernen använder derivatinstrument som en del i sin finansiella riskhantering för att begränsa sin exponering för vissa marknadsrisker, inklusive valutakursfluktuationer, ränteförändringar och förändringar i priset på flygbränsle.

Enligt vad som beskrivs nedan använder Koncernen sig av derivatinstrument för att begränsa sin exponering för vissa marknadsrisker i enlighet med sin policy för riskhantering. Derivatinstrument redovisas initialt till verkligt värde, och förändringar i verkligt värde redovisas antingen i resultaträkningen eller i eget kapital, beroende på om derivatinstrumentet betecknats som säkringsinstrument i redovisningssyfte.

Om ett derivat betecknas som säkringsinstrument i kassaflödessäkringar, vilka inkluderar derivatkontrakt ingångna i syfte att säkra risk relaterad till flygbränsle kostnader och valutakursfluktuationer i samband med orderåtaganden vid köp av flygplan och kommersiella kassaflöden samt exponering för rörliga ränteswapavtal, redovisas förändringen i värdet av derivatet i säkringsreserven i eget kapital. När derivatkontrakten löper ut redovisas periodiserade vinster eller förluster i resultaträkningens motsvarande post för vilken säkringen avser.

Om ett derivat betecknas som verkligt värde-säkring, vilket inkluderar derivat som ändrar Koncernens räntexponering från fast till rörliga ränta, redovisas förändringen i verkligt värde direkt i resultaträkningen. Effekten på resultaträkningen redovisas under finansiella intäkter och kostnader, tillsammans med förändringen i verkligt värde avseende de säkrade lånen. Säkring av nettoinvesteringar redovisas på samma sätt som kassaflödessäkringar. Förändring av det verkliga värdet av ett derivatinstrument som inte betecknas som ett säkringsinstrument i redovisningssyfte redovisas direkt i resultaträkningen. Vidare redovisas den ineffektiva delen av en kassaflödessäkring direkt i resultaträkningen.

### Valutarisk

Koncernen är exponerad för valutarisker både avseende transaktionsrisk och valutaomräkningsrisk.

Transaktionsrisk uppstår på nettokassaflöden i andra valutor än i SEK. Kassaflöden som skapar denna exponering är i första hand relaterade till framtida försäljningar av flygplan och kassaflöden associerade med kommersiella flöden och skulder. Koncernen är främst exponerad för kursförändringar mellan SEK och USD, NOK och DKK. För att hantera transaktionsrisken säkras prognostiserade kassaflöden i utländska valutor med hjälp av valutaderivat. Koncernen säkrar i enlighet med sin riskhanteringspolicy mellan 60% och 90% av sitt beräknade kassabehov för den kommersiella verksamheten för de kommande tolv månaderna och säkrar valutarisken i samband med kassaflöden vid framtida försäljningar av flygplan genom valutasäkringar med ett nominellt värde som motsvarar mellan 20% och 80% av det bokförda värdet av den befintliga flottan. Dessutom säkrar Koncernen också upp till 80% av inköpspriset för nya flygplan då inköpspriset är denominerat i USD.

Valutaomräkningsrisk uppkommer vid omräkning av balansposter i utländska valutor till SEK, som är Koncernens redovisningsvaluta. För att begränsa valutaomräkningsrisken har Koncernen som mål att ha en finansiell nettoskuld (räntebärande tillgångar och skulder) i redovisningsvalutan för respektive dotterbolag i redovisningssyfte. Koncernen säkrar nettoinvestering i utländska dotterbolag genom skuldsättning i lån och genom derivat.

Koncernen har ett nettounderskott mellan intäkter och kostnader i vissa valutor, främst i USD och DKK. Koncernens främsta under-skottsv valuta är USD, eftersom stora kostnader som till exempel kostnader för flygbränsle och leasingavgifter betalas i USD. Under 2008 försvagades USD medan EUR förstärktes mot Koncernens största överskottsv valuta: SEK och NOK. I december 2008 hade Koncernen säkrat cirka 66% av det beräknade USD-underskottet för 2008 med terminer och optioner som förfaller under 2009. I nedanstående tabell visas valutafördelningen för Koncernen under 2008:

Valuta	Nettounderskott/ -överskott, MSEK
USD	-12 467
DKK	-1 613
NOK	7 124
SEK	4 082
EUR	252
Brittiska pund (GBP)	931
Övriga	1 967

Koncernens rörelseresultat och resultat före skatt påverkas avsevärt av fluktuationer i valutakurserna. Nedanstående tabell illustrerar förändringen i Koncernens resultat före skatt för 2008 och 2007 jämfört med föregående år, med ett antagande om konstanta växelkurser från föregående år:

Förändring (MSEK)	2006/07	2007/08
Intäkter	-587	590
Personalkostnader	82	-331
Andra kostnader	1 309	194
Omräkning av rörelsekapital	74	-149
Resultat valutasekring kommersiella flöden	-272	988
<b>Rörelseresultat</b>	<b>606</b>	<b>1 292</b>
Finansnetto	13	37
<b>Resultat före skatt i kvarvarande verksamheter</b>	<b>619</b>	<b>1 329</b>
Avvecklade verksamheter	264	217
<b>Resultat före skatt</b>	<b>883</b>	<b>1 546</b>

Nedanstående tabell illustrerar nettovalutaeffekten på nettovinsten baserat på känsligheten hos Koncernens intäkter och kostnader för fluktuationer i valutakursen mellan SEK och andra valutor (exklusive effekten från eventuella säkringsarrangemang). Siffrorna i tabellen nedan har fastställts med utgångspunkt i Koncernens nettokassaflöden under 2008 för varje valuta.

Valuta	Koncernen totalt, MSEK
1% försvagning av SEK mot USD	-120
1% försvagning av SEK mot NOK	70
1% försvagning av SEK mot DKK	-15
1% försvagning av SEK mot EUR	<1

Per 31 december 2008 uppgick det utestående nominella beloppet för valutaderivat som används av Koncernen till 29 747 MSEK, jämfört med 25 836 MSEK per 31 december 2007. Per 31 december 2008

uppgick den ackumulerade effekten av kassaflödessäkringar som redovisats i eget kapital till 814 MSEK, jämfört med –159 MSEK per 31 december 2007 i samband med valutasäkringar avseende prognostiserat kommersiellt kassaflöde, och 207 MSEK, jämfört med 952 MSEK i samband med valutasäkringar för kassaflödessäkrade lån och säkringar relaterade till framtida inköp av flygplan.

#### Ränterisker

Koncernen exponeras för ränterisk på den finansiella nettoskulden (räntebärande tillgångar och skulder). Koncernens upplåning inkluderar lån till både fast och rörlig ränta. Koncernens policy är att hantera ränterisken baserat på den nuvarande marknadssituationen och, när så är lämpligt, ingår Koncernen avtal om räntederivat för att begränsa risken. Historiskt har Koncernens målsättning varit att den genomsnittliga räntebindningstiden på den finansiella nettoskulden skulle motsvara 3,5 år, vilket baserats på andelen av Koncernens upplåning som löper till fast ränta. Emellertid ökade Koncernen under slutet av 2008 väsentligen sin upplåning inom ramen för sina revolverande kreditfaciliteter vilka löper till rörlig ränta. Baserat på dessa låns beskaffenhet och de aktuella marknadsräntorna har Koncernen inte ingått några avtal om räntederivat för dessa lån. Som ett resultat var den genomsnittliga räntebindningstiden under 2008 cirka 2,6 år jämfört med 3,8 år under 2007. Vid utgången av 2008 var räntebindningstiden 0,4 år jämfört med 2,5 vilket var ett resultat av en större andel lån till rörlig ränta vid utgången av 2008.

En illustration av Koncernens exponering mot ränterisker visar följande: En höjning av marknadsräntan på 1% skulle ha en negativ effekt på Koncernens nettoresultat om 19 MSEK (räknat på Koncernens nettoskuld i slutet av 2008). Omvänt skulle en sänkning av marknadsräntan på 1% ha en positiv effekt om 20 MSEK på Koncernens resultat (räknat på Koncernens nettoskuld i slutet av 2008).

Koncernen använder olika typer av räntederivat för att hantera ränterisken, till exempel FRA (forward rate agreements), terminer, ränteswapavtal och valutaränteswapavtal. Den 31 december 2008 uppgick Koncernens utestående nominella belopp för räntederivat till 12 875 MSEK, jämfört med 10 309 MSEK den 31 december 2007. Den 31 december 2008 redovisades den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessäkrade räntederivat i eget kapital med –18 MSEK, jämfört med 1 MSEK den 31 december 2007.

#### Kreditrisker

Koncernens finansiella transaktioner ger upphov till exponering för kreditrisk gentemot dess finansiella motparter. Med kreditrisk eller motpartsrisk avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina åtaganden enligt ingångna avtal. Koncernens finanspolicy föreskriver att transaktioner endast får ingås med motparter med hög kreditvärdighet, definierat som motparter med en kreditvärdighet på lång/kort sikt enligt Moodys kategori A3/P-1 eller bättre.

Fastställda motpartsgränser finns för varje motpart och den totala exponeringen för motparter per kategori revideras kontinuerligt. För att begränsa motpartsrisken ytterligare har ISDA-avtal (nettingavtal) ingåtts med de flesta motparter, som visar det totala belopp som skall betalas till eller erhållas från varje motpart enligt Koncernens olika avtal med den aktuella motparten vid en eventuell konkurs av motparten. Koncernen försöker även att hantera sin exponering för motparters kreditvärdighet med utgångspunkt i geografisk koncentration. Den 31 december 2008 var cirka 86% av Koncernens kreditrelaterade exponering geografiskt koncentrerad till Norden.

Resterande kreditexponering var fördelad med 7% i övriga Europa och med 7% i övriga världen.

Den maximala kreditexponeringen för derivatinstrument motsvaras av det bokförda värdet. För kortfristiga placeringar utgörs kreditriskens storlek av det bokförda värdet. Nedanstående tabell illustrerar fördelningen för Koncernens motpartsrisik för kortfristiga placeringar under 2008:

Kreditvärdighet (Moody's)	Bokfört värde, MSEK
Aaa/P-1	-
Aa1/P-1	3 459
Aa2/P-1	213
Aa3/P-1	-
A1/P-1	100
A2/P-1	100
A3/P-1	-
<b>Totalt</b>	<b>3 872</b>

Kreditrisken med avseende på Koncernens kundfordringar är spridd på ett stort antal kunder, såväl privatpersoner som företag i olika branscher. Kreditupplysning erfordras för försäljning på kredit i syfte att minimera risken för kundförluster och baseras på Koncernintern information om betalningsbeteende kompletterad med kredit- och affärsinformation från externa källor.

#### Likviditets- och upplåningsrisker

Med likviditets- och upplåningsrisker avses risken att tillräcklig likviditet inte är tillgänglig vid önskad tidpunkt, samt att refinansiering av förfallna lån blir kostsam eller försärad. Koncernens målsättning är att den finansiella beredskapen minst ska uppgå till 20% av Koncernens omsättning för att kunna möta aktuella likviditetsbehov, varav minst hälften skall hållas i likvida medel. Finansiell beredskap består av likvida tillgångar, såsom kassa och bank och kortfristiga placeringar, plus totala outnyttjade kreditfaciliteter. Koncernens kortfristiga placeringar ska hållas i instrument med god likviditet eller kort löptid med en kreditvärdighet om lägst A3/P-1 enligt kreditvärderingsinstitutet Moody's. Den 31 december 2008 uppgick den finansiella beredskapen till 8 825 MSEK, varav likvida medel uppgick till 5 783 MSEK och outnyttjade kreditfaciliteter uppgick till 3 042 MSEK. Detta ger en finansiell beredskap på 16,6%.

Följande tabell redogör för Koncernens lån per 31 december 2008 i MSEK.

	Förfallostruktur			
	Upp till 3 månader	3-12 månader	1-5 år	Över 5 år
Förlagslån	22	-	89	1 001
Obligationslån	39	114	2 407	-
Övriga lån	198	459	7 322	156
Finansiell leasas	111	467	3 357	774
Kortfristiga lån	770	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>1 140</b>	<b>1 040</b>	<b>13 175</b>	<b>1 931</b>

De belopp som visas ovan är de återstående kontraktensliga ej diskonterade kassaflödena för Koncernens finansiella skulder, baserat på det tidigaste datum som Koncernen kan bli skyldig att återbetala skulden. Tabellen ovan innehåller både ränta och nominellt belopp.

#### Risker i samband med priser på flygbränsle

En betydande rörelsekostnad för Koncernen är kostnaderna för

flygbränsle, och Koncernen är utsatt för fluktuationer i flygbränslepriset, som har varit mycket volatilt under de senaste tre åren. Se "Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat – Variationer i kostnader för flygbränsle". För att begränsa denna risk ingår Koncernen långsiktiga avtal om bränsleinköp, emellertid baseras vissa av dessa avtal på nuvarande marknadspris för flygbränsle. Koncernen använder bränslederivat, till exempel optioner och swappar för att hantera prISRISKEN avseende flygbränsle. Enligt Koncernens riskhanteringspolicy säkrar Koncernen mellan 40% och 60% av sin förmodade bränsleförbrukning under kommande 12-månadersperiod. Koncernen har ingått derivatkontrakt för säkring av cirka 45% av Koncernens förväntade bränslebehov under 2009. Under 2008 stod flygbränslet för cirka 19,3% av Koncernens rörelsekostnader, jämfört med strax över 17% under 2007. Koncernens exponering för förändringar av priset på flygbränsle har ökat, i första hand till följd av det stigande priset på flygbränsle de senaste åren och en ökad oförutsägbarhet på den globala oljemarknaden, eftersom priset på flygbränsle följer priset på råolja. Under 2008 uppgick Koncernens kostnader för flygbränsle till 9 637 MSEK, jämfört med 7 554 MSEK 2007. Efter justering för positiva valutaeffekter på grund av en svagare USD under större delen av 2008, ökade bränslekostnaderna med 2 323 MSEK till följd av högre priser och ökad bränsleförbrukning.

Genom att säkra priset på flygbränsle kan Koncernen bedriva en mer förutsägbar verksamhet och lindra effekterna av plötsliga prisförändringar. Koncernen är känslig för prisändringar på flygbränsle relaterat till Koncernens bränslederivat, vilket kan illustreras med att en prisökning om 10% per den 31 december 2008 (allt annat lika) skulle ha påverkat Koncernens egna kapital positivt med 166 MSEK, jämfört med 260 MSEK per den 31 december 2007, medan en prissänkning om 10% skulle ha påverkat Koncernens egna kapital per den 31 december 2008 negativt med 161 MSEK, jämfört med 305 MSEK per den 31 december 2007. Den 31 december 2008 hade Koncernen ett utestående nominellt belopp för bränslederivat på totalt 7 033 MSEK, jämfört med 5 835 MSEK den 31 december 2007. Per den 31 december 2008 uppgick den i eget kapital redovisade ackumulerade effekten av dessa kassaflödessäkrade bränslederivat till -1 662 MSEK, jämfört med 393 MSEK per den 31 december 2007. Effekterna av dessa derivat redovisas i resultaträkningen under bränslekostnader när den underliggande transaktionen slutförs. Som ett resultat av den väsentliga minskningen i bränslekostnader under den senare delen av 2008 ingår i säkringsreserven i eget kapital en ackumulerad förlust relaterat till förändringen i verkligt värde avseende derivatkontrakt för säkring av priset på bränsleinköp om 1 759 MSEK (exklusive verksamheter under avveckling). Detta kommer påverka Koncernens resultaträkning under 2009.

I likhet med många andra europeiska flygbolag har Koncernen infört bränsletillägg på biljettpriset för att lindra effekterna av de senaste årens kraftiga prisökningar på flygbränsle. Men på grund av förskjutningen på en till två månader mellan en ökning i priset på flygbränsle och den motsvarande ökningen av biljettpiserna skyddar bränsletilläggen inte fullt ut mot plötsliga förändringar i bränslepriset. Dessutom kan sådana tillägg ha en negativ effekt på passagerarintäkterna, om högre tillägg leder till att efterfrågan på flygresor minskar.

## Senaste händelser och marknadsutveckling

### Händelser efter räkenskapsåret 2008

Koncernen ingick i januari 2009 nya kollektivavtal med de fackför-  
eningar som representerar Koncernens kabinpersonal, piloter och

markpersonal. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS—Förbättrad kostnadsbas" och "Verksamhetsbeskrivning—Anställda" ovan.

Koncernen ingick ett slutligt avtal med ett konsortium av investerare från Katalonien, Spanien, angående försäljningen av Spanair den 30 januari 2009. Transaktionen förväntas genomföras under första kvartalet 2009, förutsatt att vissa villkor uppfylls, såsom erforderliga myndighetstillstånd. Se "Översikt—Sammanfattning av avyttringar" ovan.

Den 1 februari 2009 fullbordade Koncernen avyttringen av Cubic Air Cargo, genom försäljningen till NordicGSA ApS för en köpeskilling om 5 MSEK. Försäljningen av Cubic Air Cargo, som inkluderar Cubic Air Cargos personal och fraktförsäljningsaktiviteter i de nordiska och baltiska regionerna, gjordes i enlighet med implementeringen av Core SAS och Koncernens strategi att fokusera på kärnverksamheten.

Koncernen för diskussioner med ISS A/S, ett danskt serviceföretag, om ett övertagande av SGS Finland. En avsiktsförklaring om de allmänna affärsvillkoren kring en överlåtelse har undertecknats av parterna. Innan ett slutligt avtal kan undertecknas måste en due diligence-process slutföras av båda parter. Denna process förväntas vara avslutad i början av maj 2009.

Estonian Air, i vilket Koncernen har en ägarandel om 49%, har beslutat om en företrädesemission om cirka 7,3 MEUR för finansiera bolagets framtida kapital- och kassaflödesbehov. Koncernen kommer, i syfte att försöka försvara värdet av dess ägarandel i Estonian Air, delta i företrädesemissionen och teckna sin pro rata andel av emissionen genom att konvertera utestående lån till Estonian Air om 2,4 MEUR till aktier i Estonian Air samt genom en kontant betalning om 1,2 MEUR. De övriga aktieägarna i Estonian Air, den estniska staten (34%) och AS Cresco (17%), har åtagit att delta i företrädesemissionen och teckna sina respektive pro rata andelar av emissionen. Koncernen avser att fortsätta med dess planer att avyttra sin ägarandel i Estonian Air i enlighet med Core SAS.

### Senaste marknadsutvecklingen

Flygmarknaden under januari och februari 2009 karakteriserades av lägre efterfrågan på grund av det försämrade makroekonomiska klimatet, både i den nordiska regionen och globalt. Koncernens verksamhet är säsongsberoende och Koncernen har historiskt sett upplevt lägre efterfrågan under perioden december till februari. Koncernens totala antal passagerare och RPK i januari 2009 minskade med cirka 18% respektive 15%, jämfört med januari 2008. Både det totala antalet passagerare och RPK minskade med cirka 20% i februari 2009 jämfört med motsvarande period föregående år. För att motverka den minskade efterfrågan på marknaden och ett svagare ekonomiskt klimat justerade Koncernen kapaciteten på sina linjer, och som ett resultat av detta minskade ASK med 10% i januari 2009 och 12% i februari 2009, jämfört med samma månader 2008. Som ett resultat av ovan beskrivna utveckling sjönk Koncernens kabinfaktor till 60,7% i januari 2009, från 63,1% i januari 2008 och till 61,9% i februari 2009, från 68,0% i februari 2008.

Justerat för valutakursfluktuationer genom att anta konstant valutakurs, för att möjliggöra bättre jämförbarhet med tidigare perioder, ökade SAS Scandinavian Airlines yield med 1% under januari 2009 jämfört med januari 2008. Koncernen räknar med att kunna konstatera en något mer positiv yield under februari 2009 jämfört med motsvarande period föregående år. Koncernen kommer att rapportera yield för februari 2009 i Koncernens trafiktal för mars 2009. Trots den minskade efterfrågan på marknaden och ett svagare ekonomiskt

klimat under dessa månader lyckades Koncernen förbättra yield genom kapacitetsreduceringar eller nedläggningar av olönsamma linjer till fritidsdestinationer för att fokusera kapacitet på linjer med huvudsakligen affärsresenärer vilka tenderar till att generera fler köp av biljetter med högre yield, såsom Business Class och Economy Extra.

Koncernen förväntar sig att ett antal faktorer kommer att fortsätta ha en negativ inverkan på Koncernens resultat under 2009, huvudsakligen en svagare BNP-utveckling, vilken kommer att fortsätta påverka efterfrågan för flygresor, samt risken för ett högre oljepris, kombinerat med en starkare USD under 2009. Koncernen uppskattar att den ekonomiska tillväxten kommer att vara negativ under 2009, då officiella prognoser har reviderats ner för att återspegla den nedåtgående ekonomiska trenden i såväl Norden som i den globala ekonomin. Följaktligen förväntar sig Koncernen att antalet transporterade flygresenärer till, från och inom den nordiska regionen kommer att minska under 2009 jämfört med 2008. Koncernen förväntar sig även fortsatt osäkerhet kring flygbränslepriser, även om priserna fallit markant i samband med nedgången i den globala ekonomin. Trots att Koncernen inte kan garantera att åtgärderna som vidtas inom Core SAS kommer vara fullt lyckosamma bedömer Koncernen att åtgärderna som vidtas inom Core SAS kommer att hjälpa till att motverka ovan nämnda utveckling.

#### **Nya redovisningsstandarder och tolkningar**

IASB och International Financial Reporting Interpretations Committee ("IFRIC") har givit ut följande standarder och tolkningar, vilka träder ikraft efter balansdagen för finansiella rapporter för Koncernen som ingår i detta prospekt och vilka Koncernledningen tror kommer ha väsentlig effekt på presentationen av sina finansiella rapporter.

#### *IFRIC 13 'Kundlojalitetsprogram'*

IFRIC 13 behandlar redovisning i företag som driver, eller på annat sätt deltar i, kundlojalitetsprogram för sina kunder. IFRIC 13 är tillämplig på försäljningstransaktioner där ett företag utfärdar bonuspoäng till sina kunder. Under förutsättning att eventuella ytterligare kvalificeringsvillkor uppfylls, kan kunderna i framtiden lösa in dessa bonuspoäng mot gratis eller rabatterade varor och tjänster. Tolkningen kräver att ett före-

tag redovisar poäng som det utfärdat till kunder som en separat identifierbar intäktskomponent, vilken redovisas som förutbetalad intäkt vid tidpunkten för den ursprungliga försäljningen. IFRIC 13 träder ikraft för räkenskapsår som börjar efter den 1 juli 2008. Den del av biljettpriset som ger belöningspoäng måste uppskattas till verkligt värde och redovisas mot intäkt under perioden då medlemmen i programmet löser in bonuspoäng för belöning. Det verkliga värdet av framtida flygningar som ges i belöning baseras på det lägsta priset som erbjuds betalande passagerare.

Som resultat av införandet av IFRIC 13, ökade Koncernens avsättning relaterad till EuroBonus per 1 januari 2009 till 1 883 MSEK, jämfört med ett åtagande om 507 MSEK den 31 december 2008. I enlighet med IAS 8 kommer Koncernen justera sina jämförelsetal för tidigare perioder i syfte att presentera de finansiella rapporterna på ett jämförbart sätt. Vid tidpunkten för övergången till IFRIC 13 kommer den ackumulerade effekten således per 1 januari 2008 att föras direkt mot eget kapital. Rörelseresultatet under 2009 påverkas av IFRIC 13 genom att EuroBonusmedlemmars intjänade poäng under 2009 kommer att återspeglas i skulden till ett högre värde per poäng, men dessa högre kostnader motverkas av att redovisade intäkter i samband med utnyttjande av poäng blir högre på grund av att poängen har ett högre värde. Förutsatt att samma antal poäng intjänas och utnyttjas av EuroBonus-medlemmar under 2009 uppskattar Koncernen att resultateffekten av tillämpningen av IFRIC kommer att vara cirka 25 MSEK under 2009.

#### *IFRS 8 'Rörelsesegment'*

IFRS 8, vilken träder ikraft för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2009 eller senare (förutsatt för EU:s godkännande), kräver att segmentinformationen presenteras utifrån företagsledningens perspektiv, vilket innebär att den presenteras med samma utgångspunkt som används i den interna rapporteringen. Som en del av Core SAS kommer såväl affärsområden som segmentsrapporteringar att omorganiseras. Följaktligen kommer IFRS 8 kräva att Koncernen presenterar finansiell information i enlighet med omorganiseringen till följd av Core SAS för varje affärsområde, baserat på internrapportering för Koncernledningen.





# Aktiekapital och ägarförhållanden

## Aktieinformation

Bolaget är ett svenskt publikt aktiebolag som bildades den 30 januari 2001 och registrerades vid Bolagsverket den 23 februari 2001. Bolagets nuvarande firma, SAS AB, registrerades den 15 maj 2001. Bolagets organisationsnummer är 556606-8499. Verksamheten bedrivs enligt aktiebolagslagen (2005:551).

Enligt Bolagets nuvarande bolagsordning skall aktiekapitalet vara lägst 600 MSEK och högst 2 400 MSEK, fördelat på lägst 60 miljoner aktier och högst 240 miljoner aktier. Bolaget kan ge ut två aktieslag, stamaktier ("Aktier") och/eller förlagsaktier. Aktierna kan inlösas och förlagsaktier ges ut och inlösas i syfte att bibehålla en miniminivå av skandinaviskt ägande och därigenom skydda Koncernens lufttrafikkärligheter (se "Skydd för Koncernens trafikrättigheter för luftfart enligt bolagsordningen"). Båda aktieslagen kan utges upp till Bolagets högsta tillåtna aktiekapital enligt bolagsordningen.

Bolagets registrerade aktiekapital vid tidpunkten för detta Prospekt är 1 645 MSEK, fördelat på 164,5 miljoner utestående Aktier med ett kvotvärde om 10 SEK per Aktie. Inga förlagsaktier har getts ut. Aktierna har getts ut, och de Nya Aktierna kommer att emitteras, i enlighet med svensk lag. De rättigheter som är knutna till aktier som getts ut av Bolaget, inklusive de rättigheter som framgår av bolagsordningen, kan endast ändras i enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen.

## Minskning av aktiekapitalet och ändringar av bolagsordningen

För att möjliggöra och underlätta Företrädesemissionen beslutade extra bolagsstämman den 13 mars 2009 i enlighet med Styrelsens förslag att minska Bolagets aktiekapital med 1 233,75 MSEK, utan indragning av Aktier, för avsättning till fond att användas enligt beslut av bolagsstämman. Minskningen av aktiekapitalet förutsätter att gränserna för Bolagets aktiekapital i bolagsordningen ändras. Därför beslutade extra bolagsstämman den 13 mars 2009 även att ändra bolagsordningens § 5, första stycket, på så sätt att gränserna för Bolagets aktiekapital ändras från lägst 600 MSEK och högst 2 400 MSEK till lägst 411,25 MSEK och högst 1 645 MSEK.

Efter minskningen av aktiekapitalet kommer Bolagets aktiekapital att uppgå till 411,25 MSEK, fördelat på sammanlagt 164,5 miljoner Aktier, envar Aktie med ett kvotvärde om 2,50 SEK.

Minskningen av aktiekapitalet kan genomföras utan tillstånd från Bolagsverket eller allmän domstol eftersom Bolaget samtidigt genomför Företrädesemissionen, vilken medför att varken Bolagets bundna egna kapital eller dess aktiekapital minskar. Företrädesemissionen förutsätter ytterligare ändringar av Bolagets bolagsordning. För att möjliggöra Företrädesemissionen beslutade därför extra bolagsstämman den 13 mars 2009 om ytterligare ändring av bolagsordningens § 5, första stycket, innebärande att (i) aktiekapitalgränserna ändras från lägst 411,25 MSEK och högst 1 645 MSEK till lägst 1 645 MSEK och högst 6 580 MSEK, samt att (ii) gränserna för antalet Aktier ändras från lägst 60 miljoner och högst 240 miljoner till lägst 658 miljoner och högst 2 632 miljoner.

Se "Bolagsordning—§ 5".

## Skydd för Koncernens trafikrättigheter för luftfart enligt bolagsordningen

För att säkerställa att Bolaget även i fortsättningen huvudsakligen ägs och faktiskt kontrolleras av skandinaviska aktieägare så länge detta

erfordras enligt bilaterala luftfartsavtal, lagar eller förordningar, innehåller bolagsordningen en rätt för Styrelsen att besluta om minskning av Bolagets aktiekapital, dock inte under lägsta tillåtna aktiekapital, genom inlösen av Aktier som innehas av aktieägare med hemvist utanför Skandinavien. Om sådan inlösen inte är möjlig eller, enligt Styrelsens bedömning, otillräcklig kan nyteckning av förlagsaktier ske med stöd av teckningsoptioner som Bolaget emitterade 2001. En förutsättning för dessa åtgärder är att det föreligger ett direkt hot mot Koncernens lufttrafikkärligheter på grund av att Bolaget eller dess dotterföretag bryter mot eller riskerar att bryta mot bestämmelser om ägande och kontroll i något bilateralt luftfartsavtal som Danmark, Norge eller Sverige har ingått med annat land eller motsvarande bestämmelser i lag eller förordning rörande tillstånd för lufttrafik inom EES (se "Luftfartens reglering—Internationell reglering—Bilaterala luftfartsavtal" och "Luftfartens reglering—Reglering inom EU—Operativ licens och drifttillstånd; krav på verksamhet och ägande"). Åtgärderna får vidare endast vidtas i sådan utsträckning att ovan nämnda hot enligt Styrelsens bedömning undanröjs genom åtgärderna.

Under ovan angivna förutsättningar kan Styrelsen besluta om obligatorisk inlösen av ett tillräckligt antal Aktier som innehas av aktieägare med hemvist utanför Danmark, Norge eller Sverige samt Aktier som innehas av juridisk person med hemvist i Skandinavien, men som direkt eller indirekt kontrolleras av fysiska eller juridiska personer utanför Danmark, Norge och Sverige. Aktier som innehas eller kontrolleras av fysiska och juridiska personer med hemvist utanför EES skall i så fall inlösas före Aktier som innehas eller kontrolleras av fysiska och juridiska personer med hemvist inom EES (med undantag för Skandinavien). De senast förvärvade Aktierna skall inlösas först. Innan inlösen sker har berörda aktieägare möjlighet att inom viss förskrivnen tid frivilligt reducera sitt innehav. Inlösen sker därefter utan återbetalning till berörda aktieägare eftersom minskningsbeloppet skall överföras till Bolagets reservfond.

Skulle det inte vara möjligt att inlösa Aktier eller skulle sådan inlösen, enligt Styrelsens bedömning, vara otillräcklig, kan teckning av förlagsaktier ske med stöd av teckningsoptioner som emitterats av Bolaget, dock endast efter godkännande på bolagsstämma genom beslut som biträds av minst hälften av de på stämman avgivna rösterna. För detta ändamål beslutade en extra bolagsstämma i Bolaget den 8 maj 2001 att emittera ett förlagslån med 75 000 avskiljbara optionsrätter till nyteckning av sammanlagt 75 miljoner inlösenbara förlagsaktier till det helägda dotterbolaget Scandinavian Airlines System AB. Om det bedöms nödvändigt för att undanröja ovan nämnda hot mot Koncernens lufttrafikkärligheter kan teckningsoptionerna, efter instruktion från Bolaget, överlåtas av Scandinavian Airlines System AB till ett eller flera av Bolaget bestämda lämpliga rättssubjekt med hemvist i Danmark, Norge eller Sverige. Teckningsoptionerna kan utnyttjas fram till och med den 31 december 2020 till en kurs per förlagsaktie som motsvarar kvotvärdet för Bolagets aktier. Om samtliga teckningsoptioner skulle utnyttjas före Företrädesemissionen och minskningen av aktiekapitalet, skulle Bolagets aktiekapital öka med 750 MSEK. Enligt villkoren för teckningsoptionerna kommer det antal förlagsaktier som optionerna berättigar till teckning att räknas om till följd av Företrädesemissionen. Om Företrädesemissionen fulltecknas kommer varje teckningsoption efter sådan omräkning berättiga till teckning av 15 000 förlagsaktier.



Snarast efter teckning av förlagsaktier med stöd av teckningsoptionerna skall Styrelsen besluta att inlösa samtliga förlagsaktier som getts ut, dock förutsatt att ovan nämnda hot mot Koncernens lufttrafikrättigheter inte återinträder efter sådan inlösen. Om inte samtliga utestående förlagsaktier inlöses skall förlagsaktierna inlösas från innehavarna i förhållande till det antal förlagsaktier de äger och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning. Vid inlösen av förlagsaktier skall återbetalning till aktieägarna ske med ett belopp som motsvarar förlagsaktiernas kvotvärde jämte ränta beräknad från den första dagen sådana förlagsaktier registrerades fram till och med dagen för utbetalning av inlösenbeloppet med en räntefaktor motsvarande Stockholm Interbank Offered Rate ("STIBOR") 90 dagar med tillägg av två procentenheter.

Se "Bolagsordning—§ 15".

### Vissa rättigheter kopplade till Aktierna

#### Rösträtt

På bolagsstämman medför varje aktie (såväl Aktie som, i förekommande fall, förlagsaktie) en röst. Varje aktieägare har rätt att rösta för det fulla antalet aktier som aktieägaren innehar i Bolaget. Se "Styrelse, koncernledning och revisor—Rätt att delta i bolagsstämma".

#### Företrädesrätt till nya aktier, etc.

Beslutar Bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut nya Aktier och förlagsaktier, skall innehavare av Aktier och förlagsaktier äga företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier de förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning.

Om Bolaget beslutar att genom kontantemission eller kvittningsemission endast ge ut aktier av ett aktieslag, skall endast innehavare av aktier av detta aktieslag äga företrädesrätt att teckna aktier i förhållande till det antal aktier de förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning.

Beslutar Bolaget att genom kontantemission eller kvittnings-

emission ge ut teckningsoptioner eller konvertibler avseende antingen Aktier eller förlagsaktier eller aktier av bägge lagen, har aktieägarna samma företrädesrätt att teckna teckningsoptioner respektive konvertibler som om de underliggande aktierna hade emitterats.

Bolagets bolagsordning innehåller inte någon bestämmelse som inskränker Bolagets möjlighet att emittera nya aktier, teckningsoptioner och konvertibler med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt i enlighet med aktiebolagslagen.

Vid ökning av Bolagets aktiekapital genom fondemission berättigar inte förlagsaktier till deltagande.

Se "Bolagsordning—§ 16".

#### Rätt till utdelning och utskiftning i samband med likvidation

Alla Aktier medför lika rätt till utdelning samt till Bolagets tillgångar och eventuella överskott i händelse av likvidation.

Förlagsaktier berättigar inte innehavarna till utdelning. Om Bolaget likvideras skall förlagsaktier berättiga innehavarna till lika del i Bolagets tillgångar som innehavarna av Aktier, dock begränsat till ett belopp som motsvarar förlagsaktiernas kvotvärde plus ränta beräknad från den första dag sådana förlagsaktier registrerades fram till och med dagen för utskiftning med en räntefaktor motsvarande STIBOR 90 dagar med tillägg av två procentenheter.

Se "Bolagsordning—§ 15".

#### Aktiekapitalets utveckling

Före Företrädesemissionen och minskningen av aktiekapitalet uppgår Bolagets aktiekapital till 1 645 MSEK, fördelat på 164,5 miljoner Aktier, envar med ett kvotvärde om 10 SEK. Aktierna är denominerade i SEK. Nedanstående tabell visar den historiska utvecklingen av Bolagets aktiekapital.

#### Central värdepappersförvaring

Bolaget och Aktierna är anslutna till det elektroniska värdepapperssystemet med Euroclear Sweden (Euroclear Sweden AB, Box 7822, SE-103 97 Stockholm, Sverige) som central värdepappersförvarare. Inga aktiebrev har utfärdats för Bolagets Aktier eller kommer att utfärdas för de Nya Aktierna. De Aktier som handlas på NASDAQ OMX Copenhagen är även anslutna till den danska centrala värdepappersförvararen VP Securities elektroniska värdepapperssystem (VP Securities A/S, Helgeshøj Allé 61, DK-2630 Taastrup, Danmark), medan Aktier som handlas på Oslo Børs även är anslutna till den norska centrala värdepappersförvararen VPS elektroniska värdepapperssystem (Verdipapirsentralen ASA, Postboks 4, NO-0051 Oslo, Norge). Se "De skandinaviska värdepappersmarknaderna".

År	Förändring	Förändring av antal aktier		Totalt antal aktier		Förändring av aktiekapitalet, SEK	Aktiekapital, SEK	Kvotvärde, SEK
		Stamaktier	Förlagsaktier	Stamaktier	Förlagsaktier			
2001	Bildande	–	–	1 000	–	–	100 000	100
2001	Aktiesplit	9 000	–	10 000	–	–	100 000	10
2001	Nyemission	40 000	–	50 000	–	400 000	500 000	10
2001	Apportemission <sup>1</sup>	155 272 395	–	155 322 395	–	1 552 723 950	1 553 223 950	10
2001	Apportemission <sup>1</sup>	6 494 001	–	161 816 396	–	64 940 010	1 618 163 960	10
2002	Nyemission	2 683 604	–	164 500 000	–	26 836 040	1 645 000 000	10
2009	Minskning av aktiekapitalet	–	–	164 500 000	–	–1 233 750 000	411 250 000	2,50
2009	Företrädesemission <sup>2</sup>	2 303 000 000	–	2 467 500 000	–	5 757 500 000	6 168 750 000	2,50

<sup>1</sup> Nya aktier som emitterats i utbyte mot aktier i SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB.

<sup>2</sup> Förutsatt att Företrädesemissionen fulltecknas.

## Handel i Aktierna

Sedan 2001 är Aktierna primärnoterade på NASDAQ OMX Stockholm (Mid Cap) och sekundärnoterade på NASDAQ OMX Copenhagen (Mid Cap) samt på Oslo Børs (OB Match). Under 2008 omsattes totalt 275,4 miljoner Aktier. Av den totala volymen omsatta Aktier 2008, omsattes 183,5 miljoner (66,6%) i Stockholm, 84,0 miljoner (30,5%) i Köpenhamn och 7,9 miljoner (2,9%) i Oslo. På samtliga tre börser är ISIN-koden för Bolagets Aktier SE0000805574. Kortnamnet är "SAS" på NASDAQ OMX Stockholm och NASDAQ OMX Copenhagen samt "SAS NOK" på Oslo Børs. Se "De skandinaviska värdepappersmarknaderna".

Bolaget kommer ansöka om notering av de Nya Aktierna på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen respektive Oslo Børs i samband med genomförandet av Företrädesemissionen. Första dag för handel i de Nya Aktierna beräknas vara omkring den 20 april 2009.

## Större aktieägare

Nedanstående tabell visar Bolagets tio största aktieägare per den 31 januari 2009.<sup>1</sup>

Aktieägare	Antal stamaktier	Antal förlagsaktier	Andel kapital och röster
Svenska staten	35 250 000	-	21,4%
Danska staten	23 500 000	-	14,3%
Norska staten	23 500 000	-	14,3%
Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse (KAW)	12 427 980	-	7,6%
Unionen	3 518 200	-	2,1%
Danmarks Nationalbank	2 289 294	-	1,4%
Andra AP-fonden	1 765 745	-	1,1%
Första AP-fonden	1 676 259	-	1,0%
State of New Jersey	1 201 000	-	0,7%
Livförsäkringsaktiebolaget Skandia	1 021 914	-	0,6%
Övriga aktieägare	58 349 608	-	35,5%
<b>Totalt</b>	<b>164 500 000</b>	<b>-</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup> Dansk lag medger offentliggörande endast vid ägande över 5%.

Källa: Euroclear Sweden, VP Securities och VPS.

Huvudaktieägarna (dvs. svenska, danska och norska staten) samt KAW förväntas behålla samma ägarandel efter Företrädesemissionen. Se "Inbjudan till teckning av Nya Aktier—Uttalanden från Bolagets största aktieägare".

Nedanstående tabell visar fördelningen av Aktier per den 31 januari 2009 utifrån storleken på aktieinnehav.

Aktieinnehav	Antal aktieägare	Procent av samtliga aktieägare	Antal Aktier och röster	Procent av samtliga Aktier och röster
1-500	23 405	65,6%	4 618 020	2,8%
501-1 000	6 023	16,9%	4 696 726	2,9%
1 001-10 000	5 809	16,3%	15 141 635	9,2%
10 001-50 000	328	0,9%	6 673 415	4,1%
50 001-100 000	54	0,2%	3 946 123	2,4%
100 001-Okända ägare <sup>1</sup>	79	0,2%	125 217 217	76,1%
	-	-	4 206 864	2,6%
<b>Totalt</b>	<b>35 698</b>	<b>100,0%</b>	<b>164 500 000</b>	<b>100,0%</b>

<sup>1</sup> Dansk lag medger offentliggörande endast vid ägande över 5%.

Källa: Euroclear Sweden, VP Securities och VPS.

Nedanstående tabell visar aktieinnehav i Bolaget per den 31 januari 2009 fördelat på länder.

Land	
Sverige	42,4%
Danmark	32,3%
Norge	15,2%
Storbritannien	2,7%
USA	2,7%
Övriga länder	4,7%
<b>Totalt</b>	<b>100,0%</b>

Källa: Euroclear Sweden, VP Securities och VPS.

## Aktieägaravtal

Såvitt Styrelsen känner till finns det inga aktieägaravtal eller andra överenskommelser eller arrangemang mellan aktieägare i Bolaget som syftar till att åstadkomma gemensamt beslutsfattande vid omröstningar eller andra rättigheter knutna till innehav av aktier i Bolaget. Styrelsen har inte heller kännedom om överenskommelser eller motsvarande som kan komma att leda till att kontrollen över Bolaget förändras.

# Historisk aktiekursutveckling

---

Nedanstående tabell visar Aktiernas högsta och lägsta kurs på NASDAQ OMX Stockholm (baserat på stängningskurs) under respektive angiven period sedan den 1 januari 2006.

År	Period	Högsta kurs, SEK	Lägsta kurs, SEK
2006	Helår	116,50	72,25
	1:a kvartalet	111,50	100,00
	2:a kvartalet	112,08	72,50
	3:e kvartalet	98,00	72,25
	4:e kvartalet	116,50	96,75
2007	Helår	167,50	83,00
	1:a kvartalet	139,50	117,00
	2:a kvartalet	167,50	134,50
	3:e kvartalet	166,50	110,50
	4:e kvartalet	126,00	83,00
2008	Helår	82,25	26,70
	1:a kvartalet	82,25	48,50
	2:a kvartalet	62,25	30,70
	3:e kvartalet	60,50	30,00
	4:e kvartalet	48,90	26,70
	Oktober	48,90	31,00
	November	42,50	26,70
	December	38,50	28,70
2009	Januari	49,00	42,00
	Februari	43,10	25,40

Källa: NASDAQ OMX Stockholm

Stängningskursen för Aktien på NASDAQ OMX Stockholm den 12 mars 2009 var 22,00 SEK.

# Utdelning och utdelningspolicy

## Utdelningspolicy

Förslag från Styrelsen avseende utdelning bestäms med beaktande av Koncernens resultat, finansiella ställning, kapitalbehov samt relevanta konjunkturförhållanden. Koncernens policy är att utdelningen över en konjunkturcykel skall ligga i nivån 30 - 40% av Koncernens resultat efter schablonskatt. För att skydda Koncernens finansiella ställning lämnas som regel ingen utdelning under de år som Koncernen uppvisar en nettoförlust.

Mot bakgrund av bland annat Koncernens finansiella ställning och marknadsutvecklingen har Bolaget inte lämnat någon utdelning sedan 2001. Styrelsens förslår till årsstämman 2009 att någon utdelning inte lämnas till Bolagets aktieägare för räkenskapsåret 2008. Styrelsens förslag motiveras av Koncernens svaga finansiella ställning och kassaflöde där finansiellt handlingsutrymme är av yttersta vikt för att hantera kommande omstruktureringar och investeringar.

## Vinstutdelning enligt svensk rätt

Beslut om vinstutdelning i svenska aktiebolag fattas av bolagsstämman. Utdelning får endast ske med ett sådant belopp att det efter utdelningen finns full täckning för Bolagets bundna egna kapital och endast om utdelningen framstår som försvarlig med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av det egna kapitalet samt Bolagets och Koncernens konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt (den så kallade försiktighetsregeln). Som huvudregel får aktieägarna inte besluta om utdelning av ett större belopp än styrelsen föreslagit eller godkänt.

Enligt aktiebolagslagen har minoritetsägare som tillsammans innehar minst 10% av samtliga av Bolagets utestående aktier rätt att begära utdelning (till samtliga aktieägare) av Bolagets vinst. Har sådan begäran skett måste årsstämman besluta om utdelning av 50% av vad

som återstår av årets vinst enligt den av årsstämman fastställda balansräkningen efter avdrag för (i) balanserad förlust som överstiger fria fonder, (ii) belopp som enligt lag eller bolagsordningen skall avsättas till bundet eget kapital, och (iii) belopp som enligt bolagsordningen skall användas för något annat ändamål än utdelning till aktieägarna. Bolagsstämman är dock inte skyldig att besluta om högre utdelning än 5% av Bolagets egna kapital. Vidare får bolagsstämman aldrig fatta beslut om utdelning av ett belopp överstigande de utdelningsbara medlen eller i strid med den ovan beskrivna försiktighetsregeln.

## Utbetalning av utdelning

Utdelningen utbetalas normalt till aktieägarna som ett kontant belopp per aktie genom Euroclear Sweden, men betalning kan även ske i annat än kontanter (sakutdelning). Utbetalning av utdelning på Aktier som handlas på NASDAQ OMX Copenhagen och Oslo Børs sker därefter via VP Securities respektive VPS. Rätt till utdelning tillkommer den som på den av bolagsstämman fastställda avstämningsdagen är registrerad som innehavare av Aktier i den av Euroclear Sweden förda aktieboken.

Om aktieägare inte kan nås genom Euroclear Sweden kvarstår aktieägarens fordran på Bolaget avseende utdelningsbeloppet och begränsas i tiden endast genom regler om tioårig preskription. Vid preskription tillfaller utdelningsbeloppet Bolaget. Varken aktiebolagslagen eller Bolagets bolagsordning innehåller några restriktioner avseende rätt till utdelning till aktieägare utanför Sverige. Utöver eventuella begränsningar som följer av bank- och clearingsystem i berörda jurisdiktioner sker utbetalning till sådana aktieägare på samma sätt som till aktieägare med hemvist i Sverige. Aktieägare med begränsad skattskyldighet i Sverige är dock normalt föremål för svensk kupongskatt, se "Skattefrågor".

# Styrelse, koncernledning och revisor

## Styrelsen

Enligt Bolagets bolagsordning skall Styrelsen bestå av sex till åtta ledamöter som utses av aktieägarna vid bolagsstämman. Styrelsen består för närvarande av tio styrelseledamöter varav sju ledamöter valdes av årsstämman 2008 för tiden intill slutet av årsstämman 2009. Enligt lagen (1987:1245) om styrelserepresentation för privatanställda samt särskilda avtal mellan Bolaget och fackföreningarna, berättigade genom nämnda lag, har de anställda i Danmark, Norge och Sverige rätt att utse en styrelseledamot vardera, en så kallad arbetstagarrepresentant, samt två suppleanter för varje sådan styrelseledamot, utöver de styrelseledamöter som utses av bolagsstämman. Följaktligen har de anställda eller fackföreningarna (i vissa fall) i Danmark, Norge och Sverige utsett tre ordinarie styrelseledamöter (arbetstagarrepresentanter) samt sex suppleanter för arbetstagarrepresentanterna, för vilka olika mandatperioder tillämpas. Arbetstagarrepresentanterna deltar i Styrelsens sammanträden endast om ordinarie arbetstagarrepresentant har förhinder, varvid den förste suppleanten deltar förutsatt att den ordinarie arbetstagarrepresentanten har förhinder och den andra suppleanten deltar i de fall både den ordinarie arbetstagarrepresentanten och den förste suppleanten har förhinder. Koncernens chefsjurist, Mats Lönnkvist, tjänstgör som Styrelsens sekreterare.

Enligt de krav som föreskrivs i NASDAQ OMX Stockholms Regelverk för emittenter ("Regelverket") och Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden") skall mer än hälften av de stämموvalda styrelseledamöterna vara oberoende i förhållande till Bolaget och dess ledning ("Koncernledningen"). Detta krav omfattar inte arbetstagarrepresentanterna. Det finns ingen bestämd definition av vad som avses med "oberoende", men en styrelseledamots oberoende kan ifrågasättas om styrelseledamoten, direkt eller indirekt, har omfattande affärsförbindelser eller andra omfattande ekonomiska mellanhavanden med bolaget. En samlad bedömning av en styrelseledamots relationer till bolaget skall ske i varje enskilt fall. Vad beträffar Styrelsens sammansättning är ingen styrelseledamot, med undantag för arbetstagarrepresentanterna, anställd i Bolaget eller annat bolag i Koncernen. Samtliga stämموvalda styrelseledamöter anses av valberedningen vara oberoende i förhållande till Bolaget och Koncernledningen.

Ett annat krav som föreskrivs i Regelverket och Koden när det gäller Styrelsens oberoende, är att minst två av de bolagsstämموvalda styrelseledamöterna skall vara oberoende av Bolagets större aktieägare. Med större aktieägare avses aktieägare som direkt eller indirekt kontrollerar 10% eller mer av aktierna eller rösterna i Bolaget, se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Större aktieägare". Dessa styrelseledamöter skall även vara oberoende i förhållande till Bolaget och Koncernledningen enligt vad som beskrivs ovan. Vidare skall minst en av dessa ha erfarenhet av de krav som ställs på ett börsnoterade bolag. En styrelseledamot anses inte vara oberoende av större aktieägare om han eller hon representerar en större aktieägare eller är anställd eller styrelseledamot i ett bolag som är en större aktieägare. Vid bedömning av om en styrelseledamot har en oberoende ställning gentemot en större ägare beaktas omfattningen av styrelseledamotens direkta och indirekta relationer med den större ägaren. Med undantag för en styrelseledamot (Dag Mejdell) är, enligt valberedningens uppfattning, samtliga bolagsstämموvalda styrelseledamöter oberoende av Bolagets större aktieägare. Bolaget uppfyller således de krav som Regelverket och Koden uppställer avseende Styrelsens oberoende i förhållande till Bolaget, Koncernledningen och Bolagets större aktieägare.

Av luftfartsregulatoriska skäl har i Bolagets bolagsordning införts vissa lämplighets- och behörighetskrav på styrelseledamöter, för att säkerställa att Styrelsen vid var tid har den sammansättning som krävs för att Bolaget och dess dotterbolag skall kunna behålla sina trafikrättigheter för luftfart. Dessa krav innefattar medborgarskap, bosättningsort samt kunskap och erfarenhet av de samhälls-, affärs- och kulturförhållanden som råder i de skandinaviska länderna. Utöver dessa krav finns inga begränsningar eller röstregler vad avser tillsättande eller entledigande av styrelseledamöter.

I tabellen nedan redovisas styrelseledamöterna, deras födelseår, år för inval i Styrelsen, deras befattning, om de enligt Regelverket och Koden är att betrakta som oberoende i förhållande till Bolaget och Koncernledningen samt större aktieägare, samt deras aktieinnehav i Bolaget per den 31 januari 2009 (med därefter kända förändringar).

Namn	Födelseår	Styrelseledamot sedan	Befattning	Oberoende av Bolaget och Koncernledningen	Oberoende av större aktieägare	Aktieinnehav i Bolaget
Fritz H. Schur	1951	2001	Ordförande	Ja	Ja	20 000 Aktier
Jacob Wallenberg	1956	2001	Vice ordförande	Ja	Ja	5 000 Aktier
Jens Erik Christensen	1950	2006	Ledamot	Ja	Ja	0
Berit Kjöll	1955	2001	Ledamot	Ja	Ja	1 600 Aktier
Dag Mejdell	1957	2008	Ledamot	Ja	Nej	0
Timo Peltola	1946	2005	Ledamot	Ja	Ja	0
Anitra Steen	1949	2001	Ledamot	Ja	Ja	0
Carsten Nielsen	1957	2008	Arbetstagarrepresentant	-	-	1 481 Aktier
Ulla Gröntvedt	1948	2001	Arbetstagarrepresentant	-	-	300 Aktier
Asbjørn Wikestad	1948	2008	Arbetstagarrepresentant	-	-	0
Nicolas E. Fischer	1951	2005	Förste suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	30 100 Aktier
Pär-Anders Gustafsson	1954	2008	Förste suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0
Tore Hansen	1953	2008	Förste suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0
Brian Daugaard	1968	2008	Andre suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0
Bo Nilsson	1955	2008	Andre suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0
Trygve Skogseide	1971	2008	Andre suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0

## **Stämموvalda styrelseledamöter**

### **Fritz H. Schur**

Född 1951.

Styrelseordförande sedan 2008.

Styrelseledamot sedan 2001.

*Övriga styrelseuppdrag/befattningar:* Styrelseordförande i Post Danmark A/S, DONG Energy A/S, F. Uhrenholt Holding A/S och Relation-Lab ApS. Vice styrelseordförande i Brd. Klee A/S. Ledamot i rådgivande styrelse i WEPA Papierfabrik P. Krengel GmbH & Co. KG. Styrelseledamot och/eller VD i F. Schur & Co. A/S, Fritz Schur A/S, FSS MID ApS, FS 1 ApS, Havnefrontens Selskabslag 909 ApS, FS 11 ApS samt FS 12 ApS.

*Huvudsaklig utbildning:* Handelshøjskolens Afgangseksamen (HA).

*Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:*

Styrelseordförande i Det Danske Klasselotteri A/S. Styrelseledamot i ByrumLabflex A/S, De Post NV/La Poste SA, Belgien och A/S FH. VD för F.L.B. International ApS.

Universitetsbogbinder D.L. Clements EFTF.

*Aktieinnehav i Bolaget:* 20 000 Aktier.

### **Jacob Wallenberg**

Född 1956.

Vice ordförande sedan 2001.

*Övriga styrelseuppdrag/befattningar:* Styrelseordförande i Investor AB, Vice styrelseordförande i Atlas Copco och Skandinaviska Enskilda Banken AB (SEB). Styrelseledamot i ABB Ltd, Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse, Handelshögskolan i Stockholm, Nobelstiftelsen och Coca-Cola Company.

*Huvudsaklig utbildning:* B.Sc. Economics och MBA, Wharton School, University of Pennsylvania, USA.

*Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:*

Vice ordförande i Stockholms Handelskammars Service AB, Electrolux AB och styrelseledamot i Svenskt Näringsliv.

*Aktieinnehav i Bolaget:* 5 000 Aktier.

### **Jens Erik Christensen**

Född 1950.

Styrelseledamot sedan 2006.

*Övriga styrelseuppdrag/befattningar:* Styrelseordförande för Scandinavian Private Equity A/S, Dansk Merchant Capital A/S, Tower Group A/S, Alpha Holding A/S, Your Pension Management A/S, Nordisk Kontoforsikring AS, Copenhagen Multiarena A/S och EcsAct A/S. Vice styrelseordförande i P/F Føroya Banki. Styrelseledamot i Falck Holding A/S, Hugin Expert A/S, mBox A/S, Amrop Hever A/S, Andersen & Martini A/S och Nordic Corporate Investments A/S. Medlem av den danska regeringens infrastrukturkommission.

*Huvudsaklig utbildning:* Cand. act. från Köpenhamns universitet.

*Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:*

VD för Codan A/S, VD för Codan Försäkring A/S och VD för TryggHansa AB samt medlem av Executive Committee i Royal & Sun Alliance plc under perioden 1999 – 2006, dessförinnan styrelseuppdrag och affärsutveckling inom den finansiella sektorn.

*Aktieinnehav i Bolaget:* Inget.

### **Berit Kjell**

Född 1955.

Styrelseledamot sedan 2001.

*Övriga styrelseuppdrag/befattningar:* Styrelseledamot i InterOil Exploration & Production ASA, Aker Holding A/S, Hurtigruten ASA, Claus Helberg Foundation och Studentkåren vid Handelshøgskolan BI i Oslo.

*Huvudsaklig utbildning:* Högskoleexamen i turism, Oppland University College. Marknadsekonom, Norwegian School of Marketing, Oslo. AMP, Harvard Business School och INSEAD, Paris.

*Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:*

Styrelseledamot i DnB NOR ASA, TusenFryd ASA, Telenor Mobil AS, samt arbetat som Divisionsdirektör i Telenor ASA under perioden 2004 – 2008.

*Aktieinnehav i Bolaget:* 1 600 Aktier.

### **Dag Mejdell**

Född 1957.

Styrelseledamot sedan 2008.

*Övriga styrelseuppdrag/befattningar:* VD och koncernchef för Posten Norge AS. Styrelseledamot i IK Investment Partners Advisory Board och Arbeidsgiverforeningen Spekter. Medlem av Bedriftsforsamlingen i Orkla ASA.

*Huvudsaklig utbildning:* MBA, Norges Handelshøgskola.

*Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:*

VD och koncernchef för Dyno Nobel ASA, Ordförande för Svenska Handelsbanken, Region Norge, Styrelseledamot i DYWIDAG System International GmbH.

*Aktieinnehav i Bolaget:* Inget.

### **Timo Peltola**

Född 1946.

Styrelseledamot sedan 2005.

*Övriga styrelseuppdrag/befattningar:* Styrelseordförande i AW Energy Oy och Neste Oil. Rådgivare till Cap Man Public Market fund och Sveafastigheter. Vice styrelseordförande i Nordea. Styrelseledamot i TeliaSonera och CVC Capital Partners Advisory Board.

*Huvudsaklig utbildning:* MBA, Handelshögskolan Åbo.

Studier vid IMI, Genève. Ekonomie doktorsgrad honoris causa, Svenska Handelshögskolan i Helsingfors samt Handelshögskolan i Åbo.

*Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:*

Ordförande i Pensionsförsäkringsbolaget Ilmarinen, styrelseledamot i Huhtamaki Oyj, CEO i Huhtamaki Oyj 2004.

*Aktieinnehav i Bolaget:* Inget.

### **Anitra Steen**

Född 1949.

Styrelseledamot sedan 2001.

*Övriga styrelseuppdrag/befattningar:* VD i Systembolaget AB (till och med 30 april 2009). Styrelseordförande i Lagena Distribution AB, IQ-initiativet AB och K14 Näckströmsgatan AB. Styrelseledamot i Svensk Handel AB, Södersjukhuset AB och Kungsträdgården Park & Evenemang AB.

*Huvudsaklig utbildning:* Fil kand med beteende- och samhällsvetenskaplig inriktning, Uppsala universitet.

*Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:*

Styrelseledamot i Almega Tjänsteförbunden 2001 – 2008 och VOSS of Norway ASA 2006 - 2007.

*Aktieinnehav i Bolaget:* Inget.

**Styrelseledamöter representerande fackföreningar  
(arbetstagarrepresentanter)**

Ordinarie representanter

**Carsten Nielsen**

Född 1957.

Arbetstagarrepresentant sedan 2008. Medlem av Dansk Metal.

Verksam i SAS Technical Service (STS) Danmark.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Uppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: 1 481 Aktier.

**Ulla Gröntvedt**

Född 1948.

Arbetstagarrepresentant sedan 2001. Medlem av Unionen.

Verksam i SAS Scandinavian Airlines Sverige.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Uppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: 300 Aktier.

**Asbjørn Wikestad**

Född 1948.

Arbetstagarrepresentant sedan 2008.

Medlem av LFF.

Verksam i SAS Ground Services Norge.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Uppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

Förste arbetstagaruppseanter

**Nicolas E. Fischer**

Född 1951.

Förste arbetstagaruppseanter sedan 2005.

Medlem av LFF.

Verksam i SAS Scandinavian Airlines Danmark.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Uppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: 30 100 Aktier.

**Pär-Anders Gustafsson**

Född 1954.

Förste arbetstagaruppseanter sedan 2008.

Medlem av SCCA.

Verksam i SAS Scandinavian Airlines Sverige.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Uppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget

**Tore Hansen**

Född 1953.

Förste arbetstagaruppseanter sedan 2008.

Medlem av Widerøes Flygerforening.

Verksam i SAS Scandinavian Airlines Norge.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Uppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

Andre arbetstagaruppseanter

**Brian Daugaard**

Född 1968.

Andre arbetstagaruppseanter sedan 2008.

Medlem av AFS Danmark och SCCA.

Verksam i SAS Scandinavian Airlines Danmark.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Uppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

**Bo Nilsson**

Född 1955.

Andre arbetstagaruppseanter sedan 2008.

Medlem av Svenska Transportarbetarförbundet.

Verksam i SAS Ground Services Sweden AB.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Styrelseledamot i Svenska Transportarbetarförbundet.

Uppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

**Trygve Skogseide**

Född 1971.

Andre arbetstagaruppseanter sedan 2008.

Medlem av SAS Verkstedklubb/Fellesforbundet/LO.

Verksam i SAS Ground Services Norge.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Uppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

## Koncernledning

Av tabellen nedan framgår namn, födelseår, aktuell befattning, år när personen blev medlem i Koncernledningen samt aktieinnehav i Bolaget per den 31 januari 2009 (med därefter kända förändringar) för respektive medlem i Koncernledningen.

Namn	Födelseår	Medlem i Koncernledningen sedan	Befattning	Aktieinnehav i Bolaget
Mats Jansson	1951	2007	Verkställande direktör och koncernchef	46 000 Aktier
John S. Dueholm	1951	2002	Vice verkställande direktör och vice koncernchef	14 888 Aktier
Mats Lönnqvist	1954	2009	Vice verkställande direktör och CFO	18 000 Aktier
Benny Zakrisson	1959	2007	Koncerndirektör, SAS Individual Holdings	0
Mats Lönnkvist	1955	2009	Direktör och Chefsjurist	0

### Mats Jansson

Född 1951.

Verkställande direktör och koncernchef sedan 1 januari 2007.

Övriga uppdrag/befattningar: Styrelseledamot i Danske Bank A/S.

Huvudsaklig utbildning: Studier i kulturgeografi, ekonomisk historia och sociologi vid Örebro universitet.

Tidigare uppdrag/befattningar: VD och koncernchef i Axel Johnson AB 2005-2006. VD och koncernchef i Axfood AB 2000-2005 och styrelseordförande 2005-2006. VD och koncernchef i Fazer Group 1999-2000 och Catena/Bilia 1994-1999. Olika chefsbefattningar inom ICA 1973-1994.

Aktieinnehav i Bolaget: 46 000 Aktier.

### John S. Dueholm

Född 1951.

Vice verkställande direktör och vice koncernchef.

Medlem i Koncernledningen sedan 2002.

Ansvarig för affärsområdet SAS Scandinavian Airlines.

Övriga uppdrag/befattningar: Inga.

Huvudsaklig utbildning: Cand. merc. Business Administration, Handelshögskolan i Köpenhamn.

Tidigare uppdrag/befattningar: Ansvarig för affärsområdena Airline Support och Airline Related Businesses, SAS Group 2002-2005. Koncerndirektör i Group4Falck 1998-2002. VD i SAS Data samt Senior Vice President i SAS Technical Division 1996-1998.

Aktieinnehav i Bolaget: 14 888 Aktier.

### Mats Lönnqvist

Född 1954.

Vice verkställande direktör och CFO.

Medlem i Koncernledningen sedan den 1 januari 2009.

Ansvarig för koncernstabsfunktioner inom ekonomi och finans, asset management, inköp samt Shared Service enheterna för Accounting, Revenue Information och Facility Management.

Övriga uppdrag/befattningar: VD och styrelseledamot i Resolvator AB. Styrelseordförande i Intellecta AB och Ovacon AB.

Styrelseledamot i Bordsjö Skogar AB, Förvaltningsaktiebolaget Värde Invest, Spendrups Bryggeriaktiebolag, Ledstiernan AB, Camfil AB, A/S Det Østasiatiske Kompagni, TelgeKraft AB och Telge Krafthandel AB.

Huvudsaklig utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm.

Tidigare uppdrag/befattningar: CFO i Eniro AB, 2008 och 2004, Senior Investment Manager i Ratos AB 2000-2004, Vice VD och CFO i Esselte AB 1997-2000 och Biacore AB 1996-1997. Koncerncontroller och CFO i Securum AB 1995-1996.

Aktieinnehav i Bolaget: 18 000 Aktier.

### Benny Zakrisson

Född 1959.

Koncerndirektör SAS Individual Holdings.

Medlem i Koncernledningen sedan 2007.

Ansvarig för strukturella och strategiska frågor samt för SAS Ground Services UK och SAS Ground Services Finland samt SAS Cargo.

Övriga uppdrag/befattningar: Styrelseledamot i Rezidor Hotel Group AB.

Huvudsaklig utbildning: Jur kand från Stockholms universitet.

Tidigare uppdrag/befattningar: Senior Vice President Corporate Advisory, SAS Group 2003-2007. Vice President Corporate Advisory/ Finance, SAS Group 1993-2003. Director Corporate Taxes, SAS Group 1990-1993.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

### Mats Lönnkvist

Född 1955.

Direktör och chefsjurist.

Medlem i Koncernledningen sedan 2009.

Ansvarig för Legal Affairs och Corporate Secretariat samt styrelse-sekreterare i SAS AB.

Övriga uppdrag/befattningar: Styrelseledamot i TeliaSonera Mobile Networks AB.

Huvudsaklig utbildning: Jur kand från Uppsala universitet.

Tidigare uppdrag/befattningar: Olika juristbefattningar i SAS Group 1988-2005, Advokatfirman Mannheimer & Zetterlöf 1984-1988.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

## Övriga upplysningar om Styrelsen och Koncernledningen

Samtliga personer i Styrelsen och Koncernledning har kontorsadress hos SAS AB, SE-195 87 Stockholm.

Ingen styrelseledamot eller medlem i Koncernledningen har under de senaste fem åren varit involverad i konkurs, likvidation eller konkursförvaltning i egenskap av styrelseledamot eller ledande befattningshavare. Ingen styrelseledamot eller medlem av Koncernledningen har under de senaste fem åren dömts i något bedrägerirelaterat mål. Inte heller har någon anklagelse och/eller sanktion utfärdade av någon myndighet riktats mot någon av dessa personer och ingen av dem har under de senaste fem åren av domstol förbjudits att ingå som medlem i ett bolags förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan, eller att ha ledande eller övergripande befattning i något bolag. Ingen styrelseledamot eller medlem av Koncernledningen har något privat intresse som kan stå i strid med Bolagets intressen. Det finns inga familjeband mellan styrelseledamöter eller medlemmar i Koncernledningen.



## Revisor

Val av revisor skedde senast vid den ordinarie bolagsstämman 2005, då Deloitte AB, med Peter Gustafsson som huvudansvarig revisor, omvaldes till revisor för tiden intill slutet av årsstämman 2009. Peter Gustafsson har lett revisionsuppdraget för Deloitte sedan 2003.

## Peter Gustafsson

Deloitte AB.

Född 1956.

Auktoriserad revisor och medlem i FAR SRS.

Huvudansvarig revisor sedan 2003.

*Övriga större revisorsuppdrag:* SAAB Automobile AB, Specialfastigheter AB, Ledstiernan AB, Nexus AB, Teleca AB, Rezidor Hotel Group AB, Semcon AB, Akademiska Hus AB, Göteborgs Hamn AB och Göteborgs kommunala Förvaltning AB.

*Aktieinnehav:* Inget.

*Adress:* Deloitte AB, Box 1329, SE-111 83 Stockholm.

Revisionen av Bolagets och majoriteten av dess dotterbolags räkenskaper, samt Styrelsens och Koncernledningens förvaltning, genomförs i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Revisorn deltar vid minst två styrelsemöten per år där revisorn går igenom och diskuterar årets revision med styrelseledamöterna. Vid ett av dessa styrelsemöten närvarar inte den verkställande direktören eller någon från Koncernledningen. Under de fyra senaste åren har Deloitte, utöver revisionsarbetet, lämnat rådgivning till bolag i Koncernen, exempelvis skatterådgivning samt rådgivning i samband med övergång till redovisning enligt IFRS, till ett sammanlagt fakturerat belopp om 61 MSEK, varav 23 MSEK avser 2008. Revisorn uppstår arvode för sitt arbete i enlighet med årsstämmans beslut. För information om arvoden till revisorn, se "Finansiella rapporter".

## Bolagsstyrning

Bolagsstyrningen i Bolaget sker utifrån svensk lagstiftning, Regelverket, Koden samt andra interna regler och bestämmelser. Koden bygger på principen "följ eller förklara". Detta innebär att ett bolag som tillämpar Koden kan avvika från enskilda regler i Koden, förutsatt att förklaring till avvikelser lämnas i Bolagets bolagsstyrningsrapport, vilken ingår i årsredovisningen. Bolaget följer Koden med undantag för punkt 1.5, som föreskriver att bolagsstämma skall hållas på svenska och det material som presenteras på bolagsstämma skall vara på svenska. Enligt Bolagets bolagsordning skall språket på bolagsstämma vara svenska, danska eller norska eller, om Styrelsen så bestämmer, på annat språk. Anledningen till att Bolaget avviker från ovan nämnda bestämmelse i Koden är att Koncernen har en stark skandinavisk karaktär. En majoritet av antalet aktieägare har sin hemvist i Danmark, Styrelsen och Koncernledningen består av personer från samtliga tre skandinaviska länder och det finns möjlighet till deltagande i bolagsstämma på distans från Köpenhamn och Oslo. Stämmoförhandlingarna hålls huvudsakligen på svenska, men det förekommer regelmässigt inlägg och anföranden på norska och danska. Även visst material som presenteras på bolagsstämma är författat på danska och norska. Styrelsen anser mot denna bakgrund att vart och ett av de skandinaviska språken fritt kan användas vid bolagsstämma i Bolaget. Styrelsen anser också att likheten mellan de tre skandinaviska språken innebär att simultantolkning inte är motiverad.

## Bolagsstämma

Enligt aktiebolagslagen är bolagsstämman Bolagets högsta beslutande organ och vid bolagsstämman utövar aktieägarna sin rösträtt. Utöver årsstämman kan extra bolagsstämmor sammankallas. Enligt Bolagets bolagsordning skall årsstämman hållas i Stockholm eller Solna före utgången av juni månad varje kalenderår och aktieägarna kan även delta i bolagsstämma från lokal i Köpenhamn och Oslo via telekommunikation. Aktieägare som deltar i årsstämman från Köpenhamn och Oslo har samma rättigheter, inklusive rösträtt, som de aktieägare som deltar i bolagsstämma i Stockholm eller Solna.

Enligt Bolagets bolagsordning skall kallelse till årsstämma, eller extra bolagsstämma, annonseras i svenska Post- och Inrikes Tidningar samt Svenska Dagbladet, och om Styrelsen så beslutar, i Danmark på danska i Berlingske Tidende eller annan rikstäckande dansk dagstidning, och i Norge på norska i Aftenposten eller annan rikstäckande norsk dagstidning. Kallelse offentliggörs även genom pressmeddelande och publiceras i sin helhet på Bolagets webbplats på svenska, danska, norska och engelska. Bolaget skickar vanligtvis också ut kallelse till de aktieägare vars adress är känd för Bolaget, trots att detta inte är ett krav enligt lag eller Bolagets bolagsordning.

Enligt Bolagets bolagsordning skall bolagsstämma hållas på svenska, danska eller norska samt, om Styrelsen så beslutar, även annat språk. Material som hålls tillgängligt före eller i samband med bolagsstämma är på svenska och finns även översatt till engelska. Sådant material finns även tillgängligt på Bolagets webbplats.

## Rätt att delta i bolagsstämma

Samtliga aktieägare som är direktregistrerade i den av Euroclear Sweden förda aktieboken den femte vardagen före bolagsstämman, och som anmält sitt deltagande i bolagsstämman senast det datum och den tidpunkt som anges i kallelsen till bolagsstämman, har rätt att delta i bolagsstämman och rösta för sitt innehav av aktier. För att få delta i bolagsstämman instrueras de aktieägare som har sina aktier registrerade vid den centrala värdepappersförvararen i Danmark (VP Securities) eller i Norge (VPS) att begära att aktierna tillfälligt omregistreras i respektive aktieägars namn hos Euroclear Sweden. Begäran om sådan registrering tillsammans med anmälan om deltagande i bolagsstämman måste enligt anvisning i kallelsen till bolagsstämman vara relevant central värdepappersförvarare eller bank tillhanda senast det datum och klockslag som anges i kallelsen.

Aktieägare kan delta i bolagsstämman personligen eller företräddas av ombud och kan även biträdas av högst två personer. Normalt sett finns det möjlighet för aktieägare att anmäla sitt deltagande i bolagsstämman på flera olika sätt i enlighet med anvisningarna i kallelsen.

## Initiativ från aktieägare

Aktieägare som vill ta upp en fråga på bolagsstämman måste göra en skriftlig begäran till Styrelsen. En sådan begäran skall i normala fall vara Styrelsen tillhanda senast sju veckor före bolagsstämman.

## Valberedning

Enligt Koden skall Bolaget ha en valberedning vars syfte är att lämna förslag till styrelseledamöter, inklusive styrelseordförande och revisorer samt att lämna förslag till arvode och annan ersättning till var och en av styrelseledamöterna samt val och arvodering av revisor. Enligt bolagsordningen skall valberedningen utses av årsstämman och vara representativ för aktieägarsammansättningen i Bolaget. Bolagsordningen

föreskriver vidare att valberedningen skall föreslå en lämplig och representativ styrelsesammansättning samt i övrigt lägga grunden för diskussioner rörande olika frågor som årsstämman beslutar att valberedningen skall förbereda som underlag för årsstämmans beslut. Årsstämman 2008 beslutade om instruktioner för valberedningen, vilka gäller fram till slutet av årsstämman 2009. Enligt beslut fattat av årsstämman 2008, samt efterföljande ändringar i enlighet med ovan nämnda instruktioner, består Bolagets valberedning för närvarande av ordföranden Björn Mikkelsen (Näringsdepartementet, representerande svenska staten), Peter Brixen (Danska finansministeriet, representerande danska staten), Knut J. Utvik (Norska Närings- och handelsdepartementet, representerande norska staten), Peter Wallenberg Jr. (representerande Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse) och Anders Rydin (representerande SEB Fonder).

### Styrelsens ansvarsområden och arbetsformer

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen för Bolagets organisation och förvaltning samt för att det finns en tillfredsställande kontroll av bokföringen, medelsförvaltningen och andra ekonomiska förhållanden. Styrelsens arbete styrs av den svenska aktiebolagslagen, Bolagets bolagsordning, Koden och den av Styrelsen årligen fastställda arbetsordningen, vilken reglerar fördelningen av arbete dels mellan Styrelsen och dess utskott, dels mellan Styrelsen, Styrelseordföranden och VD. Arbetsordningen innehåller också bestämmelser som skall säkerställa Styrelsens behov av fortlöpande information och finansiell rapportering samt instruktioner för VD och Bolagets styrelseutskott. Styrelsen har till uppgift att fastställa Koncernens övergripande mål och strategier, besluta om budget och affärsplan, behandla och godkänna årsbokslut och delårsrapporter samt fastställa viktigare policys och regelsystem. Styrelsen skall också följa den ekonomiska utvecklingen, säkerställa kvaliteten i den finansiella rapporteringen och den interna kontrollen samt regelbundet följa upp och utvärdera verksamheten utifrån de av Styrelsen satta målen och riktlinjerna. Styrelsen skall slutligen besluta om större investeringar och förändringar i Koncernens organisation och verksamhet. Ordföranden skall i nära samarbete med VD följa verksamhetens utveckling samt planera och leda styrelsemötena. Ordföranden skall även ansvara för att Styrelsen årligen utvärderar sitt arbete och tillse att Styrelsen får den information som erfordras för ett effektivt styrelsearbete. Ordföranden företräder Bolaget gentemot aktieägarna.

### Styrelseutskott och utskottsarbete

För att effektivisera och fördjupa Styrelsens arbete rörande ersättnings- och redovisningsfrågor utser Styrelsen årligen inom sig ett ersättningsutskott och ett revisionsutskott. Huvuduppgiften för utskotten är att förbereda ärenden för Styrelsens beslut.

Ersättningsutskottet har till huvudsaklig uppgift att till Styrelsen förbereda förslag rörande VD:s löne-, anställnings- och pensionsvillkor samt hantera frågor rörande Koncernens övergripande ersättningsprinciper för ledande befattningshavare. Lön och andra ersättningsfrågor avseende till VD direktrapporterande chefer godkänns kontinuerligt av ersättningsutskottet. För närvarande har ersättningsutskottet tre ledamöter: Fritz H. Schur (ordförande), Dag Mejdell och Jacob Wallenberg.

Revisionsutskottets huvudsakliga uppgift är att stödja Styrelsen i vissa revisionsfrågor exempelvis övervakning och utvärdering av den interna och externa revisionsprocessen, övervakning och kvalitets-säkring av Bolagets finansiella rapportering enligt Styrelsens riktlin-

jer, att fortlöpande träffa Bolagets revisor samt ta del av och utvärdera rapporter från revisorerna. För närvarande har ersättningsutskottet fyra ledamöter: Timo Peltola (ordförande), Jens Erik Christensen, Berit Kjöll och Anitra Steen.

Dessa utskott, vars arbete är av beredande karaktär, innebär ingen delegering av Styrelsens eller dess ledamöters ansvar enligt svensk lag. Rapportering till Styrelsen av frågor som behandlas vid utskottens möten sker antingen skriftligen eller muntligen vid efterföljande styrelsesammanträde. Arbetet i respektive utskott följer en skriftlig instruktion och arbetsordning, fastställd av Styrelsen. Koncernens chefsjurist och Styrelsens sekreterare, Mats Lönnkvist, tjänstgör som sekreterare även i utskotten. Protokoll från utskottssammanträdena tillställs samtliga styrelseledamöter. Ersättning till styrelseledamöter för arbete i styrelseutskott under 2008 har utbetalats i enlighet med årsstämmans beslut.

### Arvode till styrelseledamöterna respektive ledamöterna i styrelseutskotten

Årsstämman 2008 beslutade om följande arvoden till den nuvarande Styrelsen för perioden omedelbart efter årsstämman 2008 fram till slutet av årsstämman 2009: 625 000 SEK till Styrelsens ordförande, 415 000 SEK till Styrelsens vice ordföranden och 315 000 SEK till varje bolagsstämmevald styrelseledamot samt till var och en av Styrelsens ordinarie arbetstagarrepresentanter. Det beslöts också att samtliga suppleanter för arbetstagarrepresentanterna är berättigade till ett inläsningsarvode om 1 000 SEK per styrelsemöte och ett mötesarvode om 3 750 SEK för varje styrelsemöte som de deltar i. Utöver detta arvode beslöt årsstämman 2008 att arvode skall utgå till ledamöter i Styrelsens ersättningsutskott till ett belopp om 75 000 SEK till utskottets ordförande och 25 000 SEK till envar av utskottets övriga ledamöter samt arvode till ledamöter i Styrelsens revisionsutskott till ett belopp om 100 000 SEK till utskottets ordförande och 50 000 SEK till envar av utskottets övriga ledamöter. Ledamöterna i Styrelsen och utskotten utsågs för perioden fram till slutet av årsstämman 2009 och nämnda arvoden avser denna period. I syfte att bidra till Koncernens pågående besparingsprogram har styrelseledamöterna emellertid frivilligt beslutat att sänka sina arvoden med 6% per den 1 januari 2009. I följande tabell redovisas arvodenas storlek och fördelning till respektive styrelseledamot.

	<b>Totalt arvode för perioden från årsstämman 2008 till årsstämman 2009 (inklusive ersättning för arbete i styrelseutskott), SEK</b>	<b>Arvode för arbete i styrelseutskott från årsstämman 2008 till årsstämman 2009, SEK</b>
<b>Styrelseledamöter</b>		
Fritz H. Schur, ordförande	673 875	73 875
Jacob Wallenberg, vice ordförande	423 025	24 625
Jens Erik Christensen	351 650	49 250
Berit Kjöll	351 650	49 250
Dag Mejdell	327 025	24 625
Timo Peltola	400 900	98 500
Anitra Steen	351 650	49 250
Carsten Nielsen	302 400	-
Ulla Gröntvedt	302 400	-
Asbjørn Wikestad	302 400	-
<b>Arbetstagar-suppleanter</b>		
Nicolas E. Fischer	10 000	-
Pär A. Gustavsson	10 000	-
Tore Hansen	10 000	-
Brian Daugaard	10 000	-
Bo Nilsson	10 000	-
Trygve Skogseide	5 000	-

## Koncernledning

### Riktlinjer för ersättning till VD och Koncernledningen

Enligt den svenska aktiebolagslagen skall Styrelsen föreslå årsstämman riktlinjer för ersättning till VD och andra ledande befattningshavare, som sedan beslutas av årsstämman. Sådana riktlinjer antagna av årsstämman gäller endast nya anställningsavtal som ingås mellan Bolaget och respektive ledande befattningshavare, vilket innebär att det kan finnas anställningsavtal som inte helt överensstämmer med nu gällande riktlinjer. Enligt beslut fattat av årsstämman 2008 tillämpas följande riktlinjer för bestämmande av lön och andra anställningsvillkor avseende ledande befattningshavare, vilket omfattar VD och övriga medlemmar av Koncernledningen.

Riktlinjerna bygger på principen att den totala ersättningen skall vara konkurrenskraftig, marknadsmässig och stå i relation till ansvarsnivå och befogenheter. Ersättningen skall utgöras av fast lön, rörlig lön, pension och övriga förmåner. För närvarande skall det inte finnas något aktierelaterat incitamentsprogram. Den sammanlagda lönen skall utgöras av en fast årlig grundlön och en rörlig årlig lön, som inte skall överstiga 50% av den fasta grundlönen. Vidare skall den rörliga lönen baseras på Koncernens resultat i förhållande till på förhand uppsatta mål och individuella prestationer. Minst 20% och högst 60% av den totala rörliga lönen skall vara relaterad till Koncernens resultat. Någon resultatbaserad lön skall inte utbetalas om Koncernens resultat är negativt. Övriga förmåner, som bland annat kan omfatta bilförmån och sjukvårdsförsäkring, skall vara marknadsmässiga och endast utgöra en begränsad del av den sammanlagda ersättningen. Pensionsförmåner skall vara avgiftsbestämda och premierna skall inte överstiga 35% av den fasta årslönen. Sedan tidigare ingångna avtal med avvikande villkor skall gälla fram tills dess att avtalen upphör eller omförhandlas.

För VD och övriga medlemmar i Koncernledningen skall uppsägningstiden vara sex månader vid uppsägning från befattningshavarens sida och högst 12 månader vid uppsägning från Bolagets sida. Vid uppsägning från Bolagets sida och, i vissa specifika fall, från befattningshavarens sida, skall avgångsvederlag kunna utgå med belopp motsvarande högst ett års fast lön med full avräkning för ersättning som befattningshavaren erhåller från en ny arbetsgivare eller uppdragsgivare. Det finns dock redan ingångna avtal med två ledande befattningshavare, vilka ingåtts före de gällande riktlinjernas antagande, innebärande rätt till avgångsvederlag motsvarande två fasta årslöner och med maximalt ett års avräkning. Även om dessa avtal inte är i enlighet med gällande riktlinjer skall de fortsätta gälla.

Slutligen anges det i riktlinjerna att Styrelsen får frångå dessa riktlinjer om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl härför. Enligt den svenska aktiebolagslagen skall bolagets revisor, före varje årsstämma, förse Styrelsen med ett skriftligt yttrande om huruvida de riktlinjer som har gällt sedan den föregående årsstämman har följts eller inte. I de fall riktlinjerna enligt revisorns uppfattning inte har följts, skall nämnda yttrande även innehålla skälen för denna bedömning.

### Nuvarande anställningsvillkor för VD och Koncernledningen

#### Ersättning

Ersättning till VD skall beslutas av Styrelsen inom ramen för godkända ersättningsprinciper och efter rekommendation av ersättningsutskottet. Ersättning till övriga medlemmar i Koncernledningen skall beslutas av VD inom ramen för godkända ersättningsprinciper och efter avstämning med ersättningsutskottet. Det finns för närvarande inte några aktierelaterade incitamentsprogram för anställda i Koncernen. I tabellen nedan presenteras ersättningar och förmåner som utgått till VD och medlemmarna av Koncernledningen för 2008.

VD och övriga medlemmar av Koncernledningen kommer att avstå från löneökningar 2009 och deras fasta lön kommer att sänkas med 6% 2009. Detta gäller dock inte de som blivit medlemmar av Koncernledningen först under 2009. Vidare kommer ingen rörlig lön att utbetalas till medlemmar av Koncernledningen för 2008.

#### Pensionsförmåner

Pensionsförmånerna för VD är avgiftsbestämda (35% av den fasta grundlönen). Övriga medlemmar av Koncernledningen har – med undantag för en medlem som för närvarande har förmånsbestämd pensionsordning – avgiftsbestämda pensionsplaner, där ett fast procenttal (15-35%) av den pensionsgrundande lönen inbetalas till pension.

Utöver vad som nämnts ovan har VD och John S. Dueholm rätt till pensionspremier om 8 MSEK respektive 5 MDKK, vilka skall betalas som engångsbelopp av Bolaget under förutsättning att VD respektive John S. Dueholm kvarstår i sina respektive befattningar per den 31 december 2011 respektive den 30 juni 2011.

#### Uppsägning

För VD och övriga medlemmar i Koncernledningen gäller en uppsägningstid om sex månader vid uppsägning från den anställdes sida och 12 månader vid uppsägning från Bolagets sida. Vid uppsägning av ledande befattningshavare från Bolagets sida kan avgångsvederlag utgå med belopp motsvarande högst 12 månaders grundlön. Avgångsvederlag kan även åberopas av den ledande befattningshavaren om han/hon blir övertalig genom att ägarkontrollen av Bolaget ändras (eller vid andra förändringar, till exempel organisatoriska) och denne inte erbjuds en ny anställning på likartad nivå eller omfattning. Om den ledande befattningshavaren erhåller ny anställning skall avgångsvederlaget minskas med erhållen ersättning från sådan ny anställning. Som nämns ovan under "Koncernledning—Riktlinjer för ersättning till VD och Koncernledningen" finns det redan ingångna avtal med två medlemmar av Koncernledningen (John S. Dueholm och Benny Zakrisson) om rätt till avgångsvederlag motsvarande två fasta årslöner och med maximalt ett års avräkning för ersättning som, i förekommande fall, erhålles från ny anställning. Även om nämnda avtal inte är i enlighet med gällande riktlinjer beslutade av årsstämman 2008 skall dessa avtal, vilka ingicks före de nuvarande riktlinjerna antogs, fortsätta att gälla. Övriga förmåner, som bilförmån och sjukvårdsförsäkring, tillhandahålls på marknadsmässiga villkor.

TSEK	Lön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensioner	Försäkringar	Summa
Mats Jansson	10 000	-	310	3 500	26	13 836
John S. Dueholm	6 057	-	302	2 100	10	8 469
Mats Lönnqvist <sup>1</sup>	-	-	-	-	-	-
Övriga	4 556	-	178	1 894	7	6 635
<b>Summa</b>	<b>20 613</b>	<b>-</b>	<b>790</b>	<b>7 494</b>	<b>43</b>	<b>28 940</b>

<sup>1</sup> Mats Lönnqvist tillträdde sin tjänst i januari 2009.





# Bolagsordning

Nedan återges den bolagsordning som fastställdes vid årsstämman 2006 och som är registrerad hos Bolagsverket. Se avsnittet "Aktiekapital och ägarförhållanden—Minskning av aktiekapitalet och ändringar i bolagsordningen" för en beskrivning av ändringarna av bolagsordningen som beslutades av extra bolagsstämma den 13 mars 2009.

## § 1

Bolagets firma är SAS AB. Bolaget är publikt (publ).

## § 2

Bolaget skall ha till föremål för sin verksamhet att, direkt eller indirekt, driva lufttrafik främst genom konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS), annan transport- och reserelaterad verksamhet samt varje annan därmed förenlig verksamhet.

## § 3

Frågor om ändring eller upphörande av konsortialavtalet mellan SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB rörande SAS, i dess lydelse av den 8 maj 2001, skall behandlas av bolagsstämman i bolaget och beslut härom kräver biträde av aktieägare med två tredjedelar av såväl de avgivna rösterna som de vid bolagsstämman företrädde aktierna.

## § 4

Bolagets styrelse har sitt säte i Stockholm.

## § 5

Aktiekapitalet skall vara lägst 600 miljoner kronor och högst 2 400 miljoner kronor, fördelat på lägst 60 miljoner aktier och högst 240 miljoner aktier.

Aktieägares företrädesrätt vid emission av aktier, teckningsoptioner eller konvertibler regleras i § 16.

## § 6

Styrelsen skall ha sex till åtta bolagsstämموvalda ledamöter. Styrelsen skall ha den sammansättning som vid var tid kan krävas för att bolaget och dess dotterföretag skall bibehålla sina trafikrättigheter för luftfart, innefattande krav på medborgarskap och bosättningsort. Vidare skall styrelsen inom sig som helhet besitta för styrelsearbetet erforderlig representativitet, kunnande om och erfarenhet av de samhälls-, affärs- och kulturförhållanden som råder i de skandinaviska länderna. Med stöd av tillämplig lag om styrelserepresentation för privatanställda och särskilt avtal mellan bolaget och enligt nämnda lag berättigade arbetstagarorganisationer äger SAS-koncernens arbetsgrupper i Danmark, Norge respektive Sverige rätt att, utöver ovanstående antal av bolagsstämman utsedda styrelseledamöter, vardera utse en ledamot och två suppleanter.

## § 7

Bolaget skall ha två revisorer och två suppleanter för dem eller ett eller två registrerade revisionsbolag för granskning av styrelsens och den verkställande direktörens förvaltning samt bolagets årsredovisning och bokföring.

## § 8

Bolagets räkenskapsår skall vara kalenderår.

## § 9

Bolagets årsstämma skall hållas i Stockholm eller Solna före juni månads utgång vart kalenderår.

## § 10

Aktieägare äger rätt att delta i bolagsstämma, förutom i stämmolokal i Stockholm eller Solna, även, genom teleteknisk förbindelse, i lokal i Köpenhamn och Oslo samt, om styrelsen så bestämmer, även i lokal på annan ort.

Språket på bolagsstämman skall vara svenska, danska eller norska samt, om styrelsen så bestämmer, även annat språk.

## § 11

Kallelse till bolagsstämma skall ske genom annonsering:

- i Sverige på svenska i Post- och Inrikes Tidningar samt i Svenska Dagbladet;

samt, om styrelsen så bestämmer:

- i Danmark på danska i Berlingske Tidende eller annan rikstäckande dansk dagstidning,

- i Norge på norska i Aftenposten eller annan rikstäckande norsk dagstidning.

För att få delta i bolagsstämman skall aktieägare dels vara upptagen i utskrift avseende hela aktieboken avseende förhållandena fem vardagar före stämman, dels anmäla sig hos bolaget senast kl. 16.00 den dag som anges i kallelsen till stämman. Denna dag får inte vara söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton och inte infalla tidigare än femte vardagen före stämman.

## § 12

På bolagsstämma avgörs ärenden genom öppen omröstning, om inte bolagsstämman beslutar om sluten omröstning.

## § 13

Vid bolagets årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling:

- a) val av ordförande vid stämman
- b) upprättande och godkännande av röstlängd
- c) godkännande av dagordning
- d) val av två personer som jämte ordföranden skall justera stämmoprotokollet
- e) fråga om stämman är i behörig ordning sammankallad
- f) framläggande av årsredovisningen och koncernredovisningen
- g) framläggande av revisionsberättelsen och koncernrevisionsberättelsen
- h) beslut om fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen samt koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen

- i) beslut om dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen
- j) beslut om ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören
- k) bestämmande av antalet styrelseledamöter
- l) bestämmande av arvoden till styrelsen
- m) bestämmande av revisorsarvoden
- n) val av styrelse
- o) val av styrelseordförande
- p) i förekommande fall, val av revisorer och revisorssuppleanter
- q) val av valberedning. Valberedningen skall vara representativ för aktieägarsammansättningen i bolaget och ha till syfte att bidra till en lämplig och representativ styrelsesammansättning samt i övrigt skapa ett bra underlag för stämmans behandling av och beslut i de olika frågor som årsstämman för vart år bestämmer att valberedningen skall bereda.
- r) annat ärende som i behörig ordning hänskjutits till stämman.

#### § 14

Bolaget skall vara ett avstämningsbolag och bolagets aktier skall vara registrerade i ett avstämningsregister enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument.

#### § 15

Föreligger ett direkt hot mot bolagets eller dess dotterföretags trafikrättigheter för luffart genom att bolaget eller dess dotterföretag bryter eller riskerar att bryta mot bestämmelser om ägande och kontroll i bilaterala lufftavsavtal eller i lag eller förordning rörande tillstånd för lufttrafik inom EES, skall styrelsen kunna besluta om inlösen av aktier i enlighet med punkt A nedan. Om sådan inlösen inte är möjlig eller enligt styrelsens bedömning inte är tillräcklig, skall nyteckning av förlagsaktier med de rättigheter som framgår av punkt B nedan kunna ske med stöd av utgivna teckningsoptioner, dock endast efter godkännande på bolagsstämma genom beslut som biträts av minst hälften av de på stämman avgivna rösterna.

Inlösen av aktier i enlighet med punkt A nedan och nyteckning av förlagsaktier med stöd av utgivna teckningsoptioner skall endast ske i sådan utsträckning att ovan nämnt hot enligt styrelsens bedömning undanröjs. Styrelsen skall därefter snarast besluta att inlösa förlagsaktier i enlighet med punkt B nedan i sådan utsträckning som är möjlig med beaktande av att ovan nämnt hot inte skall föreligga efter sådan inlösen.

##### A. Inlösen

Nedsättning av aktiekapitalet, dock inte under minimikapitalet, skall äga rum genom inlösen av aktier enligt följande grunder.

Styrelsen skall besluta att inlösa aktier som innehas av subjekt vilka inte har hemvist i Danmark, Norge eller Sverige och aktier som innehas av juridisk person med sådan hemvist, vilken inte direkt eller indirekt, kontrolleras av subjekt som har hemvist i Danmark, Norge eller Sverige. Aktier skall i första hand inlösas från subjekt som inte har eller inte kontrolleras av subjekt med hemvist i land inom EES.

Aktieägare vars aktier är registrerade hos Værdpapircentralen (VP) i Danmark skall med sikte på att möjliggöra bestämmande av hemvist enligt denna § 15 låta registrera namn, adress och aktieinnehav i särskild förteckning fördd av Unibank A/S, Selskabsservice/HH, Helgeshøjs Allé 33, DK-2630 Tåstrup. Sådan förteckning skall föras i enlighet

med vid var tid gällande bestämmelser avseende förande av aktiebok i dansk aktiebologslag. Vid inlösen skall aktier, som enligt utdrag från den av VPC AB i Sverige förda aktieboken/förvaltarförteckningen, från den av Verdipapirsentralen (VPS) i Norge förda aktieägarförteckningen och från den av Unibank A/S förda förteckningen i Danmark enligt ovan (gemensamt benämnda Registerutdrag), förvärvades senast inlösas först. För det fall förvärvstidpunkt ej kan fastställas, skall denna anses vara dag för beslut om inlösen och inlösen skall ske i förhållande till berörd aktieägares innehav. Om inte erforderligt antal aktier kan inlösas från subjekt som inte har, eller inte kontrolleras av subjekt med, hemvist i land inom EES, skall inlösen ske från övriga subjekt som saknar hemvist i Danmark, Norge eller Sverige. Härvid skall aktier som enligt Registerutdraget förvärvades senast inlösas först. För det fall förvärvstidpunkt ej kan fastställas, skall denna anses vara dag för beslut om inlösen och inlösen skall ske i förhållande till berörd aktieägares innehav. Det åligger envar aktieägare att tillse att hemvist vid varje tidpunkt framgår av Registerutdraget eller att på annat sätt på anmaning från bolaget styrka sin hemvist. Härutöver åligger det envar aktieägare som är en juridisk person att på anmaning av bolaget styrka vem som, direkt eller indirekt, kontrollerar sådan juridisk person. Aktieägare vars hemvist inte kan fastställas från Registerutdrag samt aktieägare som inte på anmaning av bolaget styrker direkt eller indirekt kontroll anses vid inlösen ha hemvist utanför EES.

Aktieägare, vars aktier efter beslut enligt denna bestämmelse kan komma att inlösas, skall skriftligen underrättas av bolaget med angivande av det antal aktier som kan komma att inlösas från sådan aktieägare (Antalet Inlösenbara Aktier). Aktieägare har möjlighet att inom tio bankdagar efter underrättelse införa bolaget styrka sådan hemvist, och i förekommande fall sådan direkt eller indirekt kontroll av juridisk person, som kan medföra att sådan aktieägare inte omfattas av inlösen. Om aktieägare har reducerat sitt innehav med Antalet Inlösenbara Aktier enligt Registerutdrag, som kan erhållas närmast efter fyrtionde bankdagen efter det att underrättelsen skickades ut, inlösas inga aktier från aktieägaren. Om denne däremot inte har reducerat sitt innehav med Antalet Inlösenbara Aktier enligt sådant Registerutdrag, kan detta antal aktier omedelbart inlösas, eller det lägre antal aktier som erfordras för att innehavet skall vara reducerat med Antalet Inlösenbara Aktier.

Inlösen sker utan återbetalning till aktieägaren. Nedsättningsbeloppet skall överföras till reservfonden.

##### B. Förlagsaktier

Bolaget skall utöver stamaktier även kunna utge förlagsaktier. Stamaktier och förlagsaktier skall var för sig kunna utges upp till bolagets högsta aktiekapital enligt § 5.

Förlagsaktier skall kunna inlösas. Om inte samtliga utestående förlagsaktier inlösas, skall inlösen ske från förlagsaktieägarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och i den mån detta inte kan ske genom lottning. Vid inlösen skall återbetalning ske med ett belopp som motsvarar aktiens nominella värde uppräknat från första dagen för registrering av förlagsaktie till och med dagen för utbetalning av inlösenbeloppet med en räntefaktor motsvarande STIBOR 90 dagar med tillägg av två procentenheter.

Förlagsaktie berättigar inte till utdelning eller till deltagande i fondemission. Upplöses bolaget, skall förlagsaktie berättiga till lika del i bolagets tillgångar som övriga aktier, dock inte med högre belopp än

vad som motsvarar akties nominella värde uppräknat från första dagen för registrering av förlagsaktie till och med dagen för utskiftning med en räntefaktor motsvarande STIBOR 90 dagar med tillägg av två procentenheter.

#### § 16

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut nya stamaktier och förlagsaktier, skall ägare av stamaktier och förlagsaktier äga företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier innehavaren förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och i den mån detta inte kan ske, genom lottning.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut endast stamaktier eller endast förlagsaktier, skall endast ägare till aktier av detta aktieslag äga företrädesrätt att teckna aktier i förhållande till det antal aktier innehavaren förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker

med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och i den mån detta inte kan ske, genom lottning.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut teckningsoptioner eller konvertibler avseende antingen endera stamaktier eller förlagsaktier eller aktier av bägge slagen, har aktieägarna företrädesrätt att teckna teckningsoptioner, som om emissionen hade gällt de aktier av endera eller bägge slagen som kan komma att nytecknas på grund av optionsrätterna, respektive företrädesrätt att teckna konvertibler, som om emissionen hade gällt de aktier av endera eller bägge slagen som konvertiblerna medför rätt att erhålla i utbyte.

Vad som ovan sagts skall inte innebära någon inskränkning i möjligheten att fatta beslut om kontant- eller kvittningsemission med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt.

Vid ökning av aktiekapitalet genom fondemission skall nya aktier emitteras av varje förekommande aktieslag i förhållande till det antal aktier av samma slag som finns sedan tidigare. Därvid skall gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma aktieslag. Vad som nu sagts skall inte innebära någon inskränkning i möjligheten att genom fondemission, efter erforderlig ändring i bolagsordningen, ge ut aktier av nytt slag.



# Legala frågor och kompletterande information

## Väsentliga avtal

Det följande är en sammanfattning av väsentliga avtal (utöver de avtal som ingåtts i den löpande affärsverksamheten) som antingen Bolaget eller dess dotterbolag ingått under tvåårsperioden närmast före datumet för detta Prospekt, liksom en sammanfattning av andra avtal (som inte ingåtts i den löpande affärsverksamheten) som antingen Bolaget eller dess dotterbolag ingått och som innefattar förpliktelser eller rättigheter som är väsentliga för Koncernen vid datumet för detta Prospekt.

## Star Alliance

Koncernen är medlem i Star Alliance, som är hörnstenen i Koncernens strategi avseende globala samarbetspartners och nätverk. Star Alliance är uppbyggt som ett nätverk av bilaterala eller multilaterala avtal som ingås mellan enskilda medlemmar. Se "Verksamhetsbeskrivning—Allianser och strategiska samarbetsavtal—Star Alliance".

## Samarbete med Lufthansa

SAS Scandinavian Airlines har sedan 1996 bedrivit samarbete med Lufthansa inom ramen för en allians som är uppbyggd som ett joint venture. Alliansen innefattar såväl samarbete på flyglinjer mellan Skandinavien och Tyskland som gemensamma försäljnings- och marknadsaktiviteter. Se "Verksamhetsbeskrivning—Allianser och strategiska samarbetsavtal—samarbete med Lufthansa och andra flygbolag".

## Kollektivavtal

Koncernen är bunden av kollektivavtal med 39 fackföreningar i Sverige, Norge och Danmark. De huvudsakliga yrkeskategorier som omfattas av kollektivavtalen är markpersonal, kabinpersonal och piloter. Mellan november 2008 och januari 2009 genomförde Bolaget och berörda fackföreningar extraordinära kollektivavtalsförhandlingar som resulterade i en kostnadsbesparing på kollektivavtalsområdet om cirka 12%, varav cirka en tredjedel är hänförlig till löner och två tredjedelar till arbetstid, kostnader för traktamenten, pensioner och försäkringar. Den totala kostnadsbesparingen beräknas uppgå till cirka 1,3 miljarder SEK. Dessa extraordinära kollektivavtalsförhandlingar fördes företrädesvis på lokal nivå och påverkar inte de underliggande kollektivavtalens löptid.

## Förvärv och avyttringar

Under de senaste två åren har Koncernen avyttrat ett flertal dotterbolag och ägarandelar i närstående bolag. Se "Operationell och finansiell översikt—Översikt—Sammanfattning av avyttringar". Under de senaste två åren har Bolaget och vissa av dess dotterbolag genomfört två avyttringar av väsentlig betydelse för Koncernen.

## Avtal avseende försäljning av airBaltic

Den 16 december 2008 ingick SAS Konsortiet avtal om försäljning av sin ägarandel om 47,2% i airBaltic till airBaltics ledning för 14 MLVL (cirka 216 MSEK). Lettisk lag tillämpas på transaktionen. Bolaget offentliggjorde den 30 januari 2009 att transaktionen genomförts. Därutöver konsoliderade Koncernen den 29 januari 2009 de lån

som lämnats till airBaltic före avyttringen så att dessa regleras av samma lånevillkor. Enligt lånevillkoren har Koncernen lämnat två lån till airBaltic om sammanlagt cirka 60 MUSD (vilket motsvarar cirka 525 MSEK), vilka beräknas förfalla den 31 mars 2009. airBaltic har dock rätt att, efter skriftlig begäran därom senast den 15 mars 2009, förlänga lånens löptid så att de förfaller till betalning den 30 april 2009, för det fall airBaltic inte kan återbetala lånen på den beräknade förfalldagen.

## Avtal avseende försäljning av Spanair

Den 30 januari 2009 ingick Bolaget och dess dotterbolag Spanair Holding, S.L. (tillsammans "Säljarna") ett slutligt avtal med Iniciatives Empresariales Aeronáutiques, S.A. ("Köparen"), enligt vilket Köparen kommer att förvärva en majoritetsandel i Spanair för 1 EUR. Bolaget kommer att kvarstå som minoritetsägare av 19,9% av aktierna i Spanair. Transaktionen förväntas slutföras under första kvartalet 2009 och är villkorad av sedvanliga myndighetstillstånd, inklusive tillstånd från konkurrensmyndigheter. Koncernen kan dock inte ge några garantier att avyttringen kommer att genomföras eller att den kommer att genomföras i enlighet med den planerade tidplanen. Avtalet innehåller ett begränsat antal sedvanliga garantiåtaganden. Garantianspråk från Köparen måste framställas inom arton månader från tillträdesdagen och Säljarnas maximala ansvar för eventuella garantibrott är begränsat till sammanlagt 10 MEUR. Spansk lag tillämpas på transaktionen.

Avtalet grundar sig på ett åtföljande finansieringspaket om upp till 235 MEUR som har tillhandahållits eller skall tillhandahållas eller anskaffas av Spanair, Säljarna och Köparen innefattande följande:

- Bolaget har tillhandahållit ett kapitaltillskott om 20 MEUR genom att omvandla de vinstandelslån och/eller de lånefaciliteter som Bolaget beviljat Spanair sedan den 1 november 2008, vilket genomförts i form av en kapitalökning i Spanair.
- Bolaget har överenskommit att tillhandahålla ett säljarlån till Spanair bestående av tre lånetrancher:
  1. För att finansiera Spanairs verksamhetsrelaterade kassabehov och omstruktureringskostnader från den 1 november 2008 till den 31 mars 2009 samt kostnader för stämpelskatter som härrör från kapitaliseringen av vissa lån, har Bolaget under 2008 tillhandahållit ett lån om 99 MEUR till Spanair ("Tranch A"). Tranch A förfaller till betalning i januari 2014, men kan förlängas med perioder om ett år i taget för det fall en återbetalning skulle medföra att Spanair blir insolvent;
  2. Spanair har åtagit sig att efter bästa förmåga anskaffa upp till 50 miljoner EUR genom extern finansiering och Bolaget har samtyckt till att garantera sådan finansiering. Skulle Spanair emellertid inte lyckas anskaffa denna summa, helt eller delvis, har Bolaget åtagit sig att tillhandahålla ett lån om upp till 50 MEUR direkt till Spanair ("Tranch B"). Tranch B är disponibel fram till den 31 december 2011 och förfaller till betalning i januari 2014, men kan förlängas ett år i taget för det fall en återbetalning skulle medföra att Spanair blir insolvent; och

3. Nya garantier om upp till 36 MEUR skall tillhandahållas av Bolaget för att ersätta befintliga rörelsegarantier som Bolaget lämnat Spanair (till exempel avseende leveransavtal) ("Tranch C"). Tranch C är disponibel fram till den 31 december 2009. Villkoren för de nya garantierna, inklusive förfalldatum, skall motsvara de villkor som gäller för de befintliga rörelsegarantier som ersätts, även om garantierna inte under några omständigheter skall kvarstå efter den 30 januari 2014.

#### *Spansk lag tillämpas på säljarlånet.*

- Köparen har samtyckt till att på tillträdesdagen förse Spanair med ett aktieägartillskott uppgående till 80 MEUR ("Aktieägartillskottet"). För det fall det uppstår ett underskott i Aktieägartillskottet kommer Bolaget att förse Köparen med ett övergångslån om upp till 30 MEUR. Parterna har kommit överens om de huvudsakliga villkoren för övergångslånet, vilka innefattar bestämmelser om betalning av ränta på lånet samt säkerhet i aktier i Spanair till förmån för Bolaget. Lånet är disponibelt från tillträdesdagen fram till den 1 december 2009 och om övergångslånet utnyttjas förfaller det och skall återbetalas den 31 december 2009. Lånebeloppet och utestående ränta skall betalas till fullo på förfalldagen. Spansk lag tillämpas på övergångslånet.
- Bolaget har åtagit sig att efter bästa förmåga anskaffa extern interimsfinansiering för de eventuella underskott som kan uppstå om Spanairs finansieringsbehov (inklusive rörelsegarantier), såsom framgår av nuvarande kassaflödesprognos, överstiger vissa nivåer före det datum då Aktieägartillskottet blir tillgängligt.

Därutöver har Bolaget gjort vissa åtaganden att hålla Köparen och Spanair skadeslösa avseende vissa framtida krav mot Spanair och förluster för Spanair i samband med Bolagets försäljning av AeBal.

#### *Ändringar av kreditavtal*

I februari 2009 omförhandlade Koncernen villkoren för fem låneavtal, motsvarande 6 461 MSEK av Koncernens lån per den 31 december 2008, varvid förfallotidpunkterna för dessa lån senarelades till mellan 2012 och 2013. Se "Operationell och finansiell översikt—Likviditet och kapitalresurser—Lån".

#### **Twister och skiljedomsförfaranden**

Koncernen är involverad i tvister, varav några kommer att avgöras i domstol. Reserveringar görs i Koncernens räkenskaper i de fall där man bedömer att det finns en sannolik och kvantifierbar risk för ansvar. I det följande beskrivs de tvister som bedöms vara av väsentlig betydelse för Koncernen och som vid en ogynnsam utgång skulle kunna få en väsentlig negativ finansiell effekt på Koncernen.

#### *Utredning avseende flygfraktbranschen*

Den 14 februari 2006 offentliggjorde EU-kommissionen och USA:s justitiedepartement att de inlett utredningar om misstänkt prissamordning med avseende på vissa tillägsavgifter i flygfraktbranschen. SAS Cargo är ett av flera flygfraktbolag som berörs av undersökningarna. SAS Cargo Group ingick den 21 juli 2008 ett avtal (så kallat plea agreement) enligt vilket bolaget erkände överträdelse av USA:s konkurrenslagar och accepterade att betala ett bötesbelopp om 52 MUSD i form av avbetalningar under fyra år som uppgörelse avseende justitiedepartementets utredning. Detta avslutade de amerikanska

myndigheternas utredning och reglerade samtliga ansvarsfrågor i samband med denna. SAS Cargo fortsätter att samarbeta med de amerikanska myndigheterna i samband med utredningarna av andra flygbolag.

Vad gäller den utredning som bedrivs av EU-kommissionen utfärdade kommissionen en anklagelseskraft, ett så kallat Statement of Objections, den 20 december 2007 där kommissionen gjorde gällande att vissa förfaranden inom flygfraktssektorn som varit föremål för utredningen utgjorde överträdelse av EU:s konkurrensregler. De berörda bolagen inom Koncernen ingav skriftliga svar på Statement of Objections i april 2008 och framlade muntligen sin syn på anklagelserna mot dem vid en förhandling som hölls i månadsskiftet juni-juli 2008. EU-kommissionen förväntas komma med ett beslut under 2009 (vilket kan komma att publiceras så tidigt som under andra kvartalet 2009), även om det inte är möjligt för Koncernen att förutspå den exakta tidpunkten för beslutet. Det är Koncernledningens uppfattning att Koncernen sannolikt kommer att bötfällas av EU-kommissionen. Det slutgiltiga bötesbeloppets storlek kan komma att påverkas av ett flertal olika faktorer, inklusive de argument Koncernen framfört till sitt försvar. Med tanke på anklagelsernas natur är det troligt att en ogynnsam utgång kommer att ha en väsentlig negativ finansiell effekt på Koncernen. Det är dock omöjligt att kvantifiera ett sådant potentiellt ansvar och av detta skäl har inga reserveringar gjorts i Koncernens räkenskaper med anledning av utredningen.

Koncernen samarbetar med myndigheter i andra jurisdiktioner, såsom Schweiz och Korea, i samband med dessa myndigheters utredningar av misstänkt prissamordning på flygfraktmarknaden. Myndigheterna i dessa jurisdiktioner har begärt att få viss information från Koncernen, men har inte inlett någon formell utredning eller riktat några anspråk mot Koncernen. Det kan dock inte uteslutas att myndigheterna i dessa eller andra jurisdiktioner kan komma att inleda formella utredningar eller rikta anspråk mot Koncernen framöver.

Dessutom har ett antal civilrättsliga stämningar (så kallade "class actions") mot SAS Cargo Group och andra flygfraktbolag i USA konsoliderats i ett gemensamt mål i New York. Kärandena påstår sig ha lidit skada och kräver ekonomisk kompensation. Koncernen fortsätter att föra förlikningsförhandlingar i denna civilrättsliga tvist. Vidare har ett relaterat mål anhängiggjorts i Kanada och risken för ytterligare ersättningskrav i andra jurisdiktioner och avseende andra marknader kan inte uteslutas. Eftersom det är omöjligt att kvantifiera det potentiella ansvar som tvisterna i New York och Kanada, liksom eventuella ytterligare ersättningsanspråk i andra jurisdiktioner, skulle kunna resultera i har det inte gjorts några reserveringar i Koncernens räkenskaper med anledning av stämningarna.

#### *Anklagelser framställda av Norwegian Air Shuttle*

Norwegian Air Shuttle har väckt talan mot Bolaget och SAS Scandinavian Airlines Norge AS inför norsk domstol för påstådd otillbörlig användning av information som Norwegian Air Shuttle bedömer vara affärshemligheter, bland annat genom underprissättning. Norwegian Air Shuttle tilldömdes den 19 maj 2008 skadestånd om totalt 132 MNOK jämte rättegångskostnader om 7 MNOK i första instans. Bolaget har deponerat det totala beloppet på ett spärrat bankkonto, men inga reserveringar har gjorts i Bolagets räkenskaper. Målet har överklagats av Bolaget och domstolsförhandlingarna förväntas äga rum under hösten 2009.

### Krav framställda av NKF

En rättsprocess angående könsdiskriminering i vilken SAS Scandinavian Airlines Norge AS är svarande, har inletts i Norge. Käranden, NKF (en norsk fackförening), har yrkat skadestånd på grund av påstådd könsdiskriminering av kabinpersonal i jämförelse med piloter. NKF förlorade i första instans men har överklagat och dom förväntas meddelas under 2009. Det är för närvarande inte möjligt för Bolaget att förutspå utgången av målet, men Koncernens exponering kan potentiellt komma att uppgå till cirka 50 MNOK. Inga reserveringar har gjorts i Koncernens räkenskaper.

### Tvist med kabinpersonal

I januari 2008 väckte cirka 190 kabinanställda talan mot SAS Scandinavian Airlines Sverige AB med yrkande att domstolen skulle fastställa att bolaget är skyldigt att ersätta de kärande för avstående av viss lön. Enligt käranden avstod de anställda 1974 sin rätt till löneökningar mot en rätt till förtidspension, en rätt som sedermera upphört att gälla utan att kompensation utgått. Inga belopp har specificerats i talan men bör motsvara det totala beloppet av de avstadda löneökningarna under åren 1974-2004. Scandinavian Airlines Sverige AB har bestridit talan bland annat med åberopande av preskription. Bolaget anser att risken för en ogynnsam utgång är begränsad och inga reserveringar har gjorts i Koncernens räkenskaper.

### Tvist med piloter

I oktober 2008 väckte cirka 30 piloter talan mot SAS Scandinavian Airlines Sverige AB och yrkade att domstolen skulle pröva frågan om uppsägning av pensionsberättigade piloter. Uppsägningarna har skett på grund av arbetsbrist i enlighet med en av SAS och pilotföreningarna upprättad turordningsöverenskommelse. I ett parallellt mål i Norge har cirka 10 piloter väckt talan mot SAS Scandinavian Airlines Norge AS på motsvarande grund. En ogynnsam utgång skulle kunna resultera i en exponering motsvarande cirka 60 MSEK. Bolaget förutspår emellertid att risken för en ogynnsam utgång är begränsad och inga reserveringar har gjorts i Koncernens räkenskaper.

### Transaktioner med närstående

Vid leverans av tjänster och produkter mellan bolag inom Koncernen tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning. Samtliga koncerninterna transaktioner, balansposter och intäkter elimineras vid konsolidering av Koncernens räkenskaper, och ingår därför inte i Koncernens redovisade omsättning. För information om Koncernens intäkter från intressebolag, se Not 36 i "Finansiella rapporter".

Se "—Väsentliga avtal—Avtal avseende försäljning av Spanair" för information om lån och garantier som Bolaget beviljat respektive ställt till Spanair.

Ingen ledamot av Styrelsen eller medlem av Koncernledningen har för närvarande – eller har under den period som omfattas av den historiska finansiella informationen (dvs. 2006 till 2008) haft – någon direkt eller indirekt delaktighet i någon affärstransaktion med Bolaget som är, eller varit, ovanlig till sin karaktär eller sina villkor. Bolaget har under nämnda period inte lämnat lån, ställt garantier eller ingått borgensförbindelser till eller till förmån för någon av dessa personer.

### Väsentliga dotterbolag

Bolaget är moderbolag i Koncernen. Följande tabell utvisar Bolagets väsentliga dotterbolag:

Dotterbolag	Registreringsland	Andel aktier och röster
SAS Danmark A/S	Danmark	100%
SAS Norge AS	Norge	100%
SAS Sverige AB	Sverige	100%
SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S	Danmark	100%
SAS Scandinavian Airlines Norge AS	Norge	100%
SAS Scandinavian Airlines Sverige AB	Sverige	100%
SAS Ground Services AB	Sverige	100%
SAS Technical Services AB	Sverige	100%
SAS Cargo Group A/S	Danmark	100%
Widerøe Flyveselskap AS	Norge	100%
Oy Blue1	Finland	100%

### Tillgängliga handlingar

Kopior av följande handlingar hålls tillgängliga under Teckningstiden på vardagar under ordinarie arbetstid på Bolagets kontor, Frösundaviks Allé 1 i Solna, Sverige:

- Bolagets bolagsordning;
- Bolagets årsredovisningar för räkenskapsåren 2008, 2007 och 2006; samt
- Bolagets bokslutskommuniké för räkenskapsåret 2008.

Handlingarna finns även tillgängliga i elektroniskt format på Bolagets hemsida, [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net).

# De skandinaviska värdepappersmarknaderna

Bolagets Aktier är noterade på NASDAQ OMX Stockholm och sekundärnoterade på NASDAQ OMX Copenhagen och Oslo Børs. Se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Handel i Aktierna". Följande är en beskrivning av de svenska, danska och norska värdepappersmarknaderna, inklusive en kort sammanfattning av vissa lagar och föreskrifter på värdepappersmarknaden i respektive land vilka är i kraft vid tiden för detta Prospekt. Sammanfattningen är inte avsedd att utgöra en fullständig beskrivning av alla sådana regulatoriska frågor och bör inte betraktas som uttömmande. Dessutom kan de lagar, regelverk, föreskrifter och förfaranden som sammanfattas nedan komma att ändras eller omtolkas.

## **NOREX och SAXESS**

NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen och Oslo Børs är medlemmar i NOREX, en allians mellan de nordiska och baltiska börserna, avsedd att skapa en gemensam värdepappersmarknad i Norden och Baltikum. För att uppnå detta har SAXESS implementerats, ett gemensamt elektroniskt gränsöverskridande system med harmoniserade handelsregler och medlemskrav ("NOREX-regelverket"). Finansiella instrument som är godkända för handel på deltagande börser kan därför handlas i samma system. I SAXESS läggs köp- och säljorder in i den relevanta orderboken och matchas automatiskt till avslut när pris, volym och andra ordervillkor uppfylls. SAXESS presenterar kontinuerligt all handelsinformation. Informationen visas i realtid i orderböcker, marknadssammanfattningar, avslutsinformation, indexinformation och olika typer av rapporter. Ett system med tre dagars awecklingsschema är tillämpligt på aktiehandel. För närvarande sker dock clearing och aweckling i separata handelssystem på respektive börs.

## **Den svenska värdepappersmarknaden**

### *NASDAQ OMX Stockholm*

NASDAQ OMX Stockholm är en reglerad marknad i Sverige och drivs av NASDAQ OMX Stockholm AB. Det är den huvudsakliga marknaden i Sverige för handel med aktier, obligationer, derivat och andra värdepapper. En lista, den Nordiska Listan, används för handel med aktier på NASDAQ OMX Stockholm och alla transaktioner sker via SAXESS. Bolagen på den Nordiska Listan är uppdelade i tre segment: Large Cap, Mid Cap och Small Cap. Bolag med ett börsvärde överstigande 1 miljard EUR ingår i Large Cap-segmentet. Bolag med ett börsvärde mellan 150 miljoner och 1 miljard EUR – till exempel Bolaget – ingår i Mid Cap-segmentet, medan bolag med ett börsvärde understigande 150 MEUR ingår i Small Cap-segmentet. Dessa segment revideras vanligtvis var sjätte månad, varvid ändringarna träder i kraft per den 1 januari och den 1 juli, baserat på vägda genomsnittskurser för maj respektive november. Noterade bolag delas dessutom in i industrisektorer i enlighet med den internationella Global Industry Classification Standard ("GICS"). Denna klassificering är baserad på bolagets huvudsakliga verksamhet, dvs. det affärsområde som genererar mest intäkter för bolaget.

### *Handel med aktier på NASDAQ OMX Stockholm*

Handeln på NASDAQ OMX Stockholm sker för kunders räkning av auktoriserade svenska och utländska banker och andra värdepappersmäklare samt den svenska Riksbanken. Banker och mäklare får agera huvudman i handel såväl på som utanför NASDAQ OMX Stockholm, men utför i regel transaktionerna i egenskap av ombud. Clearing och

aweckling sker via ett elektroniskt kontobaserat värdepapperssystem som administreras av Euroclear Sweden. Se "—Registrering av värdepapper" nedan.

Handeln via SAXESS omfattar alla svenska aktier som finns noterade på NASDAQ OMX Stockholm. NASDAQ OMX Stockholms medlemmar kan genom elektronisk åtkomst vara verksamma på distans. Mäklarnas representanter kan handla aktier via arbetsstationer som har utvecklats av NASDAQ OMX Stockholm eller via sina egna system för elektronisk datahantering, som är kopplade till SAXESS. Handelsposten för alla aktier som handlas på NASDAQ OMX Stockholm är en aktie.

NASDAQ OMX Stockholms handelstider för aktierelaterade produkter är bankdagar kl. 09:00 till 17:20 (så kallat closing call mellan kl. 17:20 och 17:30). Innan handel inleds pågår en förhandels-session (kl. 07:30 till 08:45) under vilken order kan läggas. Handeln inleds med en så kallad open call-auction varvid alla aktier tilldelas en öppningskurs och därefter handlas kontinuerligt. Cirka kl. 09:08 har öppningskurserna fastställts för alla aktier och handeln fortsätter till closing call. Ytterligare en open call-auction sker sedan för varje individuell aktie på samma sätt som under morgonen. Den kurs som fastställs i denna så kallade closing call-auction (eller i avsaknaden av sådan, den sista handelskursen) är den officiella stängningskursen. Handels-sessionen följs av en efterhandels-session (kl. 17:40 till 18:00) varvid förändringar i och avbokningar av order är tillåtna.

Förutom officiell handel på NASDAQ OMX Stockholm genom automatisk ordermatchning i SAXESS kan aktier även handlas utanför NASDAQ OMX Stockholm, dvs. utanför SAXESS, såväl under som efter den officiella handelstiden (genom manuell avslut). Manuell avslut under handelssystemets öppethållande måste normalt sett ske till en kurs som ligger inom det volymvägda kursintervallet i SAXESS vid den aktuella tidpunkten för transaktionen eller, för manuell avslut under closing call, vid tiden före closing call-auction. Utanför handelssystemets öppethållande måste manuell avslut normalt sett ske till en kurs som ligger inom det volymvägda kursintervall som rapporterats i SAXESS vid tidpunkten för stängning av handels-sessionen. Om det inte finns något kursintervall och i situationer där det sker en förändring i marknadsförhållandena under closing call eller efter de officiella handelstiderna, måste manuell avslut ske till en kurs som tar hänsyn till marknads-situationen vid tidpunkten för den aktuella transaktionen. Manuell avslut som betraktas som storskaliga (50 000–500 000 EUR, beroende på den genomsnittliga dagliga omsättningen av den aktuella aktien) kan göras utan hänsyn till kursintervallet. Handeln på NASDAQ OMX Stockholm har en tendens att involvera en högre andel aktörer bland allmänheten, medan handel utanför NASDAQ OMX Stockholm,

oavsett om den sker direkt eller genom mellanhänder, ofta involverar större svenska institutioner, banker som bedriver arbitragehandel mellan den svenska marknaden och utländska marknader samt utländska köpare och säljare som köper aktier från eller säljer aktier till svenska institutioner.

Alla manuella avslut måste normalt rapporteras i SAXESS inom tre minuter från tiden för transaktionen. Handel som sker utanför de officiella handelstiderna måste rapporteras under förhandels-sessionen nästkommande börsdag och inte senare än 15 minuter innan handels-sessionen inleds.

#### *Föreskrifter på värdepappersmarknaden*

Den Nordiska Listan regleras av EU-direktiv, främst direktiv 2004/39/EG om marknader för finansiella instrument ("MiFID"), som implementerats genom lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden. NASDAQ OMX Stockholm AB är auktoriserad att bedriva en reglerad marknad enligt lagen om värdepappersmarknaden och står under övervakning av Finansinspektionen. Finansinspektionen är en statlig myndighet som bland annat ansvarar för övervakning och tillsyn av den svenska värdepappersmarknaden och aktörerna på denna. Finansinspektionen utfärdar även föreskrifter som kompletterar svenska lagar på värdepappersmarknadsområdet. Vidare måste NASDAQ OMX Stockholm AB enligt lagen om värdepappersmarknaden ha egna föreskrifter som reglerar handeln på NASDAQ OMX Stockholm. NASDAQ OMX Stockholms Regelverk för emittenter är baserat på europeiska standarder och EU-direktiv som MiFID och direktiv 2004/109/EG ("Öppenhetsdirektivet") och innehåller noteringskrav och informationsregler för bolag noterade på NASDAQ OMX Stockholm.

Syftet med regelverket som styr handeln på och utanför NASDAQ OMX Stockholm är att uppnå transparens och likabehandling av aktörerna på marknaden. NASDAQ OMX Stockholm registrerar information om varje transaktion, den involverade banken och mäklaren, emittenten, antal aktier, kurs och tidpunkt. Varje bank eller mäklare måste bevara förteckningar över handel som genomförts i egenskap av ombud eller huvudman. All handelsinformation som rapporteras till SAXESS är offentlig. NASDAQ OMX Stockholm har även en enhet för övervakning av marknaden ("Börsens övervakningsenhet") som övervakar handeln i "realtid" enligt nedan.

Lagen (2005:377) om straff för marknadsmissbruk vid handel med finansiella instrument ("Marknadsmissbrukslagen"), som delvis implementerar direktiv 2003/6/EG ("Marknadsmissbruksdirektivet") föreskriver sanktioner vid insiderhandel och otillbörligt röjande av insiderinformation. Marknadsmissbrukslagen innehåller även bestämmelser som förbjuder otillbörlig marknadspåverkan och som gör det olagligt att vidta åtgärder (i samband med handel på värdepappersmarknaden eller annars) som avser att på ett otillbörligt sätt påverka marknadspriset eller andra villkor för handeln med finansiella instrument, eller på annat sätt vilseleda köpare eller säljare av sådana instrument (exempelvis genom att sprida falsk eller vilseledande information). Otillbörlig marknadspåverkan kan även utgöra bedrägeri enligt svensk lag. Finansinspektionen och Börsens övervakningsenhet upprätthåller efterlevnad av Marknadsmissbrukslagen och andra regler avseende insiderhandel. Straffbara handlingar lagförs i domstol av Ekobrottsmyndigheten. Dessutom kan Finansinspektionen återkalla en banks eller mäklares tillstånd om denna har agerat på ett otillbörligt sätt, inklusive manipulerat marknaden.

Börsens övervakningsenhet övervakar köp- och säljinformation för

att finna indikationer på ovanlig marknadsaktivitet eller handelsmönster och granskar kontinuerligt och på daglig basis information som offentliggörs av noterade bolag, som information om intäkter, förvärvs- och andra investeringsplaner samt förändringar i ägarstrukturen. När Börsens övervakningsenhet får del av priskänslig information som inte är offentliggjord övervakas handeln i de berörda aktierna för att säkerställa att, om ovanlig handelsaktivitet uppstår som indikerar att aktörer bedriver handel baserad på den icke offentliggjorda informationen, denna information offentliggörs så snart som möjligt.

#### *Registrering av värdepapper*

Bolaget och dess Aktier, inklusive de som handlas i Köpenhamn och Oslo, är (och de Nya Aktierna kommer att bli) registrerade i Euroclear Swedens elektroniska kontobaserade värdepapperssystem. Euroclear Sweden är en central värdepappersförvarare och clearingorganisation auktoriserad enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument och lagen om värdepappersmarknaden. Euroclear Sweden för bland annat förteckningar över aktieägare i svenska bolag noterade på NASDAQ OMX Stockholm. Aktier som administreras av Euroclear Sweden registreras i elektronisk form på värdepapperskonton (VP-konton) och inga aktiebrev utfärdas. Äganderätten till aktierna säkerställs endast genom registrering hos Euroclear Sweden. Alla transaktioner och andra kontoförändringar förs in i Euroclear Swedens system av banker eller andra värdepappersinstitut som har godkänts som kontoförande institut av Euroclear Sweden.

Aktier kan registreras på VP-konton och följaktligen införas i aktieboken, antingen i ägarens namn (direktregistrerade aktier) eller i den av Euroclear Sweden godkända förvaltarens namn (förvaltarregistrerade aktier). Om aktierna är förvaltarregistrerade noteras detta i värdepapperssystemet. Förhållandet mellan förvaltaren och den faktiska ägaren regleras av avtal. Den faktiska aktieägaren måste om denne vill utöva vissa rättigheter, till exempel delta i en bolagsstämma, tillfälligt låta omregistrera aktierna i eget namn. Förvaltare måste även regelbundet rapportera innehaven hos faktiska ägare till Euroclear Sweden. En offentlig aktiebok och en förvaltarförteckning, vilka båda innehåller information om innehavare av mer än 500 aktier i det aktuella bolaget (eller det lägre antal aktier som utgör alla aktier i det aktuella bolaget), sammanställs i slutet av varje kvartal och finns tillgängliga för allmänheten hos både Euroclear Sweden och emittenten. Det finns även ett separat register som förs av Euroclear Sweden för registrering av personer som har särskilda intressen i aktier, till exempel panthavare.

Rättigheter som hör till aktier som berättigar till utdelning, företrädesemission eller fondemission tillkommer de innehavare vars namn är upptagna i aktieboken per en viss avstämningsdag och utdelningar distribueras vanligen till bankkonton som har angivits av de innehavare som är registrerade hos Euroclear Sweden. Aktuell avstämningsdag måste anges i det beslut som fastställer utdelningen eller kapitalökningen eller liknande beslut med företrädesrätt för aktieägarna.

Om den registrerade innehavaren är en förvaltare, mottar förvaltaren, för den faktiska ägarens räkning, utdelning och andra ekonomiska rättigheter som hör till aktierna, såsom teckningsrätter i samband med företrädesemissioner och nya aktier som tecknats genom utnyttjande av teckningsrätter. Utdelningar utbetalas i en enda utbetalning till förvaltaren, vilken ansvarar för distributionen av utdelningen till den faktiska ägaren. Ett liknande förfarande tillämpas för teckningsrätter och nyemitterade aktier.

#### **Krav på offentliggörande av transaktioner och aktieinnehav**

Enligt lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument ("Lagen om handel med finansiella instrument"), vilken delvis implementerar Öppenhetsdirektivet, måste en aktieägare anmäla både till bolaget i vilket denne innehar aktier och till Finansinspektionen om innehavet (inklusive optioner att teckna aktier) uppnår, överstiger eller understiger 5, 10, 15, 20, 25, 30, 50, 66 2/3 eller 90% av det totala antalet röster och/eller aktier i ett bolag. Anmälan skall ske skriftligen eller elektroniskt på Finansinspektionens webbplats senast handelsdagen efter dagen för den aktuella transaktionen. Finansinspektionen kommer att offentliggöra innehållet i anmälan senast kl. 12:00 handelsdagen efter mottagandet av anmälan.

Vid beräkning av en aktieägares procentuella ägarandel skall bolagets egna aktier inkluderas i nämnaren, medan teckningsoptioner och konvertibler skall exkluderas. Vid beräkning av aktieinnehav skall inte bara aktier och finansiella instrument som innehas direkt av aktieägaren inkluderas, utan även de som innehas av närstående. Lagen om handel med finansiella instrument innehåller en lista över närstående vars aktieinnehav måste sammanläggas enligt kraven på offentliggörande. Dessa närstående inkluderar, men är inte begränsade till, dotterbolag, fullmaktsinnehavare, parter i aktieägaravtal och makar/sambos.

Enligt lagen (2000:1087) om anmälningsskyldighet för vissa innehav av finansiella instrument måste fysiska personer som direkt eller indirekt äger aktier som representerar 10% eller mer av aktiekapitalet eller rösterna i ett aktiemarknadsbolag dessutom anmäla, skriftligen eller elektroniskt, sådant innehav och alla ändringar i innehavet till Finansinspektionen, som för ett offentligt register baserat på informationen i dessa anmälningar.

#### **Budplikt**

Enligt lagen (2006:451) om offentliga uppköpserbudanden på aktiemarknaden ("Lagen om offentliga uppköpserbudanden") måste alla svenska eller utländska juridiska eller fysiska personer som innehar mindre än 30% av den totala andelen röster i ett bolag som är noterat på en reglerad marknad i Sverige lämna ett offentligt erbjudande om förvärv av alla kvarvarande aktier utgivna av målbolaget (budplikt) om sådan juridisk eller fysisk person ensam eller tillsammans med närstående, uppnår ett innehav om 30% eller mer av den totala andelen röster i bolaget. Detta är tillämpligt när det ökade innehavet är ett resultat av förvärv, teckning, konvertering eller varje annan form av förvärv av aktier i målbolaget (förutom ett offentligt uppköpserbudande) eller resultatet av etableringen av ett närståendeförhållande. I detta sammanhang kan en närstående till exempel vara ett annat bolag inom förvärvarens koncern, en make/maka eller någon person eller något bolag som samarbetar med förvärvaren i syfte att uppnå kontroll över bolaget eller någon varmed en överenskommelse har träffats om att genom ett samordnat utövande av rösträtten inta en långsiktig gemensam hållning i syfte att uppnå ett bestämmande inflytande över bolagets förvaltning.

Det offentliga uppköpserbudandet skall lämnas inom fyra veckor efter tidpunkten för det förvärv som utlöst kravet på budplikt, såvida inte förvärvaren (eller den närstående) minskar sin röstandel till under 30% inom denna tid. Erbjudandet skall normalt lämnas även till innehavare av andra värdepapper som getts ut av målbolaget, om priset på sådana värdepapper skulle kunna påverkas avsevärt till följd av en avnotering av målbolagets aktier, såsom till exempel teckningsoptioner och konvertibler.

Enligt Lagen om offentliga uppköpserbudanden är den som lämnar ett offentligt erbjudande skyldig att följa de uppköpsregler som har antagits av NASDAQ OMX Stockholm ("Takeoverreglerna"). Genom detta åtagande accepterar budgivaren att följa inte enbart Takeoverreglerna, utan även uttalanden och beslut från Aktiemarknadsnämnden vad gäller tolkning av Lagen om offentliga uppköpserbudanden, samt även att underkasta sig de sanktioner som kan påföras av NASDAQ OMX Stockholm.

Undantag från kravet om budplikt kan under vissa förhållanden, till exempel i samband med företrädesemissioner och emissionsgarantier, beviljas av Aktiemarknadsnämnden. Aktiemarknadsnämnden kan även bevilja undantag från bestämmelserna i Takeoverreglerna.

#### **Den danska värdepappersmarknaden**

##### **NASDAQ OMX Copenhagen**

NASDAQ OMX Copenhagen A/S är en auktoriserad värdepappersbörs i Danmark. Det är den huvudsakliga marknaden i Danmark för handel med aktier, obligationer, derivat och andra värdepapper. Den Nordiska Listan används för handel med aktier på NASDAQ OMX Copenhagen med samma segmentinledning som NASDAQ OMX Stockholm. Se "—Den svenska värdepappersmarknaden—NASDAQ OMX Stockholm" ovan. All aktiehandel sker via SAXESS. De flesta regler och förfaranden överensstämmer med NASDAQ OMX Stockholms (se "—Den svenska värdepappersmarknaden—Handel med aktier på NASDAQ OMX Stockholm" ovan). De huvudsakliga skillnaderna vad gäller regler och förfaranden beskrivs nedan.

##### **Handel med aktier på NASDAQ OMX Copenhagen**

Handeln på NASDAQ OMX Copenhagen bedrivs av auktoriserade danska och utländska banker och andra värdepappersinstitut samt vissa bolåneinstitut och den danska centralbanken. Clearing och avveckling sker via ett elektroniskt kontobaserat värdepapperssystem som administreras av VP Securities A/S. Se "—Registrering av värdepapper".

Handelstider för aktierelaterade produkter på NASDAQ OMX Copenhagen är bankdagar kl. 09:00 till 16:50 (closing call för handel är mellan kl. 16:50 och 17:00), med en förhandelsession mellan kl. 08:00 och 08:45. Order kan avbokas inom 10 minuter efter att de har lagts, vilket innebär att avbokningar är tillåtna fram till kl. 17:10.

##### **Regler på värdepappersmarknaden**

Huvudmarknaden på NASDAQ OMX Copenhagen A/S regleras av EU-direktiv, främst MiFID, som implementerats genom värdepappershandelsloven och kompletterande danska regler. NASDAQ OMX Copenhagen A/S är auktoriserad att bedriva en reglerad marknad enligt värdepappershandelsloven under övervakning av den danska finansinspektionen, Finanstilsynet. Finanstilsynet är en statlig myndighet som bland annat ansvarar för övervakning och reglering av den danska värdepappersmarknaden och aktörerna på denna. Finanstilsynet utfärdar även beslut i tillägg till den danska värdepapperslagstiftningen. NASDAQ OMX Copenhagens Regelbok för emittenter är baserad på europeiska standarder och EU-direktiv som MiFID och Öppenhetsdirektivet och innehåller ytterligare noteringskrav och informationsregler för noterade bolag.

Värdepappershandelsloven, som implementerar Marknadsmissbruksdirektivet, föreskriver sanktioner mot insiderhandel och obehörigt röjande av insiderinformation. Värdepappershandelsloven innehåller även bestämmelser som förbjuder otillbörlig prispåverkan

och gör det olagligt att vidta åtgärder (i samband med handel på värdepappersmarknaden eller annars) som sannolikt kan komma att påverka kursen för värdepapper i en riktning som avviker från marknadsvärdet. Finanstilsynet och Fondbeskrivningen övervakar efterlevnaden av reglerna om insiderhandel. Brott mot reglerna lagförs i domstol på initiativ av Statsadvokaten för Særlig Økonomisk Kriminalitet.

Finanstilsynet och NASDAQ OMX Copenhagen övervakar köp- och säljinformation för att hitta indikationer på ovanlig marknadsaktivitet eller handelsmönster, och övervakar kontinuerligt information som offentliggörs av noterade bolag, till exempel information om intäkter, förvärvs- och andra investeringsplaner samt förändringar i ägarstrukturen. Om Finanstilsynet eller NASDAQ OMX Copenhagen får del av priskänslig information som inte är offentliggjord övervakar de handeln i den aktuella aktien för att identifiera ovanlig handelsaktivitet som indikerar att handel sker baserat på sådan information.

#### **Registrering av värdepapper**

De Aktier i Bolaget som handlas på NASDAQ OMX Copenhagen är registrerade i VP Securities kontobaserade elektroniska värdepapperssystem. VP Securities A/S är en central värdepappersförvarare och clearingorganisation auktoriserad enligt værdipapirhandelsloven. Ett motsvarande antal Aktier är registrerade på ett konto hos Euroclear Sweden. VP Securities A/S registrerar innehavarna av de aktier som handlas i Köpenhamn. Aktier som administreras av VP Securities A/S registreras i elektronisk form på värdepapperskonton och inga aktiebrev utfärdas.

Danska finansiella institut, exempelvis banker, är auktoriserade att föra konton för varje individuell investerare hos VP Securities A/S. Ett konto administreras genom en kontoförande bank. Den kontoförande banken har exklusiv rätt att utföra transaktioner och registreringar på dessa konton. Registrering av nyemitterade aktier är kostnadsfri för investeraren. Aktierna kan registreras i innehavarens namn genom den kontoförande banken.

Rättigheter som hör till aktier som berättigar till utdelning, företrädesemission eller fondemission tillkommer de personer vars namn är upptagna i aktieboken per en viss avstämningsdag och utdelningar distribueras till ett särskilt konto som har angivits av den person som är registrerad hos VP Securities A/S, eller till denne persons adress. Aktuell avstämningsdag måste, i de flesta fall, anges i beslutet om utdelning eller kapitalökning eller i liknande beslut med företrädesrätt för aktieägarna.

Ett konto kan innehas för en eller flera ägares räkning, vilket innebär att en aktieägare kan utse en förvaltare. En förvaltare får ta emot utdelning, utnyttja teckningsrättigheter och utöva andra ekonomiska och administrativa rättigheter som hör till de aktier som innehas i förvaltarens namn. Relationen mellan en förvaltare och den faktiska ägaren regleras enbart genom avtal mellan parterna och den faktiska ägaren måste avslöja sin identitet om någon av ovan nämnda rättigheter skall utövas direkt av den faktiska ägaren. Rätten att utse en förvaltare undanröjer inte en aktieägars skyldighet att informera om större aktieinnehav.

#### **Krav på offentliggörande av transaktioner och aktieinnehav**

De svenska krav som finns avseende offentliggörande av innehav innebär normalt sett att de motsvarande danska kraven inte är relevanta eftersom de uppfylls genom att de svenska reglerna efterlevs. Enligt værdipapirhandelsloven, som implementerar Öppenhetsdirektivet, måste dock innehavare av aktier i ett noterat bolag så snart

som möjligt och senast inom fyra bankdagar meddela bolaget och Finanstilsynet när innehavarens aktieandel uppgår till 5% eller mer av röstandelen i bolaget eller när det nominella värdet av en persons innehav uppgår till 5% eller mer av bolagets aktiekapital samt när ett innehav, inklusive optioner, uppgår till, överstiger eller understiger 5, 10, 15, 20, 25, 33 1/3, 50, 66 2/3 och 90% av det totala antalet röster och/eller aktier i ett bolag.

#### **Budplikt**

Eftersom Bolaget är ett svenskt bolag gäller inte kraven på budplikt i værdipapirhandelsloven. Se ”—Den svenska värdepappersmarknaden—Budplikt” ovan.

#### **Den norska värdepappersmarknaden**

##### **Oslo Børs**

Oslo Børs ASA är en auktoriserad värdepappersbörs i Norge och den huvudsakliga norska reglerade marknaden för handel med aktier, obligationer och andra finansiella instrument. Aktier som är noterade på Oslo Børs delas in i kategorier baserat på likviditet: OBX för aktier som ingår i OBX Index (vanligen de 25 mest likvida aktierna), OBX Match för aktier – som Bolagets aktier – med i genomsnitt minst tio avslut per dag (eller aktier med färre än tio avslut men med likviditetsgarant), OB Standard för aktier med i genomsnitt färre än tio avslut per dag och utan likviditetsgaranti samt OB New för nyligen noterade aktier. Alla kategorier uppdateras två gånger om året, den tredje fredagen i juni respektive december. Aktier där emittenten har avtal med en likviditetsgarant i enlighet med Oslo Børs minimikrav avseende program för likviditetsgaranti inkluderas emellertid omedelbart i kategorin OBX Match. All aktiehandel sker via SAXESS. Många regler och förfaranden överensstämmer med NASDAQ OMX Stockholms (se ”—Handel med aktier på NASDAQ OMX Stockholm” ovan). De huvudsakliga skillnaderna vad gäller regler och förfaranden beskrivs nedan.

##### **Handel med aktier på Oslo Børs**

Handeln på Oslo Børs bedrivs genom auktoriserade värdepappersmäklare som har tecknat avtal om medlemskap med Oslo Børs, som norska och utländska banker och värdepappersinstitut. Clearing och avveckling av aktiehandel sker via ett elektroniskt kontobaserat värdepapperssystem som administreras av Verdipapirsentralen ASA, VPS. Se ”—Registrering av värdepapper” nedan. Betalningssystemet administreras av den norska centralbanken. Handelsposten för aktier som handlas på Oslo Børs är det antal aktier som motsvarar cirka 10 000 NOK. 200 Aktier i Bolaget utgör en handelspost på Oslo Børs.

Handelstiderna för värdepapper på Oslo Børs är bankdagar kl. 09:00 till 17:20 (closing call mellan kl. 17:20 och 17:30). Order kan läggas i systemet från och med kl. 08:15. Det pågår en förhandels-session mellan kl. 8:15 och 9:00 och en efterhandels-session mellan k. 17:40 och 18:00.

##### **Föreskrifter på värdepappersmarknaden**

Regleringen av värdepappersmarknaden i Norge är främst baserad på værdipapirhandelloven och værdipapirforskriften (som bland annat implementerar MiFID, Öppenhetsdirektivet och Marknadsmissbruksdirektivet), på børsloven, børsforskriften, børsreglerna för bolag noterade på Oslo Børs och værdipapirregisterloven.

Oslo Børs ASA är enligt børsloven auktoriserad att bedriva en reglerad marknad under övervakning av den norska finansinspektionen (Kredittilsynet). Kredittilsynet är en oberoende statlig myndighet som

bland annat ansvarar för övervakning och reglering av den norska värdepappersmarknaden och aktörerna på denna. Kredittilsynet utfärdar föreskrifter som kompletterar norska värdepappersmarknads- lagar och föreskrifter. Oslo Børs börsregler innehåller noteringskrav och utökade informationsregler för noterade bolag.

Verdipapirhandelloven som implementerar Marknadsmissbruks- direktivet, föreskriver sanktioner mot insiderhandel och otillbörligt röjande av insiderinformation. Verdipapirhandelloven innehåller även bestämmelser som förbjuder otillbörlig marknadspåverkan och gör det olagligt att vidta åtgärder (i samband med handel på värdepap- persmarknaden eller annars) som avser att på ett otillbörligt sätt påverka marknadspriset eller andra villkor för handeln med finansiella instrument eller på annat sätt vilsledda köpare eller säljare av sådana instrument. Att bryta mot insiderreglerna är en straffbar handling. Eventuella brott utreds av Kredittilsynet efter anmälan från Oslo Børs eller baserat på information som samlats in från andra källor. Efter Kredittilsynets utredning lämnas ärendet över till Økokrim eller den lokala polismyndigheten, beroende på brottets svårighetsgrad. Dessa instanser väcker sedan åtal.

Kredittilsynet kan återkalla ett värdepappersinstituts tillstånd att bedriva värdepappersrörelse om institutet har agerat otillbörligt, inklusive manipulerat marknaden.

Oslo Børs granskar köp- och säljinformation för att finna indika- tioner på ovanlig marknadsaktivitet eller handelsmönster och överva- kar kontinuerligt information som offentliggörs av noterade bolag, till exempel information om intäkter, förvävs- och andra investerings- planer samt förändringar i ägarstrukturen på en daglig basis. När Oslo Børs får del av priskänslig information som inte är offentliggjord över- vakas handeln i de berörda aktierna för att säkerställa att, om ovanlig handelsaktivitet uppstår som indikerar att aktörer bedriver handel baserat på den icke offentliggjorda informationen, denna information offentliggörs så snart som möjligt. Noterade bolag måste informera Oslo Børs om icke offentliggjord priskänslig information vars öffent- liggörande till marknaden fördröjs.

#### **Registrering av värdepapper**

De Aktier i Bolaget som handlas på Oslo Børs är registrerade i VPS kontobaserade elektroniska värdepapperssystem. VPS är en central värdepappersförvarare auktoriserad enligt verdipapirregisterloven. Ett motsvarande antal Aktier är registrerade på ett värdepapperskonto hos Euroclear Sweden. VPS registerför innehavarna av de Aktier som handlas i Oslo. Aktier som administreras av VPS registreras i elektro- nisk form på värdepapperskonton och inga aktiebrev utfärdas.

Norska banker, norska filialer till kreditinstitut som är etablerade inom EES, hypoteksinstitut som utfärdar obligationer, auktoriserade investeringsbolag i Norge, den norska centralbanken och förvaltare av värdepappersfonder (i den utsträckning det berör enheter i de värdepappersfonder de förvaltar) får vara kontoförande institut.

Registreringen av en transaktion på VPS-kontot är prima facie bevis när det gäller att fastställa en parts rättigheter gentemot det emitterande bolaget eller gentemot en tredje part som hävdar ett anspråk avseende det aktuella värdepapperet. Följaktligen säkerställs den juridiska äganderätten till aktierna endast genom registrering hos VPS.

Aktier kan registreras på VPS-konton, antingen i den faktiska ägarens namn (direktregistrerade aktier) eller i en av Kredittilsynet godkänd förvaltares namn (förvaltarregistrerade aktier). Om aktierna är förvaltarregistrerade noteras detta i värdepapperssystemet.

Förhållandet mellan förvaltaren och den faktiska ägaren regleras av avtal. Förvaltaren är även skyldig att avslöja den faktiska ägarens iden- titet om offentliga myndigheter begär det.

Rättigheter som hör till aktier som berättigar till utdelning och företrädesemission tillkommer de innehavare vars namn är upptagna i aktieboken per en viss avstämningsdag och utdelningar distribueras vanligen till bankkonton som har angivits av de innehavare som är registrerade hos VPS.

Om den registrerade innehavaren är en förvaltare mottar förvalta- ren, för den faktiska ägarens räkning, utdelning och andra ekonomis- ka rättigheter som hör till aktierna, såsom teckningsrätter i samband med företrädesemissioner, liksom nya aktier som tecknas genom utnyttjande av dessa. Utdelningar betalas ut i en enda utbetalning, efter avdrag för skatt, till förvaltaren som ansvarar för distributionen av utdelningen till den faktiska ägaren. Ett liknande förfarande tilläm- pas för teckningsrätter och nyemitterade aktier.

#### **Krav på offentliggörande av transaktioner och aktieinnehav**

Eftersom Bolaget är ett svenskt bolag gäller inte kraven på offentlig- görande av transaktioner och aktieinnehav enligt norska verdipapir- handelloven. Se ”—Den svenska värdepappersmarknaden—Krav på offentliggörande av transaktioner och aktieinnehav” ovan.

#### **Budplikt**

Eftersom Bolaget är ett svenskt bolag gäller inte kraven på budplikt enligt norska verdipapirhandelloven. Se ”—Den svenska värdepap- persmarknaden—Budplikt” ovan.



# Skattefrågor

## Vissa skattefrågor i Sverige

Nedan följer en sammanfattning av vissa skatteregler som aktualiseras med anledning av den aktuella inbjudan till Bolagets aktieägare att teckna sig för Nya Aktier. Sammanfattningen är baserad på gällande lagstiftning och är endast avsedd som allmän information för innehavare av Aktier och Teckningsrätter som är obegränsat skattskyldiga i Sverige, om inte annat anges. Sammanfattningen omfattar inte värdepapper som innehas av handelsbolag eller som innehas som lagertillgångar i näringsverksamhet och inte heller de särskilda reglerna för skattefri kapitalvinst (inklusive avdragsförbud vid kapitalförlust) i bolagssektorn som kan bli tillämpliga då aktieägare innehar Aktier eller Teckningsrätter som anses näringsbetingade. Vidare omfattar sammanfattningen inte utländska företag som bedriver näringsverksamhet genom fast driftställe i Sverige och inte heller utländska företag som tidigare har varit svenska företag. Särskilda skatteregler gäller för vissa typer av företag. Beskattningen av varje enskild aktieägare beror på dennes speciella situation. Varje innehavare av Aktier och Teckningsrätter bör därför rådfråga en skatterådgivare för att få information om de särskilda konsekvenser som kan uppstå i det enskilda fallet, inklusive tillämpligheten och effekten av utländska regler och skatteavtal.

### Fysiska personer

#### Kapitalvinstbeskattning

När aktier eller andra deläggarrätter, till exempel teckningsrätter, säljs eller på annat sätt avyttras uppstår en skattepliktig kapitalvinst eller en avdragsgill kapitalförlust i inkomstslaget kapital. Skattesatsen är 30%. Kapitalvinsten eller kapitalförlusten beräknas normalt som skillnaden mellan försäljningsersättningen, efter avdrag för försäljningsutgifter och omkostnadsbeloppet, (för särskild information om omkostnadsbeloppet för teckningsrätter se ”—Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter”). Omkostnadsbeloppet för alla deläggarrätter av samma slag och sort beräknas gemensamt med tillämpning av genomsnittsmetoden. Det bör noteras att BTA (betalda tecknade aktier) av respektive slag därvid inte anses vara av samma slag och sort som de Aktier vilka berättigade till företräde i Företrädesemissionen förrän beslutet om Företrädesemission registrerats vid Bolagsverket.

Vid försäljning av marknadsnoterade aktier, som till exempel Aktierna, får omkostnadsbeloppet alternativt bestämmas enligt schablonmetoden till 20% av försäljningsersättningen efter avdrag för försäljningsutgifter. Kapitalförluster på marknadsnoterade aktier är fullt avdragsgilla mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra marknadsnoterade deläggarrätter, förutom andelar i investeringsfonder som endast innehåller svenska fordringsrätter, så kallade räntefonder.

Kapitalförluster på aktier som inte kan kvittas på detta sätt får dras av med upp till 70% mot övriga inkomster i inkomstslaget kapital. Uppkommer underskott i inkomstslaget kapital medges skattereduktion mot kommunal och statlig inkomstskatt samt fastighetsskatt och kommunal fastighetsavgift. Skattereduktion medges med 30% av den del av underskottet som inte överstiger 100 000 SEK och 21% av resterande del. Ett sådant underskott kan inte sparas till senare beskattningsår.

#### Skatt på utdelning

För privatpersoner beskattas utdelning i inkomstslaget kapital. Skattesatsen i inkomstslaget kapital är 30%. För fysiska personer som är bosatta i Sverige innehålls normalt preliminär skatt avseende utdelning med 30%. Den preliminära skatten innehålls av Euroclear Sweden, eller när det gäller förvaltarregistrerade aktier, av den svenska förvaltaren. Om en fysisk person har aktier registrerade hos en utländsk förvaltare kan andra rutiner komma att tillämpas.

#### Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

När teckningsrätter utnyttjas för teckning av aktier utlöses ingen beskattning. För den som inte önskar utnyttja sin företrädesrätt att delta i Företrädesemissionen och avyttrar sina Teckningsrätter uppstår en skattepliktig kapitalvinst. Teckningsrätter som grundas på innehav av befintliga Aktier anses anskaffade för 0 SEK. Hela försäljningsersättningen efter avdrag för utgifter för avyttringen skall således tas upp till beskattning. Schablonmetoden får inte tillämpas i detta fall. Omkostnadsbeloppet för de ursprungliga aktierna påverkas inte.

För teckningsrätter som förvärvats genom köp eller på liknande sätt (dvs. som inte erhållits baserat på innehav av befintliga Aktier) utgör vederlaget anskaffningsutgift. Teckningsrätternas omkostnadsbelopp skall i sådant fall beaktas vid beräkning av omkostnadsbeloppet för förvärvade aktier.

En teckningsrätt som varken utnyttjas eller säljs och därför förfaller anses avyttrad för 0 SEK.

### Aktiebolag

#### Skatt på kapitalvinster och utdelning

För ett aktiebolag beskattas alla inkomster, inklusive skattepliktig kapitalvinst och utdelning, i inkomstslaget näringsverksamhet med 26,3% skatt från och med det verksamhetsår som påbörjas efter den 31 december 2008. Det bör noteras att om aktierna är registrerade hos en utländsk förvaltare kan svensk kupongskatt komma att innehållas för utdelning på aktier. Sådan kupongskatt kan normalt återkrävas hos Skatteverket. Kapitalvinster och kapitalförluster beräknas på samma sätt som beskrivits ovan avseende fysiska personer. Avdragsgilla kapitalförluster på aktier får endast dras av mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra deläggarrätter. En sådan kapitalförlust kan även, om vissa villkor är uppfyllda, kvittas mot kapitalvinster i bolag inom samma koncern, under förutsättning att koncernbidragsrätt föreligger mellan bolagen. En kapitalförlust som inte kan utnyttjas ett visst år får sparas och kvittas mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra deläggarrätter under efterföljande beskattningsår utan begränsning i tiden. Särskilda regler kan gälla för vissa företagskategorier, till exempel investeringsfonder och investmentföretag.

#### Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

När teckningsrätter utnyttjas för teckning av nya aktier utlöses ingen beskattning. För den som inte önskar utnyttja sin företrädesrätt att

delta i Företrädesemissionen och avyttrar sina Teckningsrätter uppstår en skattepliktig kapitalvinst. Teckningsrätter som grundas på innehav av befintliga Aktier anses anskaffade för 0 SEK. Hela försäljningsersättningen efter avdrag för utgifter för avyttringen skall således tas upp till beskattning. Schablonmetoden får inte tillämpas i detta fall. Omkostnadsbeloppet för de ursprungliga aktierna påverkas inte.

För teckningsrätter som förvärvats genom köp eller på liknande sätt (dvs. som inte erhållits baserat på innehav av befintliga Aktier) utgör vederlaget anskaffningsutgift. Teckningsrätternas omkostnadsbelopp skall i sådant fall beaktas vid beräkning av omkostnadsbeloppet för förvärvade aktier.

En teckningsrätt som varken utnyttjas eller säljs och därför förfaller anses avyttrad för 0 SEK.

### Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige

#### Kupongskatt

För aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige och som erhåller utdelning på aktier i ett svenskt aktiebolag uttas normalt svensk kupongskatt.

Skattesatsen är 30%. Skattesatsen är dock i allmänhet reducerad för aktieägare bosatta i andra jurisdiktioner genom skatteavtal som Sverige ingått med vissa andra länder för undvikande av dubbelbeskattning. Enligt det nordiska skatteavtalet reduceras exempelvis i allmänhet kupongskatten på utdelningar som betalas ut på port-

följinvesteringar till 15%. Flertalet av Sveriges skatteavtal möjliggör nedsättning av den svenska skatten till avtalets skattesats direkt vid utdelningstillfället om erforderliga uppgifter om den utdelningsberättigades skatterättsliga hemvist föreligger. I Sverige verkställs avdraget för kupongskatt normalt av Euroclear Sweden, eller beträffande förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren. Erhållandet av teckningsrätter utlöser ingen kupongskattskyldighet.

I de fall 30% kupongskatt innehållits vid utbetalning till en person som har rätt att beskattas enligt en lägre skattesats eller för mycket kupongskatt annars innehållits, kan återbetalning begäras hos Skatteverket före utgången av det femte kalenderåret efter utdelningen.

#### Kapitalvinstbeskattning

Innehavare av aktier och teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige och som inte bedriver verksamhet från fast driftställe i Sverige kapitalvinstbeskattas normalt inte i Sverige vid avyttring av sådana värdepapper. Aktieägare och innehavare av teckningsrätter kan emellertid bli föremål för beskattning i sin hemviststat. Enligt en särskild skatteregel kan emellertid fysiska personer som är begränsat skattskyldiga i Sverige bli föremål för svensk beskattning vid försäljning av vissa svenska värdepapper, såsom Nya Aktier, BTA och Teckningsrätter, om de vid något tillfälle under avyttringsåret eller de tio föregående kalenderåren har varit bosatta eller stadigvarande vistats i Sverige. Tillämpligheten av denna regel är dock i flera fall begränsad av skatteavtal mellan Sverige och andra länder.

## Vissa skattefrågor i Danmark

Nedan följer en sammanfattning av de huvudsakliga danska skattefrågor som uppkommer i samband med förvärv, innehav och försäljning av Nya Aktier och Teckningsrätter för investerare som har skatterättsligt hemvist i Danmark, om inte annat anges. Sammanfattningen är baserad på nu gällande lagar, förordningar, domstolsavgöranden och beslut i Danmark som alla kan komma att ändras, i vissa fall med retroaktiv verkan. Sammanfattningen är inte avsedd att vara en uttömmande beskrivning av alla skattebestämmelser som kan aktualiseras i samband med förvärv, innehav och försäljning av Aktier och Teckningsrätter. Investerare bör rådfråga egna skatterådgivare avseende de särskilda konsekvenser som kan uppstå i det enskilda fallet. Sammanfattningen innefattar inte någon beskrivning av skattekonsekvenser för professionella investerare, pensionsfonder eller vissa andra finansiella investerare.

### Fysiska personer

#### Kapitalvinstbeskattning

##### Fria kapitalinvesteringar

Reglerna för beskattning av fysiska personer ändrades den 1 januari 2006. Särskilda övergångsregler gäller för aktier som avyttrats den 1 januari 2006 eller senare och som förvärvats senast den 31 december 2005. Dessa övergångsbestämmelser behandlas inte nedan.

Vinst vid försäljning av aktier som förvärvats den 1 januari 2006 eller senare beskattas som aktieinkomst med en skattesats om 28% på de första 48 300 DKK för år 2009 (för sammanboende makar totalt 96 600 DKK) och med en skattesats om 43% på aktieinkomster mellan 48 300 och 106 100 DKK (för sammanboende makar mellan 96 600 och 212 200 DKK). Alla aktieinkomster som överstiger 106 100 DKK (för sammanboende makar totalt 212 200 DKK) beskattas med en skattesats om 45%. De aktuella beloppen justeras

årligen och innefattar alla aktieinkomster som erhålls av den fysiska personen respektive av de sammanboende makarna.

Förluster på marknadsnoterade aktier kan endast kvittas mot andra inkomster från marknadsnoterade aktier. Enligt ny förväntad lagstiftning med effekt från den 1 januari 2009 kan emellertid förluster på noterade aktier även kvittas mot andra inkomster.

#### Investering av pensionssparande

Vinster på aktier som förvärvats för pensionssparande beskattas med 15% skatt på pensionsavkastning (PAL-skatt). Sådana vinster beräknas efter marknadskursen en gång per år, normalt sett som skillnaden mellan värdet på aktierna vid årets ingång och värdet på aktierna vid årets utgång. Pensionsavkastningsskatten betalas i allmänhet av pensionsinstitutet och tas inte upp i självdeklarationen hos privatpersoner.

### Skatt på utdelning

#### Fria kapitalinvesteringar

Utdelningar som betalas till fysiska personer med skatterättsligt hemvist i Danmark beskattas som aktieinkomster. År 2009 beskattas aktieinkomster med en skattesats om 28% på de första 48 300 DKK (för sammanboende makar totalt 96 600 DKK) och en skattesats om 43% på aktieinkomster mellan 48 300 och 106 100 DKK (för sammanboende makar mellan 96 600 och 212 200 DKK). Alla aktieinkomster som överstiger 106 100 DKK (för sammanboende makar totalt 212 200 DKK) beskattas med en skattesats om 45%. Under förutsättning att summan av erhållna utdelningar tillsammans med andra aktieinkomster inte överstiger 48 300 DKK (för sammanboende makar 96 600 DKK) betalar privatpersoner därmed inte skatt på utdelningar utöver 28%. De aktuella beloppen justeras årligen.

Se även avsnittet "—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige—Kupongskatt". Den svenska kupongskatten kan vara avräkningsbar i Danmark.

#### Investeringar av pensionssparande

Utdelning på aktier som förvärvats för pensionssparande beskattas med 15% skatt på pensionsavkastning (PAL-skatt), beräknat som den totala årliga nettoavkastningen från pensionssparandet, inklusive utdelningar. PAL-skatten betalas i allmänhet av pensionsinstitutet och tas inte upp i självdeklarationen hos privatpersoner.

#### Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Tilldelning av teckningsrätter är inte skattepliktig för den person som mottar teckningsrätterna. Utnyttjandet av teckningsrätter för förvärv av aktier är inte skattepliktigt. I skattehänseende anses teckningsrätter som tilldelats utan ersättning förvärvade för 0 DKK.

Vinster vid försäljning av teckningsrätter beräknas enligt "aktieför-aktie-metoden" såsom skillnaden mellan förvärvspris och försäljningspris. Vinsten beskattas normalt som aktieinkomst. År 2009 beskattas aktieinkomster med en skattesats om 28% på de första 48 300 DKK (för sammanboende makar totalt 96 600 DKK) och med en skattesats om 43% på aktieinkomster mellan 48 300 och 106 100 DKK (för sammanboende makar mellan 96 600 och 212 200 DKK). Alla aktieinkomster som överstiger 106 100 DKK (för sammanboende makar totalt 212 200 DKK) beskattas med en skattesats om 45%. De aktuella beloppen justeras årligen och innefattar alla aktieinkomster som erhålls av den fysiska personen respektive av de sammanboende makarna.

#### Aktiebolag

##### Kapitalvinstbeskattning

Aktier som har innehafts i mindre än tre år

Ett företags vinster på aktier som innehafts kortare tid än tre år beskattas med en skattesats om 25%. Förluster som överstiger erhållna skattefria utdelningar på de aktuella aktierna under innehavstiden kan kvittas mot vinster från försäljning av andra aktier som innehafts kortare tid än tre år och kan föras vidare för kvittning senare beskattningsår utan begränsning i tiden.

#### Aktier som har innehafts mer än tre år

Ett företags vinster från försäljning av aktier som innehafts i tre år eller mer är skattebefriade. Förluster på aktier som har innehafts i tre år eller mer är inte avdragsgilla och kan inte kvittas mot några realisationsvinster.

Vid fastställande av innehavstiden för de aktuella aktierna när aktier har förvärvats vid flera tillfällen anses de aktier som förvärvats först i allmänhet vara de som sålts först ("FIFU-principen").

Om aktierna har förvärvats vid flera tillfällen beräknas förvärvspriset vid en eventuell delförsäljning med hjälp av det genomsnittliga förvärvspriset ("genomsnittsmetoden").

#### Skatt på utdelning

Ett företag som äger mindre än 10% av aktiekapitalet i ett svenskt företag beskattas i Danmark endast för 66% av den utdelning som erhålls under 2009 från företaget. Eftersom den danska bolagsskatten är 25% motsvarar detta en effektiv skattesats på 16,5%.

Ett företag som äger minst 10% av aktiekapitalet i ett svenskt företag under en sammanhängande period om minst 12 månader inom vilken utdelning betalas ut beskattas inte för utdelning som erhålls från företaget.

Se även avsnittet "—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige—Kupongskatt". Den svenska kupongskatten kan vara avräkningsbar i Danmark.

#### Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Tilldelning av teckningsrätter är inte skattepliktig för ett aktiebolag som mottar teckningsrätterna. Utnyttjandet av teckningsrätter för förvärv av aktier är inte skattepliktigt. I skattehänseende anses teckningsrätter som tilldelats utan ersättning vara förvärvade för 0 DKK.

Vinster vid försäljning av teckningsrätter beräknas enligt "aktieför-aktie-metoden" såsom skillnaden mellan förvärvspris och försäljningspris.

Aktiebolag kan sälja teckningsrätter utan att betala dansk skatt om teckningsrätterna anses ha innehafts i minst tre år vid tidpunkten för försäljningen. Om teckningsrätterna tilldelas en befintlig aktieägare som är ett aktiebolag och teckningsrätterna berättigar till teckning av aktier till ett pris som understiger marknadsvärdet för de aktier som berättigade till teckningsrätterna, beräknas innehavstiden för teckningsrätterna från tidpunkten för förvärvet av de ursprungliga aktierna. Om teckningsrätterna anses ha innehafts i mindre än tre år beskattas vinsten som ordinarie bolagsinkomst med en skattesats om 25%.

#### Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter utan skatterättsligt hemvist i Danmark

##### Skatt på utdelning

Enligt dansk skattelagstiftning innehålls normalt inte någon dansk källskatt för utdelning på svenska aktier som betalas till personer som inte har skatterättsligt hemvist i Danmark.

##### Kapitalvinstbeskattning

Normalt innehålls inte någon dansk källskatt från vinster som uppkommit genom försäljning av svenska aktier eller teckningsrätter för personer som inte har skatterättsligt hemvist i Danmark.

#### *Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter*

När en person som inte har skatterättsligt hemvist i Danmark innehar teckningsrätter i samband med näringsverksamhet som bedrivs från ett fast driftställe i Danmark kan vinster under vissa förhållanden inkluderas i den skattepliktiga inkomsten från sådan verksamhet.

#### *Skattskyldighet i Sverige*

Se även avsnittet ”—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige”.

## Vissa skattefrågor i Norge

Nedan följer en sammanfattning av vissa norska skattefrågor som är relaterade till investeringar i Bolaget. Sammanfattningen är baserad på norska lagar, regler och föreskrifter som nu gäller och som kan komma att påverkas av ändringar i lagstiftningen, eventuellt med retroaktiv verkan. Sammanfattningen berör inte utländsk skattelagstiftning om inte annat anges. Sammanfattningen är generell och är inte avsedd att vara en uttömmande beskrivning av alla norska skattefrågor som kan vara relevanta för ett beslut att förvärva, inneha eller sälja Aktier eller Teckningsrätter. Vidare omfattar sammanfattningen endast de kategorier av aktieägare som uttryckligen nämns nedan. Det bör noteras att den skattefrihet för utdelningar och kapitalvinster från aktieinnehav som är tillämplig för norska aktiebolag i beskrivningen nedan också gäller för vissa andra juridiska personer, till exempel sparbanker, försäkringsbolag och andra. Aktieägare som vill få information om sin egen skattesituation bör rådfråga och förlita sig på råd från egna skatterådgivare. Aktieägare med skatterättsligt hemvist utanför Norge bör rådfråga lokala skatterådgivare avseende skattesituationen i deras hemviststat. I sammanfattningen nedan är det viktigt att notera att hänvisningar till norska och utländska aktieägare avser skatterättsligt hemvist, inte nationalitet.

### **Fysiska personer**

#### *Kapitalvinstbeskattning*

Försäljning, inlösen eller annan avyttring av aktier betraktas som en realisering i norskt skattehänseende. En kapitalvinst eller -förlust som uppkommer vid realisation av aktier hos aktieägare som är fysiska personer med skatterättsligt hemvist i Norge (norska fysiska personer) är skattepliktig eller avdragsgill i Norge. Sådan kapitalvinst eller -förlust inkluderas i eller dras av från aktieägarens allmänna inkomst under avyttringsåret. Allmän inkomst beskattas med en skattesats om 28%. Vinsten är skattepliktig och förlusten är avdragsgill, oavsett hur länge aktierna har innehafts och hur många aktier som har avyttrats.

Den skattepliktiga vinsten eller avdragsgilla förlusten beräknas per aktie och är lika med försäljningspriset minus den norska aktieägarens omkostnadsbelopp för aktien, inklusive förvävs- och försäljningskostnader. Norska fysiska personer har rätt att göra ett skatteavdrag från denna vinst, under förutsättning att avdraget inte redan har förbrukats för att reducera skattepliktiga utdelningsinkomster. Se avsnittet ”—Skatt på utdelning” nedan för en beskrivning av beräkningen av avdraget. Avdraget kan endast göras för att reducera skattepliktig vinst och inte för att öka eller skapa en avdragsgill förlust, dvs. alla outnyttjade skatteavdrag som överstiger kapitalvinsten vid realiseringen av en aktie kommer att gå förlorade.

Om en norsk fysisk person innehar aktier som förvärvats vid olika tillfällen, kommer de aktier som förvärvats först att betraktas som först avyttrade med utgångspunkt i principen först in—först ut.

En norsk fysisk person som flyttar utomlands och därmed inte längre har skatterättsligt hemvist i Norge till följd av detta, anses skattskyldig i Norge för potentiella kapitalvinster relaterade till de aktier som ägdes vid den tidpunkt då aktieägaren upphörde att ha skatterättsligt hemvist i Norge eller anses ha skatterättsligt hemvist i en annan jurisdiktion enligt tillämpligt skatteavtal, som om aktierna hade realiserats dagen före den dag då det skatterättsliga hemvistet i Norge upphörde. Vinster på 500 000 NOK eller lägre är inte skattepliktiga. Huvudregeln

är att eventuella förluster inte är avdragsgilla. Om aktieägaren flyttar till en jurisdiktion inom EES, kommer emellertid eventuella förluster för aktier som innehades vid tidpunkten för bytet av det skatterättsliga hemvistet att vara avdragsgilla om de överstiger tröskeln på 500 000 NOK. Den faktiska beskattningen sker (eller förlustavdraget medges) först vid den taxering då aktierna skatterättsligt faktiskt realiserats. Om aktieägaren flyttar till en jurisdiktion utanför EES eller till en jurisdiktion inom EES där norska skattemyndigheter inte har möjlighet att erhålla information och assistans för att driva in skatter, skjuts emellertid beskattningen upp endast om aktieägaren tillhandahåller tillräckliga garantier för uppfyllande av potentiell skattskyldighet. Om aktierna skatterättsligt inte faktiskt realiserats inom fem år efter det att aktieägaren upphörde att ha skatterättsligt hemvist i Norge eller anses ha skatterättsligt hemvist i en annan jurisdiktion enligt ett tillämpligt skatteavtal, gäller inte skattskyldigheten enligt dessa bestämmelser.

#### *Skatt på utdelning*

Utdelning som erhålls av norska fysiska personer beskattas som allmän inkomst med en enhetlig skattesats om 28%.

Norska fysiska personer har emellertid rätt att göra avdrag vid beräkning av sin skattepliktiga utdelning. Avdraget beräknas aktie-för-aktie. Avdraget för varje aktie är förvävspriset för aktien multiplicerat med en fastställd riskfri räntesats som är baserad på den effektiva räntan efter skatt på statsskuldväxlar (statskassaveksler) med löptid på tre månader. Avdraget beräknas för varje kalenderår och medges endast för norska fysiska personer som innehar aktier vid utgången av det aktuella kalenderåret. Norska fysiska personer som avyttrar aktier har därmed inte rätt till något beräknat avdrag under avyttringsåret. Den del av årets beräknade avdrag som överstiger den utdelning som lämnats på aktien kan föras vidare och dras av vid beräkning av skattepliktig utdelning eller kapitalvinst följande beskattningsår. Outnyttjat avdrag inkluderas även i underlaget för beräkning av avdrag för kommande år.

Om vissa krav är uppfyllda har norska fysiska personer också rätt till avräkning mot sin norska skattskyldighet för eventuell kupongskatt som innehållits i Sverige på erhållen utdelning. Se även avsnittet ”—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige—Kupongskatt”.

#### **Förmögenhetsskatt**

Värdet på aktier inkluderas i underlaget för beräkning av förmögenhetsskatt som betalas av norska fysiska personer. För närvarande är skattesatsen 1,1% av beskattningsvärdet. Det skattepliktiga värdet på noterade aktier är i taxeringshänseende det noterade värdet per den 1 januari för taxeringsåret.

#### **Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter**

En norsk fysisk person som tecknar aktier med stöd av en teckningsrätt beskattas inte för detta i Norge. Kostnader i samband med teckning av aktier läggs till aktiernas omkostnadsbelopp.

Försäljning och annan avyttring av teckningsrätter anses som en realisation i norskt skattehänseende. För norska fysiska personer är en kapitalvinst eller -förlust som uppkommer vid en realisation av teckningsrätter som är relaterade till aktier skattepliktig eller avdragsgill i Norge. Sådan kapitalvinst eller -förlust inkluderas i eller dras av från underlaget för beräkning av allmän inkomst för avyttringsåret. Allmän inkomst beskattas med en skattesats om 28%.

#### **Aktiebolag**

##### **Kapitalvinstbeskattning**

Huvudregeln är att norska aktiebolag med skatterättsligt hemvist i Norge (norska företag) som äger aktier inte är skattskyldiga i Norge för kapitalvinster som uppstår till följd av realisation av aktier och att förluster som uppstår till följd av sådan realisation inte är avdragsgilla (enligt den så kallade undantagsmetoden).

Enligt en ändring av undantagsmetoden är emellertid 3% av nettovinsten som uppstår till följd av realisation av aktier i företag med skatterättsligt hemvist inom EES föremål för norsk skatt såsom för allmän inkomst med en skattesats om 28%. Norska företag är därmed skattskyldiga enligt de nya reglerna om kapitalvinster uppstår till följd av försäljning av Aktier eller Teckningsrätter.

##### **Skatt på utdelning**

Huvudregeln är att utdelning som distribueras av företag inom EES till norska företag inte är skattepliktig för sådana aktieägare. Enligt en ändring av den norska undantagsmetoden är emellertid 3% av inkomst från utdelning på aktier i företag med skatterättsligt hemvist inom EES föremål för norsk skatt såsom för allmän inkomst med en skattesats om 28%. Utdelning som erhålls av norska företag som äger aktier i Bolaget är därmed skattepliktig enligt de nya reglerna.

Om vissa krav är uppfyllda har norska företag också rätt till avräkning mot sin norska skattskyldighet för eventuell kupongskatt som innehållits i Sverige på erhållen utdelning. Se även avsnittet ”—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige—Kupongskatt”.

#### **Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter**

Ett norskt företag som tecknar aktier med stöd av en teckningsrätt beskattas inte för detta i Norge. Kostnader i samband med teckning av aktier läggs till aktiernas omkostnadsbelopp.

Norska företag är skattskyldiga för 3% på kapitalvinster vid realisering av teckningsrätter som är relaterade till aktier i företag som har skatterättsligt hemvist inom EES. Denna vinst är därmed skattepliktig i Norge som allmän inkomst med en skattesats om 28% för norska företag.

#### **Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som inte har skatterättsligt hemvist i Norge**

##### **Kapitalvinstbeskattning**

I regel är kapitalvinster på aktier eller teckningsrätter relaterade till bolag som inte har skatterättsligt hemvist i Norge och som innehas av aktieägare utan skatterättsligt hemvist i Norge (i detta avsnitt utländska aktieägare) inte skattepliktiga i Norge.

Om den utländska aktieägaren (i) är en fysisk person som bedriver näringsverksamhet i Norge och aktierna har ett effektivt samband med den aktuella verksamheten eller (ii) är en fysisk person som haft skatterättsligt hemvist i Norge inom de fem kalenderår som föregick det år då aktierna såldes, är den utländska aktieägaren emellertid föremål för samma kapitalvinstbeskattning som norska aktieägare, enligt beskrivningen ovan, under förutsättning att vinsten inte är skattebefriad enligt bestämmelser i ett tillämpligt skatteavtal.

##### **Skatt på utdelning**

I regel är utdelningar på aktier i ett företag som inte har skatterättsligt hemvist i Norge och som innehas av utländska aktieägare inte skattepliktiga i Norge.

Om den utländska aktieägaren är en privatperson som bedriver näringsverksamhet i Norge och aktierna har ett effektivt samband med den aktuella näringsverksamheten är emellertid den utländska aktieägaren föremål för samma beskattning av utdelning som norska aktieägare, enligt beskrivningen ovan, under förutsättning att utdelningen inte är skattebefriad enligt bestämmelser i ett tillämpligt skatteavtal.

##### **Beskattning av teckningsrätter**

En utländsk fysisk person som erhåller teckningsrätter eller tecknar aktier med stöd av en teckningsrätt beskattas inte i Norge.

Vinster från försäljning eller annan avyttring av teckningsrätter som tillfaller en utländsk fysisk person är inte skattepliktiga i Norge, såvida inte den utländska aktieägaren (i) innehar teckningsrätterna i samband med näringsverksamhet i Norge eller (ii) har haft skatterättsligt hemvist i Norge inom de fem kalenderår som föregick året för försäljningen eller avyttringen (och vars vinst inte är skattebefriad i enlighet med bestämmelserna i ett tillämpligt skatteavtal).

Ett utländskt företag som erhåller teckningsrätter eller tecknar aktier med stöd av en teckningsrätt beskattas inte i Norge.

Kapitalvinster som uppstår till följd av försäljning eller annan avyttring av teckningsrätter som tillfaller utländska företag som äger aktier beskattas inte i Norge.

#### **Skattskyldighet i Sverige**

Se avsnittet ”—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige”.

## Vissa skattefrågor i USA

### Allmänt

FÖR ATT GARANTERA IAKTTAGANDE AV FINANSDEPARTEMENTETS CIRKULÄR 230 UNDERRÄTTAS AKTIEÄGARE HÄRMED OM ATT: (A) VARJE DISKUSSION OM FEDERALA SKATTEFRÅGOR I DETTA DOKUMENT EJ ÄR AVSEDD ELLER SKRIVEN FÖR ATT ÅBEROPAS, OCH KAN EJ ÅBEROPAS, AV AKTIEÄGARE FÖR ATT UNDVIKA SANKTIONSAVGIFTER SOM AKTIEÄGARE KAN ÅLÄGGAS ENLIGT DET AMERIKANSKA SKATTEVERKETS REGLER (*THE INTERNAL REVENUE CODE*); (B) SÅDAN DISKUSSION ÄR INTAGEN HÄRI AV BOLAGET I SAMBAND MED BOLAGETS MARKNADSFÖRING (ENLIGT CIRKULÄR 230) AV DE TRANSAKTIONER ELLER FRÅGOR SOM BEHANDLAS HÄRI; OCH (C) INNEHAVARE BÖR INHÄMTA RÅD BASERAT PÅ SINA SÄRSKILDA FÖRHÅLLANDEN FRÅN EN OBEROENDE SKATTERÅDGIVARE.

Nedan följer en sammanfattning av vissa väsentliga amerikanska federala inkomstskattekonsekvenser som uppkommer för en Amerikansk Innehavare (såsom detta definieras nedan) avseende förvärv, innehav och avyttring av Teckningsrätter till Nya Aktier som erhållits i samband med Företrädesemissionen och Nya Aktier. Denna sammanfattning syftar inte till att vara en heltäckande beskrivning av alla de skatteöverväganden som kan aktualiseras för varje enskild investerare, och den behandlar inte delstatliga, lokala, utländska eller andra skatteregler. Sammanfattningen behandlar inte Teckningsrätter eller Nya Aktier som inte innehåser som kapitaltillgångar och den omfattar inte den skattemässiga behandlingen av aktieägare som är föremål för särskilda regler, till exempel amerikaner bosatta utomlands, banker och vissa andra finansiella institutioner, försäkringsbolag, sådana som bedriver handel med värdepapper eller valutor, reglerade investmentbolag, personer som väljer så kallad market to market-behandling (i skattemässigt hänseende), personer som innehar aktier som en position i ett syntetiskt värdepapper, ställageaffär eller konverteringsaffär, personer som är föremål för alternativ minimiskatt, personer som förvärvat akterna genom att utnyttja personaloptioner eller annars såsom ersättning, individuella konton eller andra skatteinterimskonton, skattebefriade företag, personer som direkt eller indirekt äger 10% eller mer av Koncernens aktier och personer vars funktionella valuta ej är USD.

I denna sammanfattning avses med en "Amerikansk Innehavare" den rättmätige ägaren av Teckningsrätter eller Nya Aktier som, i amerikanskt federalt skattehänseende är medborgare eller bosatt i USA, ett amerikanskt inhemskt bolag, eller någon som annars är föremål för amerikansk federal inkomstskatt baserad på en nettoinkomst avseende Teckningsrätter eller Nya Aktier.

Den amerikanska federala inkomstskatten för en delägare i ett handelsbolag som innehar Teckningsrätter eller Nya Aktier beror på delägarrens status och handelsbolagets verksamhet. Potentiella köpare som utgör handelsbolag bör rådfråga sina skatterådgivare beträffande de amerikanska federala inkomstskattekonsekvenser som kan uppkomma för delägarna vid handelsbolagets förvärv, innehav och avyttring av Teckningsrätter eller Nya Aktier.

Sammanfattningen är baserad på skattereglerna i USA, inklusive den interna inkomstskattelagen från 1986 (*Internal Revenue Code*) ("Inkomstskattelagen"), med tillägg, förarbeten, befintliga och föreslagna bestämmelser, publicerade avgöranden och domstolsbeslut, liksom på skatteavtalet mellan USA och Sverige ("Skatteavtalet"),

allt med verkan från denna dag med förbehåll för eventuella ändringar som kan komma att ske när som helst, eventuellt med retroaktiv effekt.

Detta resonemang förutsätter att Bolaget inte är, och inte kommer att bli, ett passivt utländskt investmentbolag, vilket behandlas vidare under "—Beskattning avseende Nya Aktier—Utdelning".

SAMMANFATTNINGEN AV NEDAN ANGIVNA AMERIKANSKA FEDERALA INKOMSTSKATTEKONSEKVENSER ÄR ENDAST AVSEDD SOM ALLMÄN INFORMATION. POTENTIELLA KÖPARE BÖR RÅDFRÅGA SINA SKATTERÅDGIVARE BETRÄFFANDE DE SÄRSKILDA SKATTEKONSEKVENSER SOM KAN UPPKOMMA VID INNEHAV AV TECKNINGSRÄTTER OCH NYA AKTER, INKLUSIVE RÄTT TILL FÖRMÅNER ENLIGT SKATTEAVTALET, TILLÄMPLIGHETEN OCH EFFEKTEN AV DELSTATLIGA, LOKALA, UTLÄNDSKA OCH ANDRA SKATTELAGAR SAMT EVENTUELLA ÄNDRINGAR AV SKATTELAGSTIFTNINGEN.

### Beskattning av Teckningsrätter

#### *Erhållande av Teckningsrätter*

De skattemässiga konsekvenserna av erhållandet av Teckningsrätter för en Amerikansk Innehavare är inte helt klar. I synnerhet är det inte helt klart om försäljning av Teckningsrätter av Nordea eller annan förvaltare, och utbetalningen av försäljningslikviden från den försäljningen till vissa Aktieägare (som beskrivs i "Villkor och anvisningar—Aktieägare bosatta i vissa jurisdiktioner") skall behandlas som en försäljning och utdelning från Koncernen, eller som en tilldelning av Teckningsrätter från Koncernen och en efterföljande försäljning av dessa Teckningsrätter gjord av innehavaren. Om försäljning och utdelning anses ha skett från Koncernen, skulle erhållandet av Teckningsrätterna vara skattepliktigt för alla Amerikanska Innehavare såsom en utdelning, som beskrivs nedan under "—Beskattning avseende Nya Aktier – Utdelning". Baserat på omständigheterna beträffande Teckningsrätterna och försäljning av Teckningsrätter av Nordea eller annan förvaltare, anser Koncernen emellertid det vara befogat att inta ståndpunkten att en Amerikansk Innehavare inte behöver ta upp något belopp till beskattning som en följd av erhållande av Teckningsrätter. Det är dock möjligt att det amerikanska Skatteverket (*Internal Revenue Service*) ("IRS") kan komma att inta motsatt uppfattning och anser att en Amerikansk Innehavare ska ta upp marknadsvärdet av Teckningsrätterna vid tidpunkten för utdelningen till beskattning. I det följande förutsätts att erhållandet av Teckningsrätter inte är skattepliktigt i amerikanskt inkomstskattehänseende.

Omkostnadsbeloppet och innehavstiden för Teckningsrätterna kommer att fastställas i förhållande till den Amerikanska Innehavarens befintliga Aktier som Teckningsrätterna grundats på. Om Teckningsrätternas marknadsvärde är 15% eller högre av värdet på Aktierna vid tidpunkten för tilldelningen av Teckningsrätterna, måste en Amerikansk Innehavare fördela sitt omkostnadsbelopp på sina Aktier mellan Aktierna och Teckningsrätterna baserat på marknadsvärdet av aktier respektive Teckningsrätter på tilldelningsdagen. Om Teckningsrätternas marknadsvärde skulle vara lägre än 15% av värdet på Aktierna vid tilldelningstidpunkten, får Amerikanska Innehavare välja att fördela sitt omkostnadsbelopp på det sätt som redogjorts för ovan. Om sådan fördelning inte görs, kommer något omkostnadsbelopp inte att fördelas på Teckningsrätterna. Amerikanska Innehavarens innehavstid avseende Teckningsrätterna kommer att innefatta innehavstiden för Aktierna för vilka Teckningsrätterna erhöles.

#### **Försäljning eller annan avyttring av Teckningsrätter**

För en Amerikansk Innehavare uppkommer en kapitalvinst eller förlust vid försäljning eller annan avyttring av Teckningsrätter med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan innehavarens eventuella omkostnadsbelopp på Teckningsrätterna och värdet i USD på den ersättning som erhöles vid försäljning eller annan avyttring. För en Amerikansk Innehavare uppkommer en långsiktig kapitalvinst eller förlust, med reducerad skattesats för fysiska personer, om en sådan Aktieägares innehavstid för Teckningsrätterna överstiger ett år. Eventuell vinst eller förlust kommer dessutom att behandlas såsom härrörande från amerikanska källor. Möjligheten att kvitta kapitalförluster mot kapitalvinster eller vanlig inkomst kan vara begränsad.

Det belopp som kommer att anses erhållet genom försäljning eller annan avyttring av Teckningsrätter vid betalning i utländsk valuta kommer att vara värdet i USD vid tidpunkten för försäljning eller avyttring (eller då kontantprincipen är tillämplig eller för en Amerikansk Innehavare för vilken bokföringsmässiga grunder gäller men som väljer att tillämpa kontantprincipen, avräkningsdagen, förutsatt att Teckningsrätterna handlas på en etablerad värdepappersmarknad). På avräkningsdagen uppkommer för en Amerikansk Innehavare vinst eller förlust på utländsk valuta härrörande från en amerikansk källa (skattepliktig som vanlig inkomst eller förlust) motsvarande eventuell skillnad mellan värdet i USD på det belopp som erhålls baserat på den valutakurs som gäller på dagen för försäljning eller annan avyttring och avräkningsdagen. När det emellertid gäller Teckningsrätter som handlas på en etablerad värdepappersmarknad vilka säljs av en Amerikansk Innehavare som tillämpar kontantprincipen (eller en Amerikansk Innehavare för vilken bokföringsmässiga grunder gäller men som väljer att tillämpa kontantprincipen), kommer det inbringade beloppet att vara baserat på den valutakurs som gäller på avräkningsdagen för försäljningen, och följaktligen uppkommer ingen valutakursvinst eller förlust vid det tillfället. Om en Amerikansk Innehavare för vilken bokföringsmässiga grunder gäller, väljer kontantprincipen, måste detta tillämpas konsekvent år från år och kan inte återkallas utan tillstånd från IRS.

En Amerikansk innehavare som erhåller betalning från Nordea eller den Amerikanska Innehavarens förvaltare för försäljningen av Teckningsrätter kommer att behandlas som om denne sålt Teckningsrätterna. En Amerikansk Innehavare som erhåller sådan betalning bör rådfråga sina egna skatterådgivare om hur sådana belopp behandlas i amerikanskt federalt inkomstskattehänseende.

#### **Förfall av Teckningsrätter**

Om en Amerikansk Innehavare låter de Teckningsrätter som tilldelats honom förfalla utan att sälja eller utnyttja dem, kommer Teckningsrätternas omkostnadsbelopp inte att beaktas och någon förlust uppkommer inte vid förfallet.

#### **Utnyttjande av Teckningsrätter**

För en Amerikansk Innehavare uppkommer ingen beskattningsbar inkomst vid förvärv av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter. En Amerikansk Innehavarens omkostnadsbelopp på de Nya Aktierna kommer att motsvara summan av värdet i USD av Teckningskursen som fastställs till spotkursen vid tidpunkten för utnyttjandet och den Amerikanska Innehavarens eventuella omkostnadsbelopp på de Teckningsrätter som utnyttjats för att förvärva de Nya Aktierna. En Amerikansk Innehavarens innehavstid för varje Ny Aktie som förvärfvas genom utnyttjande av en Teckningsrätt beräknas från och med dagen för utnyttjandet.

#### **Beskattning avseende Nya Aktier**

##### **Utdelning**

Bruttobeloppet i kontanter som en Amerikansk Innehavare erhåller i utdelning (inklusive eventuell innehållen svensk skatt) på sina Nya Aktier kommer i allmänhet att vara föremål för amerikansk federal inkomstskatt såsom inkomst av utdelning från utländsk källa. Utdelningar som betalas i utländsk valuta kommer att inkluderas i en Amerikansk Innehavarens inkomst i USD, vilket belopp beräknas efter den valutakurs som gäller den dag en Amerikansk Innehavare erhåller utdelningen, oavsett om betalningen växlas till USD den dagen. Om en sådan utdelning växlas till USD på dagen för mottagandet, behöver en Amerikansk Innehavare i allmänhet inte ta upp någon valutakursvinst eller förlust beträffande utdelningen. Utdelningar som betalas på Nya Aktier kommer i allmänhet ej att berättiga till utdelningsavdrag som normalt gäller för amerikanska aktieägande juridiska personer.

Med reservation för vissa undantag för kortfristiga och kurssäkrade positioner, kommer utdelningar i USD till vissa Amerikanska Innehavare som är fysiska personer avseende Nya Aktier under beskattningsår som påbörjas före den 1 januari 2011 att vara skattepliktiga med högst 15% om utdelningarna är "kvalificerade utdelningar". Utdelningar som erhålls avseende Nya Aktier är kvalificerade utdelningar om Bolaget dels är berättigad till avtalsförmåner i ett tillämpligt skatteavtal med USA som IRS har godkänt avseende reglerna för kvalificerad utdelning, och dels inte utgör eller har utgjort ett passivt utländskt investmentbolag (*passive foreign investment company*) ("PFIC") under året före det år under vilket utdelningen betalades och under det år då utdelningen betalas. Det nuvarande Skatteavtalet har godtagits avseende reglerna för kvalificerade utdelningar och Bolaget anser att det är berättigat till avtalsförmåner enligt Skatteavtalet. Baserat på Bolagets reviderade räkenskaper och relevanta marknads- och aktieägaruppgifter, anser Bolaget att den inte betraktades som ett PFIC i amerikanskt inkomstskattehänseende beträffande beskattningsåret 2008. Dessutom, baserat på dess ännu ej reviderade räkenskaper och nuvarande förväntningar beträffande värdet och karaktären av tillgångarna, inkomsternas ursprung och karaktär samt relevanta marknads- och aktieägaruppgifter, förväntar sig inte Bolaget att bli betraktat som ett PFIC under beskattningsåret 2009 och inte heller under överskådlig framtid.

Utdelning som Amerikanska Innehavare erhåller utgör i allmänhet passiv inkomst (eller, när det gäller vissa Amerikanska Innehavare, allmän inkomst) avseende amerikansk utländsk skatteavräkning. Svensk skatt som innehålls från utdelningar kommer att behandlas som utländsk inkomstskatt upp till de reducerade skattesatser som gäller enligt Skatteavtalet, som med förbehåll för allmänt tillämpliga begränsningar enligt amerikansk skattelag är avräkningsbar mot Amerikanska Innehavarens federala inkomstskattskyldighet eller, om de har valt att dra av sådana skatter, får dras av vid beräkning av den skattepliktiga inkomsten. Om en Amerikansk Innehavare väljer att göra avdrag för sådana skatter såsom beskrivits ovan måste detta förfarande tillämpas konsekvent i fråga om alla utländska skatter. Amerikanska Innehavare uppmanas att rådfråga sina skatterådgivare beträffande möjligheten att erhålla utländsk skatteavräkning med hänsyn till sina särskilda förhållanden.

#### **Försäljning eller annan avyttring**

För en Amerikansk Innehavare uppkommer kapitalvinst eller -förlust vid försäljning, byte eller annan avyttring av de Nya Aktierna till ett belopp motsvarande värdet i USD på skillnaden mellan det belopp

som erhålls för de Nya Aktierna och en sådan innehavares justerade omkostnadsbelopp (fastställt i USD) på de Nya Aktierna. Sådan vinst eller förlust kommer i allmänhet betraktas som en vinst eller förlust härrörande från en amerikansk källa, och utgör en långfristig kapitalvinst eller förlust om de Nya Aktierna innehafts mer än ett år. Nettobeloppet av en långfristig kapitalvinst som uppkommer hos en enskild Amerikansk Innehavare är i allmänhet skattepliktigt med en prioriterad skattesats. Dessutom anses sådan vinst eller förlust i allmänhet härröra från en amerikansk källa när det gäller amerikansk utländsk skatteavräkning. Potentiella investerare bör rådfråga sina egna skatterådgivare om amerikansk skatt och konsekvenser av utländsk skatteavräkning för försäljning eller annan avyttring av Nya Aktier. En Amerikansk Innehavares möjlighet att kvitta kapitalförluster kan vara begränsad.

Omkostnadsbeloppet för en Ny Aktie som köpts i utländsk valuta utgörs i allmänhet av köpeskillningens värde i USD på dagen för köpet, eller avräkningsdagen för köpet, när det gäller Nya Aktier som handlas på en etablerad värdepappersmarknad vilka köps av en Amerikansk Innehavare som tillämpar kontantprincipen (eller en Amerikansk Innehavare för vilken bokföringsmässiga grunder gäller men som väljer att tillämpa kontantprincipen). Det belopp som erhålls vid en försäljning eller annan avyttring av Nya Aktier i utländsk valuta skall anses vara värdet i USD på detta belopp vid tidpunkten för försäljning eller avyttring. På avräkningsdagen uppkommer hos den Amerikanska Innehavaren en utländsk valutakursvinst eller -förlust härrörande från en amerikansk källa (skattepliktig som vanlig inkomst eller förlust) motsvarande den eventuella skillnaden mellan värdet i

USD av beloppet som erhållits baserat på de aktuella valutakurserna vid tidpunkten för försäljning eller annan avyttring och avräkningsdagen. När det emellertid gäller Nya Aktier handlade på en etablerad värdepappersmarknad vilka säljs av en Amerikansk Innehavare som tillämpar kontantprincipen (eller en Amerikansk Innehavare för vilken bokföringsmässiga grunder gäller men som väljer att tillämpa kontantprincipen), baseras det inbringade beloppet på den aktuella valutakursen på avräkningsdagen för försäljningen och ingen valutavinst eller förlust uppkommer då. Om en Amerikansk Innehavare för vilken bokföringsmässiga grunder gäller väljer kontantprincipen, måste detta val tillämpas konsekvent år från år och kan inte återkallas utan tillstånd från IRS.

#### *Källskatt och rapportering*

För utbetalningar av utdelningar och försäljningsintäkter från Teckningsrätter eller Nya Aktier som görs i USA eller genom vissa finansiella institutioner med anknytning till USA måste vissa uppgifter rapporteras och skyldighet att innehålla källskatt (så kallad Backup Withholding) kan förekomma såvida inte innehavaren (i) är ett företag eller annan undantagen mottagare eller (ii) lämnar ett skatteidentifikationsnummer och intygar att undantaget från källskatt ej upphört. Källskatten är inte en extraskatt. Belopp som innehålls som källskatt kan avräknas mot en innehavares amerikanska federala inkomstskattskyldighet. En innehavare kan erhålla en återbetalning av eventuella överskjutande belopp som innehållits enligt reglerna för källskatt genom att ansöka om återbetalning till IRS och tillhandahålla nödvändig information.



# Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.

J.P. Morgan och SEB Enskilda har biträtt Bolaget med råd angående struktureringen, planeringen och genomförandet av Företrädesemissionen.

Nya Aktier som inte tecknats med stöd av Teckningsrätter kommer Bolaget att erbjuda dem som tecknat Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter, oavsett om tecknarna var aktieägare per Avstämningdagen eller inte. Vid eventuell överteckning skall sådana Nya Aktier fördelas mellan tecknarna i förhållande till antalet utnyttjade Teckningsrätter och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning. Bolaget kommer att erbjuda eventuellt återstående Nya Aktier till aktieägare och övriga investerare som har anmält intresse av att teckna Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter genom: (i) ett offentligt erbjudande till investerare i Danmark, Norge, Sverige och Storbritannien, (ii) ett erbjudande i USA riktat till QIBs i enlighet med undantag från registreringskrav enligt Rule 144A i Securities Act, eller andra tillämpliga undantag från registreringskrav, och (iii) ett erbjudande till investerare utanför Danmark, Norge, Sverige, Storbritannien och USA med stöd av Prospektdirektivet och/eller Regulation S under Securities Act ("Sekundär Tilldelning").

Före tidpunkten för Företrädesemissionen äger Huvudaktieägarna och KAW 21,4%, 14,3%, 14,3% respektive 7,6% av Bolagets utestående Aktier. Den svenska, danska respektive norska regeringen har var för sig den 3 februari 2009 eller dessförinnan, till Styrelsen uttalat sitt stöd för Företrädesemissionen. I Danmark fattades parlamentariskt beslut den 26 februari 2009 att bemyndiga danske finansministern att teckna danska statens pro rata-andel i Företrädesemissionen, förutsatt att Bolagets tre övriga större aktieägare beslutar att teckna sina andelar, att resterande del av emissionen är garanterad samt att prospektet bedöms utgöra betryggande underlag för aktieteckningen. I Norge fattades parlamentariskt beslut den 12 mars 2009 att bemyndiga Närings- och handelsdepartementet att teckna norska statens pro rata-andel i Företrädesemissionen och därmed bibehålla norska statens nuvarande ägarandel i Bolaget. I Sverige fattades parlamentariskt beslut den 12 mars 2009 att bemyndiga regeringen att för statens räkning delta i Företrädesemissionen genom att teckna aktier upp till ett belopp om högst 1,3 miljarder SEK. KAW, genom Foundation Asset Management, har uttalat sitt stöd för Företrädesemissionen och har bekräftat sin avsikt att teckna sin pro rata-andel i Företrädesemissionen, villkorat av att Huvudaktieägarna fattar slutligt beslut om att teckna sina andelar.

Tillsammans representerar Huvudaktieägarna och KAW 57,6% av alla utestående Aktier och röster i SAS. Bolaget har ingått Emissionsgarantiavtalet, enligt vilket Joint Lead Managers (för egen och övriga Emissionsgaranters räkning) var för sig åtagit sig att, under vissa förutsättningar och i den mån det återstår tillgängliga Nya Aktier efter den Sekundära Tilldelningen, teckna, eller anvisa tecknare för, upp till 42,4% av de Nya Aktierna. Emissionsgaranterna kommer att teckna upp till Nya Aktier i de procentuella andelar som framgår av nedanstående tabell:

Emissionsgaranter	Maximalt antal Nya Aktier	% av samtliga Nya Aktier
J.P. Morgan Securities Ltd	391 003 312	16,98
Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ)	195 501 656	8,49
Nordea Bank AB (publ)	195 501 656	8,49
DnB NOR Markets	97 750 828	4,24
Danske Markets (en enhet inom Danske Bank A/S)	97 750 828	4,24
<b>Summa</b>	<b>977 508 280</b>	<b>42,44</b>

Bolaget har enligt Emissionsgarantiavtalet lämnat Emissionsgaranterna sedvanliga garantier och skadeslöshetsåtaganden för denna typ av avtal. Härutöver innehåller Emissionsgarantiavtalet sedvanliga villkor, till exempel att Emissionsgaranterna erhåller vissa rättsliga utlåtanden (legal opinions) samt sedvanliga uppsägningsvillkor till förmån för Emissionsgaranterna, till exempel rätt att säga upp avtalet vid överträdelse av de garantier som lämnats av Bolaget och förekomsten av vissa negativa händelser, inklusive sådana som påverkar förutsättningarna (finansiella eller andra) eller utsikterna för Bolaget eller de finansiella marknaderna i allmänhet. Uppsägningsgrunderna kan, i förekommande fall, åberopas till och med den 8 april 2009.

Härutöver är Emissionsgaranternas åtaganden villkorade av att Huvudaktieägarna och KAW har tecknat sina respektive pro rata-andelar i Företrädesemissionen. Emissionsgaranternas åtaganden enligt Emissionsgarantiavtalet är inte säkerställda.

Erbjudandet av Nya Aktier i USA kommer att genomföras av J.P. Morgan Securities, Inc. (närliggande till J.P. Morgan), SEB Enskilda, Inc. (närliggande till SEB), Danske Markets, Inc. (närliggande till Danske Bank A/S) samt DnB NOR Markets, Inc. (närliggande till DnB NOR Bank ASA), vilka samtliga är registrerade börsmäklare enligt U.S. Securities Exchange Act från 1934 i dess nuvarande lydelse.

## Arvode och kostnader

Bolaget kommer att betala ett arvode till Joint Lead Managers (för egen och för andra Emissionsgaranters räkning) om 3,5% av det totala antalet Nya Aktier som garanteras av Emissionsgaranterna, motsvarande 89 979 637 SEK.

Bolaget har i Emissionsgarantiavtalet åtagit sig att svara för vissa kostnader, däribland vissa kostnader som Emissionsgaranterna ådrar sig i samband med erbjudandet och försäljningen av de Nya Aktierna.

## Stabilisering och andra marknadsaktiviteter

I samband med Företrädesemissionen kan SEB Enskilda eller ett ombud eller närliggande till SEB Enskilda komma att agera Stabiliseringsansvarig och kan komma att utföra transaktioner som syftar till att stödja börskurs eller marknadspris på Aktierna, Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna, i syfte att motverka eventuellt säljtryck ("Stabiliseringsåtgärder").

Stabiliseringsåtgärder innefattar transaktioner som stabiliserar, upprätthåller eller på annat sätt påverkar marknadspriset på Aktierna, Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna. Sådana transaktioner kan innefatta skapandet av syndikerad kort position (så kallad syndicate short position), och vidtagande av stabiliserande transaktioner och köp för att täcka positioner som uppstått genom kort position. Kort

position innebär att Emissionsgaranterna säljer värdepapper som de inte äger. Stabiliserande transaktioner utgörs av vissa bud eller köp som görs i syfte att förhindra eller fördröja en nedgång i värdepapper-nas marknadspris medan en nyemission pågår.

Den Stabiliseringsansvarige har inte någon skyldighet att företa någon sådan stabilisering. Det finns således ingen garanti för att någon stabilisering kommer att företas. Om stabilisering företas kan åtgärderna när som helst avbrytas utan förvarning. Stabiliseringsåtgärder kan komma att företas från och med offentliggörandet av detta Prospekt till och med den trettionde kalenderdagen efter Teckningstidens utgång vilket förväntas vara den 6 maj 2009.

Stabiliseringsansvarig får ej stabilisera (i) Teckningsrätterna till ett pris överstigande 1,29 SEK per Teckningsrätt, motsvarande Teckningsrättens teoretiska värde vid offentliggörandet av Teckningskursen, och (ii) Aktierna, BTA respektive de Nya Aktierna till ett pris överstigande 3,92 SEK per Aktie, BTA respektive Ny Aktie, motsvarande summan av Teckningskursen och Teckningsrättens teoretiska värde vid offentliggörandet av Teckningskursen (2,63 SEK plus 1,29 SEK).

Till följd av stabilisering kan börskursen eller marknadspriset på Aktierna eller andra värdepapper som Bolaget gett ut vara högre än vad som annars skulle varit fallet på marknaden. Stabilisering kan också leda till att börskursen eller marknadspriset hamnar på en nivå som inte är hållbar på lång sikt.

Inom en vecka från Stabiliseringsperiodens utgång skall ett meddelande i enlighet med artikel 9 i förordning (EG) nr 2273/2003 offentliggöras av Bolaget. Meddelandet skall innehålla information om vilka eventuella Stabiliseringsåtgärder som har vidtagits, när stabiliseringen påbörjades, när de sista Stabiliseringsåtgärderna vidtogs samt, för varje datum då stabilisering förekom, det prisintervall inom vilket stabilisering vidtogs.

Vissa av Emissionsgaranterna har informerat Bolaget om att de för närvarande skapar en marknad för Aktierna och har för avsikt att skapa en marknad för Teckningsrätterna utanför USA. Emissionsgaranterna kan även inlåta sig i handel för andras räkning med Aktierna och Teckningsrätterna samt med vissa derivat kopplade till Aktierna.

Vidare kan Emissionsgaranterna i samband med Företrädesemissionen komma att handla med Teckningsrätter och Aktier under Teckningstiden enbart i syfte att säkra sina åtaganden enligt Emissionsgarantiavtalet. Denna verksamhet kan innefatta köp och försäljning av Teckningsrätter, Aktier och därtill relaterade eller andra värdepapper och instrument, till exempel BTA. Sådana transaktioner kan innefatta kort position av Aktier och köp av Teckningsrätter vilka täcker de positioner som uppstått genom kort position.

Om dessa marknadsskapande åtgärder och andra aktiviteter påbörjas kan de när som helst upphöra efter den berörda Emissionsgarantens eget gottfinnande och utan förvarning. Dessa aktiviteter kan bedrivas på NASDAQ OMX Stockholm eller någon annan börs inom NASDAQ OMX Nordic, på OTC-marknaden i Sverige eller andra platser utanför USA i enlighet med tillämpliga lagar och förordningar.

#### **Lock-up avtal**

Bolaget har i Emissionsgarantiavtalet åtagit sig gentemot Joint Lead Managers (till förmån för samtliga Emissionsgaranter) att till som längst 180 dagar efter den 15 april 2009 inte offentliggöra en avsikt att lägga fram ett förslag till Bolagets aktieägare (annat än ett förslag från en aktieägare) att, (i) genomföra kapitalökning eller emittera, utbjuda, sälja, avtala om försäljning av, låna ut, pantsätta eller på annat sätt överföra eller avyttra Aktier eller andra värdepapper som Bolaget gett ut och som

i allt väsentlig liknar de Nya Aktierna, inklusive, men inte begränsat till, värdepapper som kan konverteras till eller bytas mot, eller som innebär rätt att erhålla, Aktier eller sådana i allt väsentligt likartade värdepapper, eller (ii) köpa eller sälja optioner eller andra garantier eller ingå swap-, säkrings- eller liknande arrangemang som innebär att intressen i, eller ekonomiska konsekvenser av, äganderätten till Aktier helt eller delvis överförs till någon annan person, oavsett om sådan transaktion som beskrivs i punkterna (i) eller (ii) ovan ska genomföras genom leverens av Aktier eller sådana andra värdepapper, mot kontant betalning eller på annat sätt, förutom med skriftligt godkännande av Joint Lead Managers. Dock skall godkännande inte i något fall krävas för utnyttjande av teckningsoptioner som berättigar till teckning av förlagsaktier och som innehas av Scandinavian Airlines Systems AB samt kan utnyttjas i de situationer som beskrivs under "Aktiekapital och ägarförhållanden—Skydd för Koncernens trafikrättigheter för luftfart enligt bolagsordningen". Detta gäller dock inte i en situation där en tredje part lämnar ett offentligt erbjudande till Bolagets aktieägare.

#### **Andra förhållanden**

Emissionsgaranterna eller deras närstående företag har tillhandahållit, eller kan komma att tillhandahålla, olika tjänster som till exempel finansiell rådgivning, investment banking eller kommersiella banktjänster åt Bolaget, dess dotterbolag och intresseföretag inom ramen för deras löpande affärsverksamhet, och för vilka de har erhållit, eller kommer att erhålla, sedvanliga arvoden och ersättningar. J.P. Morgan, SEB Enskilda, SEB, Nordea och Danske Bank A/S tillhandahåller regelbundet banktjänster till Koncernen.

#### **Handel för egen räkning**

I samband med Företrädesemissionen kan var och en av Emissionsgaranterna och med dem närstående företag vilka agerar investerare för egen räkning, erhålla Teckningsrätter (om de för närvarande är aktieägare i Bolaget) och utöva sin rätt att utnyttja sådana Teckningsrätter för att förvärva Nya Aktier, samt behålla, köpa eller sälja Teckningsrätter eller Nya Aktier och andra värdepapper som Bolaget gett ut eller andra investeringar för egen räkning samt även erbjuda eller sälja sådana värdepapper (eller andra investeringar) utan samband med Företrädesemissionen. Emissionsgaranterna har inte för avsikt att redovisa omfattningen av sådana investeringar eller transaktioner såvida de inte är skyldiga att göra detta enligt lag eller myndighetskrav.

#### **Restriktioner avseende försäljning**

Tilldelningen av Teckningsrätter och utgivande av BTA och Nya Aktier genom teckning med stöd av Teckningsrätter samt erbjudandet om teckning av otecknade Nya Aktier till personer som har sin hemvist eller är medborgare i andra länder än Sverige, Danmark, Norge eller Storbritannien kan påverkas av lagstiftningen i relevant jurisdiktion. Investerare bör konsultera sina professionella rådgivare för att bedöma huruvida de behöver myndighetstillstånd eller andra tillstånd eller om andra formella krav behöver iaktas för att de skall kunna teckna Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter eller på annat sätt.

Bolaget vidtar inte några åtgärder för att tillåta ett offentligt erbjudande av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier (med stöd av Teckningsrätter eller på annat sätt) i någon annan jurisdiktion än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien. Mottagande av detta Prospekt innebär inget erbjudande i de jurisdiktioner där det vore olagligt att lämna ett erbjudande och, om så är fallet, är detta Prospekt endast avsett för information och får inte kopieras eller distribueras vidare.

Utöver vad som anges i detta Prospekt får en investerare som mottar ett exemplar av detta Prospekt i någon annan jurisdiktion än Sverige, Danmark, Norge eller Storbritannien inte betrakta detta Prospekt som en inbjudan eller ett erbjudande och får inte heller under några omständigheter handla med Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier, såvida inte en sådan inbjudan eller ett sådant erbjudande skulle kunna ges till den aktuella investeraren enligt lagstiftningen i den aktuella jurisdiktionen eller om Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier kan handlas utan att det strider mot krav på registrering eller andra legala krav. En investerare som mottar ett exemplar av detta Prospekt får följaktligen inte distribuera eller skicka vidare Prospektet, och inte heller överlåta Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier, till någon person eller inom eller till någon jurisdiktion om det kan innebära en överträdelse av lokala värdepapperslagar eller regleringar.

Om någon person (inklusive en finansiell mellanhand) vidarebefordrar detta Prospekt till sådana territorier (oavsett om det sker enligt ett avtal eller lagstadgade krav eller på annat sätt) skall denna person göra mottagaren uppmärksam på innehållet i detta avsnitt. Med undantag för vad som i övrigt uttryckligen sägs i detta Prospekt gäller följande: (i) Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier som tilldelas respektive erbjuds i Företrädesemissionen får inte erbjudas, säljas, återförsäljas, överföras eller levereras, direkt eller indirekt, inom eller till medlemsstater inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet vilka har implementerat Prospektdirektivet (förutom Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien), om detta inte sker i enlighet med tillämpliga undantag enligt Prospektdirektivet, och inte heller inom eller till Australien, Japan, Kanada eller en icke-QIB i USA eller någon annan jurisdiktion inom vilken det inte är tillåtet att erbjuda Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna ("Obehöriga Jurisdiktioner"); (ii) detta Prospekt får inte sändas till någon person i någon Obehörig Jurisdiktion; och (iii) överföringen av Teckningsrätter till ett värdepapperskonto som tillhör en aktieägare eller annan person i en Obehörig Jurisdiktion eller en medborgare i en Obehörig Jurisdiktion (i det följande kallade "Obehöriga Personer") innebär inte ett erbjudande av BTA eller Nya Aktier till sådan person. Obehöriga Personer får inte utnyttja Teckningsrätter.

Om en investerare mottar, överlämnar eller på annat sätt överför Teckningsrätter, utnyttjar Teckningsrätter för att förvärva Nya Aktier eller handlar med eller på annat sätt genomför transaktioner med Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier som tilldelas respektive erbjuds i Företrädesemissionen, anses sådan investerare ha lämnat, eller, i vissa fall, ombuds sådan investerare att lämna, bland annat följande utfästelser och garantier till Bolaget och till personer som handlar på uppdrag av Bolaget, såvida detta krav inte efterges av Bolaget:

- (a) investeraren befinner sig inte i en Obehörig Jurisdiktion;
- (b) investeraren är inte en Obehörig Person;
- (c) investeraren agerar inte och har inte agerat på uppdrag av eller till förmån för en Obehörig Person;
- (d) om inte investeraren är en befintlig aktieägare och en QIB enligt definitionen i Rule 144A i Securities Act, så befinner sig investeraren utanför USA och eventuella personer för vilkas räkning eller till förmån för vilka denne agerar på icke diskretionär grund befinner sig utanför USA och vid förvärvet av BTA eller Nya Aktier kommer investeraren och sådana andra personer att befinna sig utanför USA;
- (e) investeraren är införstådd med att varken Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna som tilldelats respektive

erbjudits genom Företrädesemissionen har registrerats eller kommer att registreras enligt Securities Act och att dessa inte får erbjudas, säljas, pantsättas, återförsäljas, levereras, tilldelas, upptas eller på annat sätt överföras inom USA utom i enlighet med något undantag från, eller genom en transaktion som inte kräver, registrering enligt Securities Act; och

- (f) investeraren får utan att det strider mot lag erbjudas, uppta, teckna, och ta emot Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier som erbjuds genom Företrädesemissionen i den jurisdiktion där vederbörande är bosatt eller för närvarande befinner sig.

Bolaget och personer som handlar på uppdrag av Bolaget förlitar sig på investerarens utfästelser och garantier. Tillhandahållande av felaktig information eller efterföljande överträdelse av dessa utfästelser och garantier kan leda till att en transaktion i Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna är ogiltig och kan medföra skadeståndsskyldighet.

Om en person agerar på uppdrag av en innehavare av Teckningsrätter (inklusive, men inte begränsat till, som förvaltare eller trustee), skall denne person lämna till Bolaget ovan nämnda utfästelser och garantier såvitt avser utnyttjande av Teckningsrätter för innehavarens räkning. Om denne person inte lämnar eller inte kan lämna ovan nämnda utfästelser, är Bolaget inte förpliktat att verkställa någon tilldelning av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier till sådan person eller till person för vars räkning denne agerar. Med beaktande av de specifika restriktioner som redovisas nedan är en investerare (inklusive, men inte begränsat till, dess förvaltare och trustee) som befinner sig utanför Sverige, Danmark, Norge eller Storbritannien och vill utnyttja eller på annat sätt handla med Teckningsrätter eller teckna BTA eller Nya Aktier själv ansvarig för att kontrollera och följa tillämplig lagstiftning i varje relevant jurisdiktion, inklusive att införskaffa eventuella erforderliga tillstånd från myndigheter eller annars iakttä alla föreskrivna formaliteter samt att erlägga eventuella skatter med anledning av Företrädesemissionen i dessa territorier. Informationen i detta avsnitt är endast avsedd som en allmän vägledning. Om det råder några som helst tvivel rörande huruvida investeraren har rätt att utnyttja sina Teckningsrätter eller teckna BTA eller Nya Aktier bör investeraren utan dröjsmål konsultera professionella rådgivare.

Såvitt avser aktieägare som på Avstämningsdagen innehar Aktier via finansiella mellanhänder, kommer Teckningsrätter innehållsvis att utbocas till respektive finansiell mellanhand. Finansiella mellanhänder äger inte rätt att utnyttja några Teckningsrätter på uppdrag av någon person som befinner sig i en Otillåten Jurisdiktion eller på uppdrag av någon Obehörig Person och kan ombes att intyga detta i samband med att Teckningsrätter utnyttjas.

Med vissa undantag har finansiella mellanhänder inte tillåtelse att skicka detta Prospekt eller annan information om Företrädesemissionen till någon Obehörig Jurisdiktion eller till någon Obehörig Person. Utbokning av Teckningsrätter till personer i Obehöriga Jurisdiktioner eller till Obehöriga Personer utgör inget erbjudande till sådana personer om att förvärva BTA eller Nya Aktier. Finansiella mellanhänder, vilka innefattar mäklare och förvaltare, som har innehav för Obehöriga personers räkning kan överväga att sälja en del eller samtliga Teckningsrätter för dessa personers räkning i den utsträckning som detta är tillåtet enligt överenskommelser med dessa personer och gällande rätt samt överföra nettolikviden till dessa personers konton.

Med vissa undantag kommer instruktioner om teckning som sänts från eller poststämpats i en Obehörig Jurisdiktion att anses vara ogiltiga och BTA och Nya Aktier som erbjuds i Företrädesemissionen kommer inte att levereras till en mottagare i en Obehörig

Jurisdiktion. Bolaget förbehåller sig rätten att bortse från utnyttjande (eller återkallande av sådant utnyttjande) som sker på uppdrag av en person som uppgett en adress i en Obehörig Jurisdiktion för mottagande, återkallande av utnyttjande eller leverans av sådana BTA och Nya Aktier, som inte kan utfästa eller garantera att denna person inte befinner sig i en Obehörig Jurisdiktion och inte är en Obehörig Person, som inte agerar på diskretionär grund för sådana personer, eller som enligt Bolagets eller dess uppdragstagares bedömning har lämnat instruktion om teckning i, eller sänt sådan fråga, en Obehörig Jurisdiktion. Vidare förbehåller sig Bolaget rätten att helt enligt egen bedömning ogiltigförklara utnyttjande av Teckningsrätter, som Bolaget uppfattar har genomförts, verkställts eller sänts på ett sätt som kan innebära brott mot lagar eller regleringar i någon jurisdiktion.

Oaktat andra bestämmelser i detta Prospekt förbehåller sig Bolaget rätten att tillåta en innehavare att utnyttja Teckningsrätter, om Bolaget enligt egen bedömning är övertygad om att transaktionen i fråga utgör ett undantag från eller inte omfattas av lagar eller regleringar som utlöser de aktuella restriktionerna. Tillämpliga undantag i vissa jurisdiktioner beskrivs nedan. I dessa fall åtar sig Bolaget inget ansvar för eventuella åtgärder som innehavaren vidtar eller för konsekvenser som denne kan förorsakas av att acceptera utnyttjandet av Teckningsrätter.

#### USA

Inga Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier har registrerats eller kommer att registreras enligt Securities Act eller hos någon värdepappersmyndighet i någon delstat eller annan jurisdiktion i USA och får endast erbjudas eller säljas till personer som skäligen bedöms vara QIBs.

Genom att ta emot detta Prospekt anses varje innehavare av Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier ha utfäst, bekräftat och tillstått bland annat att (de termer som används i detta avsnitt vilka definieras i Rule 144A eller Regulation S används här med samma innebörd):

1. vederbörande är och kommer att vara en QIB enligt definitionen i Rule 144A i Securities Act vid den tidpunkt då Teckningsrätten skall utnyttjas.
2. vederbörande är medveten om och tillstår att vare sig Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna som kan komma att emitteras vid Teckningsrätternas utnyttjande har registrerats eller kommer att registreras i enlighet med Securities Act, och de får inte direkt eller indirekt erbjudas, säljas eller utnyttjas i USA utom i enlighet med punkt 4 nedan.
3. vederbörande är medveten om att Teckningsrätter endast kan överlåtas, överförs eller säljas utanför USA med stöd av Regulation S under Securities Act.
4. som köpare i en så kallad private placement av värdepapper vilka inte har registrerats enligt Securities Act har vederbörande förvärvat Teckningsrätter och förvärvar vederbörande Nya Aktier vid utnyttjandet av sådana Teckningsrätter för egen räkning eller för en eller flera andra QIBs räkning för vilka den agerar som vederbörligen auktoriserad förvaltare eller ombud med ensam bestämmanderätt över investeringar avseende varje sådant konto och med full behörighet att vid varje investeringstillfälle göra de utfästelser och bekräftelser och ingå de överenskommelser som anges häri med avseende på varje sådant konto och utan syfte att återförsälja eller distribuera några sådana Teckningsrätter eller Nya Aktier som kan emitteras vid dessa Teckningsrätters utnyttjande.
5. vederbörande förstår och samtycker till att inga erbjudanden om eller försäljning eller utnyttjande av dessa Teckningsrätter

görs enligt Rule 144A, även om Teckningsrätterna endast erbjuds och säljs till QIBs och Teckningsrätterna endast får utnyttjas av QIBs, och att om den eller någon annan QIB för vilken den handlar, enligt punkt 3 ovan, eller någon annan förvaltare eller något annat ombud som företräder en sådan investerare i framtiden beslutar sig för att erbjuda, sälja, överlämna, pantsätta eller på annat sätt överföra Teckningsrätter eller Nya Aktier som har emitterats vid utnyttjandet av Teckningsrätter, kommer denna och sådan annan person göra detta endast (i) till följd av ett giltigt så kallat "registration statement" enligt Securities Act, (ii) till en QIB genom en transaktion som uppfyller kraven i Rule 144A, (iii) utanför USA enligt Rule 904 i Regulation S under Securities Act genom en "offshore transaction" (och inte en i förväg överenskommen transaktion som leder till att sådana Teckningsrätter eller Nya Aktier återförsäljs i USA) eller (iv) utifall Nya Aktier emitterats vid utnyttjandet av Teckningsrätter, i enlighet med Rule 144 i Securities Act, och i varje enskilt fall i överensstämmelse med varje tillämplig värdepapperslagstiftning i varje delstat och territorium i USA och andra jurisdiktioner. Vederbörande är medveten om att inga utfästelser kan lämnas om möjligheten att vid en återförsäljning av Nya Aktier utnyttja undantaget enligt Rule 144 i Securities Act.

6. vederbörande förstår att så länge Nya Aktier vilka emitterats vid utnyttjandet av Teckningsrätterna är så kallade "restricted securities" enligt amerikanska federala lagar om värdepapper får inga sådana Nya Aktier deponeras i något amerikanskt depåbevisarrangemang som har etablerats eller drivs av en depåbank annat än ett depåbevisarrangemang för "restricted securities", och att sådana Nya Aktier inte kan betalas eller handlas med genom Depository Trust Company eller något annat amerikanskt börs- eller clearingssystem.
7. vederbörande har erhållit en kopia av detta Prospekt och har haft tillgång till den ekonomiska och övriga information om Bolaget som den har ansett nödvändig för att kunna fatta ett eget investeringsbeslut att köpa eller utnyttja Teckningsrätter. Vederbörande bekräftar att varken Bolaget eller Emissionsgaranterna eller någon person som företräder Bolaget eller Emissionsgaranterna har gjort några utfästelser till vederbörande avseende Bolaget eller erbjudandet, försäljningen eller utnyttjandet av Teckningsrätter (eller Nya Aktier som kan emitteras vid utnyttjande av Teckningsrätter) utöver de som framgår av Prospektet denne mottagit och som den litar till när den fattar sina investeringsbeslut om Teckningsrätter och Nya Aktier. Vederbörande har innehaft och kommer att inneha allt emissionsmaterial, inklusive Prospektet som denne erhåller direkt eller indirekt från Bolaget eller Emissionsgaranterna i förtroende, och förstår att sådan information som mottagits endast är avsedd för vederbörande och inte skall vidarebefordras eller kopieras. Vederbörande bekräftar att denne har läst och godkänt "—Restriktioner avseende försäljning" i Prospektet.
8. vederbörande och varje annan eventuell QIB för vars räkning den förvärvar Teckningsrätter eller Nya Aktier inom ramen för sin normala verksamhet, investerar i eller förvärvar värdepapper som liknar Teckningsrätterna och de Nya Aktierna som kan emitteras vid Teckningsrätternas utnyttjande, har sådan kunskap om och erfarenhet av finansiella frågor och verksamhetsfrågor att denne är kapabel att bedöma förtjänster och risker med att förvärva Teckningsrätter och Nya Aktier och är

medveten om att vederbörande under en obegränsad tidsperiod måste bära risken med en investering i varje Teckningsrätt och Ny Aktie till vilken en sådan Teckningsrätt kan utnyttjas samt kan bära denna risk. Vederbörande bekräftar att denne förvärvat Teckningsrätter eller Nya Aktier för egen räkning, och för eventuella QIBs.

9. vederbörande är medveten om att dessa utfästelser och åtaganden fordras enligt amerikansk värdepapperslagstiftning och ger Bolaget och Emissionsgaranterna oåterkalleligt tillstånd att visa detta brev för berörda parter i förvaltnings- eller domstolsförfaranden eller myndigheters utredningar av de frågor som behandlas här.
10. vederbörande, om denne i framtiden erbjuder, återförsäljer, pantsätter eller på annat vis överlåter Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier, skall upplysa den efterföljande innehavaren om de överlåtelsebegränsningar som anges här.
11. vederbörande inte är närstående (enligt definitionen i Rule 501 (b) i Securities Act) till Bolaget och inte agerar på uppdrag av närstående till Bolaget.
12. vederbörande är medveten om och tillstår att Bolaget, Emissionsgaranterna samt var och en av deras respektive närstående, agenter och andra kommer att förlita sig på att föregående utfästelser, garantier, samtycken och bekräftelser är riktiga och korrekta.

Dessutom anses varje person som utnyttjar Teckningsrätter eller annars tecknar härigenom erbjudna Nya Aktier ha bekräftat och godkänt att:

- (a) den förlitar sig på detta Prospekt när den granskar Bolaget och villkoren i Företrädesemissionen, inklusive förtjänsterna och riskerna med erbjudandet, och när den fattar ett investeringsbeslut avseende Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier, och
- (b) ingen person har tillstånd att lämna information eller göra utfästelser utöver de som finns i detta Prospekt, och om sådan information lämnas eller sådana utfästelser görs skall de inte förlita sig på dem som om de godkänts av Bolaget eller Joint Lead Managers och inte heller kommer Bolaget och Joint Lead Managers bära något ansvar för dem.

Personer som mottar detta Prospekt underrättas härmed om att Bolaget och andra säljare av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier kan komma att förlita sig på ett undantag från registreringskraven i Section 5 under Securities Act.

Fram till 40 dagar efter Företrädesemissionens påbörjande kan ett erbjudande, en försäljning eller en överlåtelse av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier inom USA av en mäklare (oavsett om denne deltar i Företrädesemissionen eller inte) innebära en överträdelse av registreringskraven i Securities Act. Varken Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna har godkänts eller nekats godkännande av någon amerikansk federal eller delstatlig värdepappersmyndighet eller amerikansk tillsynsmyndighet. Vidare har ingen sådan myndighet granskat eller rekommenderat Företrädesemissionen, Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna samt inte heller bedömt om Prospektet kan anses korrekt eller fullständigt.

#### *Europeiska ekonomiska samarbetsområdet*

Gentemot varje medlemsstat inom EES som har införlivat Prospektdirektivet ("Relevanta Medlemsstater") har varje Joint Lead Manager intygat och överenskommit med Bolaget att den från och med det

datum då Prospektdirektivet implementeras i en medlemsstat ("Relevant Implementeringsdatum") inte har erbjudit och inte kommer att lämna ett erbjudande om Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier till allmänheten i den medlemsstaten förrän ett prospekt beträffande Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier som har godkänts av den behöriga myndigheten i den Relevanta Medlemsstaten har offentliggjorts och godkänts av den relevanta myndigheten i den Relevanta Medlemsstaten i enlighet med artikel 18 i Prospektdirektivet eller, i tillämpliga fall, godkänts i en annan Relevant Medlemsstat och anmälts till den behöriga myndigheten i den Relevanta Medlemsstaten. I den utsträckning detta är tillåtet kan vederbörande dock, från och med det Relevanta Implementeringsdatumet, lämna ett erbjudande om Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier till allmänheten i den Relevanta Medlemsstaten:

- till juridiska personer med tillstånd att verka på finansmarknaderna samt personer som inte har tillstånd men vilkas verksamhetsföremål uteslutande är att investera i värdepapper;
- till juridisk person som enligt dess senaste årsredovisning eller koncernredovisning uppfyller två eller fler av följande kriterier (i) ett genomsnittligt antal anställda under det senaste räkenskapsåret på minst 250, (ii) en total balansomslutning som överstiger 43 MEUR, och (iii) en årlig nettoomsättning som överstiger 50 MEUR;
- till färre än 100 fysiska eller juridiska personer (som inte är kvalificerade investerare i Prospektdirektivets mening), förutsatt Bolagets och Joint Lead Managers samtycke inhämtas före ett sådant erbjudande; eller
- under andra förhållanden som inte kräver att Bolaget offentliggör ett prospekt enligt artikel 3 i Prospektdirektivet,

förutsatt att ett sådant erbjudande av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier inte föranleder ett krav på ett offentliggörande av ett prospekt enligt artikel 3 i Prospektdirektivet eller någon åtgärd för implementering av Prospektdirektivet i en relevant medlemsstat.

Såvitt avser denna bestämmelse, avses med uttrycket "erbjudande till allmänheten" i förhållande till varje Teckningsrätt, BTA eller Ny Aktie i någon Relevant Medlemsstat, ett meddelande till personer, oavsett form eller medium, som innehåller tillräcklig information om villkoren i Företrädesemissionen, Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna som skall erbjudas för att möjliggöra för en investerare att fatta beslut om att utnyttja Teckningsrätter eller annars teckna Nya Aktier, som dessa kan komma att varieras i den medlemsstaten beroende på åtgärder för implementering av Prospektdirektivet i den medlemsstaten och att med uttrycket "Prospektdirektivet" avses varje relevant implementeringsåtgärd i varje Relevant Medlemsstat.

#### *Singapore*

Var och en av Joint Lead Managers har bekräftat att detta Prospekt inte har registrerats som ett prospekt vid den monetära myndigheten i Singapore. Följaktligen har varje Joint Lead Manager utfäst, garanterat och bekräftat att vederbörande i samband med erbjudandet eller försäljningen, eller inbjudan att teckna eller förvärva Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier inte har cirkulerat eller distribuerat detta Prospekt eller något annat dokument eller material. Vederbörande har inte heller erbjudit eller sålt några Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier eller föranlett att Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna blir föremål för en direkt eller indirekt inbjudan till teckning eller förvärv av andra personer i Singapore än (i) en institutionell investerare enligt paragraf

274 i Singapores Securities and Futures Act ("SFA"), (ii) en relevant person enligt paragraf 275(1) eller någon person enligt 275(1A), och i enlighet med villkoren i paragraf 275 i SFA eller (iii) i annat fall i enlighet med och i överensstämmelse med villkoren i varje annan tillämplig bestämmelse i SFA.

När Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier tecknas eller förvärvas av en relevant person vilken enligt paragraf 275 i SFA är:

- (a) ett bolag (vilket inte är en så kallat "accredited investor" (såsom det definieras i paragraf 275 i SFA)) vars hela verksamhet är att inneha investeringar och hela aktiekapital ägs av en eller flera personer som alla är så kallade accredited investors; eller
- (b) en fond (då fondförvaltaren inte är en så kallad "accredited investor") vars hela syfte är att inneha investeringar och varje förmånstagare av fonden är en person som är en så kallad "accredited investor",

får aktier, skuldbrev och andelar av aktier och skuldbrev i det bolaget eller den förmånstagarens rättigheter och intresse (oberoende av hur det beskrivs) i fonden inte inom sex månader efter att det bolaget eller den fonden har förvärvat Teckningsrätterna, BTA eller Nya Aktier i enlighet med ett erbjudande som lämnats enligt paragraf 275 i SFA överlåtas utom:

1. till en institutionell investerare (för bolag, enligt paragraf 274 i SFA), till en relevant person definierad i paragraf 275(2) i SFA eller till en person i enlighet med ett erbjudande som lämnats och villkorats av att sådana aktier, skuldbrev eller andelar av aktier eller skuldbrev i det bolaget eller sådana rättigheter och intressen i den fonden förvärvas till en ersättning om minst 200 000 SGD (eller dess motsvarighet i utländsk valuta) för varje transaktion, om sådant belopp skall betalas i kontanter eller genom byte av värdepapper eller andra tillgångar, och vidare för bolag i enlighet med villkoren som specificeras i paragraf 275 i SFA;
2. när ingen ersättning har eller kommer att lämnas för överlåtelsen; eller
3. när överlåtelsen sker med stöd av lag.

#### *Schweiz*

Inga Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier kommer att erbjudas till allmänheten eller distribueras i Schweiz. Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna skall endast erbjudas i samband med privata placeringar, och utan information eller reklam till allmänheten, till en utvald krets investerare. Detta dokument utgör inte något erbjudandeprospekt i den mening som avses i artikel 652a eller 1156 i den schweiziska Code of Obligations. Det har inte registrerats hos eller godkänts av någon schweizisk tillsynsmyndighet eller börs. Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna kommer inte att registreras i Schweiz eller noteras på någon schweizisk börs. Detta dokument får inte distribueras eller användas i Schweiz utan föregående skriftligt godkännande av Bolaget.

#### *Förenade Arabemiraten*

Detta emissionsprospekt är strängt personligt och konfidentiellt och distribueras till ett begränsat antal investerare. Det får inte delges någon annan person än den ursprungliga mottagaren och får inte kopieras eller användas i något annat syfte.

Genom mottagande av detta Prospekt förstår, bekräftar och

godkänner den person eller enhet till vilken det har utställts att detta Prospekt inte har godkänts av Förenade Arabemiratens centralbank, Ministry of Economy and Planning eller någon annan myndighet i Förenade Arabemiraten. Inte heller har någon placeringsrådgivare erhållit tillstånd eller licens från Förenade Arabemiratens centralbank, Ministry of Economy and Planning eller någon annan myndighet i Förenade Arabemiraten att marknadsföra eller sälja Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna i Förenade Arabemiraten. Ingen marknadsföring av någon finansiell tjänst har förekommit eller kommer att förekomma i Förenade Arabemiraten och ingen teckning av något värdepapper eller någon finansiell tjänst får eller kommer att ske i Förenade Arabemiraten. Det bör inte förutsättas att en placeringsrådgivare är en licensierad mäklare, handlare eller investeringsrådgivare enligt tillämplig lagstiftning i Förenade Arabemiraten eller att den ger råd om lämpligheten i att investera i, köpa eller sälja värdepapper eller andra finansiella tjänster till personer som är bosatta i Förenade Arabemiraten. Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna får inte direkt eller indirekt erbjudas eller säljas till allmänheten i Förenade Arabemiraten. Detta utgör inte något offentligt erbjudande om värdepapper i Förenade Arabemiraten i enlighet med Commercial Companies Law, Federal Law No. 8 från 1984 (i dess senaste lydelse) eller på annat sätt.

#### *Restriktioner avseende återförsäljning*

Varje person som utnyttjar Teckningsrätter i Företrädesemissionen i enlighet med artikel 144A kommer att vara skyldig att underteckna och överlämna ett investeringsbrev ("Investeringsbrev för QIBs") (se "—Restriktioner avseende försäljning—USA") som (bland annat) innehåller utfästelser och åtaganden vilka väsentligen liknar de som anges nedan. Varje person i USA som köper Nya Aktier i Erbjudandet i enlighet med Rule 144A kommer att anses ha utfäst och godkänt följande (de begrepp som används här och som definieras i Rule 144A eller Regulation S under Securities Act används här i enlighet med dessa definitioner):

1. Du (A) är en QIB, (B) är medveten om att försäljningen av de Nya Aktierna till dig sker i enlighet med Rule 144A i Securities Act och (C) köper sådana Nya Aktier för egen räkning eller för en QIBs räkning (alltefter omständigheterna).
2. Du förstår att de Nya Aktierna inte har och inte kommer att registreras enligt Securities Act och att de inte får återerbjudas, återförsäljas, pantsättas eller överlåtas på annat sätt förutom (A) (i) till en person som köparen skäligen tror är en QIB i en transaktion som uppfyller kraven i Rule 144A, (ii) genom en så kallad "offshore transaction" med iakttagande av Rule 903 eller Rule 904 i Regulation S eller (iii) i enlighet med ett undantag från registreringskravet i Securities Act som därefter (i tillämpliga fall) föreskrivs i Rule 144 i Securities Act och (B) i enlighet med alla tillämpliga värdepapperslagar i USA:s delstater. Inga utfästelser kan lämnas gällande möjligheten att vid återförsäljning av Nya Aktier utnyttja det undantag som föreskrivs i Rule 144.

Nya Aktier som förvärvas av investerare utanför Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien kan omfattas av restriktioner avseende överlåtelse och återförsäljning och får inte överlåtas eller återförsäljas utom i enlighet med vad som är tillåtet enligt lagar och bestämmelser om värdepapper. Investerarna bör vara medvetna om att de kan tvingas ta den finansiella risken av denna investering under en obegränsad tidsperiod.



# Finansiella rapporter

---

Revisors rapport avseende nya historiska finansiella rapporter	F-2
SAS koncernens resultaträkning	F-3
SAS koncernens balansräkning	F-4
SAS koncernens förändring i eget kapital	F-6
SAS koncernens kassafödesanalys	F-7
Noter till de finansiella rapporterna	F-8

*Samtliga belopp i miljoner svenska kronor (MSEK) om inte annat anges.*



# Revisors rapport

---

*Till styrelsen i SAS AB*

## **Revisors rapport avseende nya historiska finansiella rapporter**

Vi har granskat de finansiella rapporterna för SAS AB som omfattar balansräkningarna per den 31 december 2008, 31 december 2007 och 31 december 2006 och resultaträkningarna och kassaflödesanalyserna och redogörelsen för förändring i eget kapital för dessa år samt ett sammandrag av väsentliga redovisningsprinciper och andra tilläggsupplysningar.

### *Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för de finansiella rapporterna*

Styrelsen och verkställande direktören ansvarar för att de finansiella rapporterna tas fram och presenteras på ett rättvisande sätt i enlighet med IFRS så som de antagits av EU och enligt kraven i prospektdirektivet för införande av prospektförordningen 809/2004/EG. Denna skyldighet innefattar utformning, införande och upprätthållande av intern kontroll som är relevant för att ta fram och på rättvisande sätt presentera de finansiella rapporterna utan väsentliga felaktigheter, oavsett om de beror på oegentligheter eller fel.

### *Revisorns ansvar*

Vårt ansvar är att uttala oss om de finansiella rapporterna på grundval av vår revision. Vi har utfört vår revision i enlighet med FAR SRS rekommendation RevR 5 *Granskning av prospekt*. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att de finansiella rapporterna inte innehåller några väsentliga felaktigheter.

### *Utfört arbete*

En revision i enlighet med FAR SRS rekommendation RevR 5 *Granskning av prospekt* innebär att utföra granskningsåtgärder för att få revisionsbevis som styrker belopp och upplysningar i de finansiella rapporterna. De valda granskningsåtgärderna baseras på vår bedömning av risk för väsentliga felaktigheter i de finansiella rapporterna oavsett om de beror på oegentligheter eller fel. Vid riskbedömningen överväger vi den interna kontroll som är relevant för bolagets framtagande och rättvisande presentation av de finansiella rapporterna som en grund för att utforma de revisionsåtgärder som är tillämpliga under dessa omständigheter men inte för att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innebär också att utvärdera tillämpligheten av använda redovisningsprinciper och rimligheten i de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort samt att utvärdera den samlade presentationen i de finansiella rapporterna. Vi anser att erhållna revisionsbevis är tillräckliga och ändamålsenliga som underlag för vårt uttalande.

### *Uttalande*

Vi anser att de finansiella rapporterna ger en rättvisande bild i enlighet med de internationella redovisningsstandarderna IFRS sådana de antagits av EU av SAS ABs ställning per den 31 december 2008, 31 december 2007 och 31 december 2006 samt av resultat och kassaflöde för dessa räkenskapsår.

Stockholm den 13 mars 2009

Deloitte AB

Peter Gustafsson  
Auktoriserad revisor

## SAS koncernens resultaträkning

	Not	2008	2007	2006
Intäkter	3	53 195	50 598	48 952
Personalkostnader	4	-18 153	-16 897	-15 916
Övriga rörelsekostnader	5	-31 791	-28 682	-28 143
Leasingkostnader flygplan		-2 282	-2 342	-2 350
Avskrivningar och nedskrivningar	6	-1 591	-1 457	-1 740
Resultatandelar i intresseföretag	7	-147	32	111
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader		4	41	76
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-765</b>	<b>1 293</b>	<b>990</b>
Resultat från andra värdepappersinnehav		-	5	-46
Finansiella intäkter	8	654	787	587
Finansiella kostnader	8	-933	-1 041	-1 362
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-1 044</b>	<b>1 044</b>	<b>169</b>
Skatt	9	28	-273	26
<b>Årets resultat från kvarvarande verksamheter</b>		<b>-1 016</b>	<b>771</b>	<b>195</b>
Resultat från avvecklade verksamheter	10	-5 305	-135	4 545
<b>Årets resultat</b>		<b>-6 321</b>	<b>636</b>	<b>4 740</b>
<i>Hänförligt till:</i>				
Innehavare av aktier i moderföretaget		-6 264	637	4 622
Minoritetsintresse		-57	-1	118
Resultat per aktie (SEK)		-38,08	3,87	28,10
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter		-6,18	4,69	1,19
Resultat per aktie (SEK) från avvecklade verksamheter		-31,90	-0,82	26,91

Se efterföljande noter till koncernredovisningen.

## SAS koncernens balansräkning per den 31 december

TILLGÅNGAR	Not	2008	2007	2006
<b>Anläggningstillgångar</b>				
Immateriella tillgångar	11	1 092	1 226	2 932
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>	12			
Byggnader och mark		513	568	684
Flygplan		11 037	10 766	11 330
Reservmotorer och reservdelar		1 185	1 211	1 383
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan		220	226	215
Övriga inventarier och fordon		318	308	634
Pågående investeringar		232	172	378
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar		627	185	317
		<b>14 132</b>	<b>13 436</b>	<b>14 941</b>
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>	13			
Kapitalandelar i intresseföretag	7	622	1 063	1 012
Långfristiga fordringar hos intresseföretag	14	-	170	189
Andra värdepappersinnehav		5	5	601
Pensionsmedel, netto	15	9 658	9 496	8 805
Uppskjuten skattefordran	9	921	690	1 378
Andra långfristiga fordringar		410	577	1 331
		<b>11 616</b>	<b>12 001</b>	<b>13 316</b>
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>26 840</b>	<b>26 663</b>	<b>31 189</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Varulager och förråd	16	819	849	993
Förskott till leverantörer		1	1	3
		<b>820</b>	<b>850</b>	<b>996</b>
Kundfordringar	17	1 851	1 951	3 918
Fordringar hos intresseföretag	18	479	510	357
Övriga fordringar		2 661	2 637	2 767
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 009	1 070	1 134
		<b>6 000</b>	<b>6 168</b>	<b>8 176</b>
Kortfristiga placeringar	19	3 872	7 308	9 117
Kassa och bank	35	1 911	1 583	1 686
Innehav av tillgångar för försäljning	10	3 921	6 198	-
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>16 524</b>	<b>22 107</b>	<b>19 975</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>43 364</b>	<b>48 770</b>	<b>51 164</b>

	Not	2008	2007	2006
<b>Eget kapital</b>				
Aktiekapital	20	1 645	1 645	1 645
Övrigt tillskjutet kapital		170	170	170
Reserver	20	-718	1 466	1 312
Balanserade vinstmedel		7 585	13 849	13 239
<b>Totalt eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare</b>		<b>8 682</b>	<b>17 130</b>	<b>16 366</b>
Minoritetsintressen		-	19	22
<b>Totalt eget kapital</b>		<b>8 682</b>	<b>17 149</b>	<b>16 388</b>
<b>Långfristiga skulder</b>				
Förlagslån	21	953	693	716
Obligationslån	22	2 212	2 079	7 135
Övriga lån	23	10 535	3 936	5 685
Uppskjuten skatteskuld	9	2 988	3 755	3 473
Övriga avsättningar	25	768	691	603
Övriga skulder		334	120	235
		<b>17 790</b>	<b>11 274</b>	<b>17 847</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>				
Kortfristig del av långfristiga lån		872	1 615	841
Kortfristiga lån	26	1 189	421	2 043
Förskott från kunder		7	20	181
Leverantörsskulder		2 068	2 108	3 350
Skulder till intresseföretag	27	-	94	169
Skatteskulder		110	5	43
Trafikavräkningseskuld		3 299	3 842	3 395
Kortfristig del av övriga avsättningar		148	190	318
Övriga skulder		2 460	1 580	1 845
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	4 274	5 149	4 744
Skulder hänförliga till innehav av tillgångar för försäljning	10	2 465	5 323	-
		<b>16 892</b>	<b>20 347</b>	<b>16 929</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>43 364</b>	<b>48 770</b>	<b>51 164</b>

Se efterföljande noter till koncernredovisningen

## Förändring i eget kapital

	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserver	Verkligt värde reserv	Omräk- nings- reserv	Balan- serade vinstmedel	Totalt eget kapital hänf. till moder- företagets ägare	Mino- ritets- intresse	Totalt eget kapital
<b>Ingående eget kapital 1 januari 2006</b>	<b>1 645</b>	<b>658</b>	<b>631</b>	-	<b>287</b>	<b>8 283</b>	<b>11 504</b>	<b>577</b>	<b>12 081</b>
Avyttring, Rezidor Hotel Group (Not 34)	-	-	-	-	-	-	-	-650	-650
Förändring i intresseföretag	-	-	-	-	-	-154	-154	-	-154
Förskjutning inom eget kapital	-	-488	-	-	-	488	-	-	-
Förändring av verkligt värde reserv	-	-	-	508	-	-	508	-	508
Förändring av säkringsreserv	-	-	698	-	-	-	698	2	700
Skatt redovisad direkt mot eget kapital	-	-	-195	-	-	-	-195	-1	-196
Omräkningsdifferenser	-	-	-	-	-1	-	-1	-24	-25
<b>Periodens intäkter och kostnader redovisade direkt mot eget kapital</b>	<b>-</b>	<b>-488</b>	<b>503</b>	<b>508</b>	<b>-1</b>	<b>334</b>	<b>856</b>	<b>-673</b>	<b>183</b>
Säkringsreserv upplöst mot resultatet	-	-	-856	-	-	-	-856	-	-856
Skatt på poster upplösta mot resultatet	-	-	240	-	-	-	240	-	240
Periodens resultat	-	-	-	-	-	4 622	4 622	118	4 740
<b>Summa intäkter och kostnader för perioden</b>	<b>-</b>	<b>-488</b>	<b>-113</b>	<b>508</b>	<b>-1</b>	<b>4 956</b>	<b>4 862</b>	<b>-555</b>	<b>4 307</b>
<b>Utgående balans 31 december 2006</b>	<b>1 645</b>	<b>170</b>	<b>518</b>	<b>508</b>	<b>286</b>	<b>13 239</b>	<b>16 366</b>	<b>22</b>	<b>16 388</b>
Förändring i intresseföretag	-	-	-	-	-	-26	-26	-	-26
Förändring av verkligt värde reserv	-	-	-	-508	-	-	-508	-	-508
Förändring av säkringsreserv	-	-	583	-	-	-	583	-	583
Skatt redovisad direkt mot eget kapital	-	-	-163	-	-	-	-163	-	-163
Omräkningsdifferenser	-	-	-	-	75	-	75	-2	73
<b>Periodens intäkter och kostnader redovisade direkt mot eget kapital</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>420</b>	<b>-508</b>	<b>75</b>	<b>-26</b>	<b>-39</b>	<b>-2</b>	<b>-41</b>
Säkringsreserv upplöst mot resultatet	-	-	232	-	-	-	232	-	232
Skatt på poster upplösta mot resultatet	-	-	-65	-	-	-	-65	-	-65
Periodens resultat	-	-	-	-	-	636	636	-1	635
<b>Summa intäkter och kostnader för perioden</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>587</b>	<b>-508</b>	<b>75</b>	<b>610</b>	<b>764</b>	<b>-3</b>	<b>761</b>
<b>Utgående balans 31 december 2007</b>	<b>1 645</b>	<b>170</b>	<b>1 105</b>	<b>-</b>	<b>361</b>	<b>13 849</b>	<b>17 130</b>	<b>19</b>	<b>17 149</b>
Förändring av ägarandel i dotterföretag	-	-	-	-	-	-	-	38	38
Förändring av säkringsreserv	-	-	-1 516	-	-	-	-1 516	-	-1 516
Skatt redovisad direkt mot eget kapital	-	-	407	-	-85	-	322	-	322
Omräkningsdifferenser	-	-	-	-	-251	-	-251	-	-251
<b>Periodens intäkter och kostnader redovisade direkt mot eget kapital</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1 109</b>	<b>-</b>	<b>-336</b>	<b>-</b>	<b>-1 445</b>	<b>38</b>	<b>-1 407</b>
Säkringsreserv upplöst mot resultatet	-	-	-1 027	-	-	-	-1 027	-	-1 027
Skatt på poster upplösta mot resultatet	-	-	288	-	-	-	288	-	288
Periodens resultat	-	-	-	-	-	-6 264	-6 264	-57	-6 321
<b>Summa intäkter och kostnader för perioden</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-1 848</b>	<b>-</b>	<b>-336</b>	<b>-6 264</b>	<b>-8 448</b>	<b>-19</b>	<b>-8 467</b>
<b>Utgående balans 31 dec. 2008</b>	<b>1 645</b>	<b>170</b>	<b>-743</b>	<b>-</b>	<b>25</b>	<b>7 585</b>	<b>8 682</b>	<b>-</b>	<b>8 682</b>

Se noterna till koncernredovisningen

# SAS koncernens kassaflödesanalys

	Not	2008	2007	2006
<b>Den löpande verksamheten</b>				
Resultat före skatt		-1 044	1 044	169
Avskrivningar och nedskrivningar		1 591	1 457	1 740
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier		-4	-46	-79
Resultat före skatt i avvecklade verksamheter, exkl. realisationsresultat	10	-4 113	-710	522
Avskrivningar och nedskrivningar i avvecklade verksamheter	10	1 804	485	406
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	32	-64	-15	-149
Betald skatt		-19	-38	-65
<i>Förändring av:</i>				
Varulager och förråd		42	11	-51
Rörelsefordringar		177	-397	-439
Rörelseskulder		-1 021	1 075	48
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>-2 651</b>	<b>2 866</b>	<b>2 102</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>				
Flygplan		-2 995	-1 310	-846
Reservdelar		-127	-127	-71
Byggnader, inventarier och pågående investeringar		-599	-782	-1 139
Aktier och andelar, immateriella tillgångar m.m.		-69	-171	-118
Förskottsinsbetalningar på flygmateriel		-665	-293	-125
Förvärv av dotterföretag	33	7	-225	-
Summa investeringar		-4 448	-2 908	-2 299
Avyttring av dotterföretag och intresseföretag	34	103	549	5 725
Försäljning av flygplan, byggnader och aktier		655	652	546
Intäkter från sale and leaseback av flygplan		1 166	1 387	3 472
Försäljning av andra anläggningstillgångar m.m.		-389	107	41
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-2 913</b>	<b>-213</b>	<b>7 485</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>				
Upptagande av lån		6 500	0	1 900
Återbetalning av lån		-4 260	-4 700	-9 900
Förändring av räntebärande skulder		240	208	562
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>2 480</b>	<b>-4 492</b>	<b>-7 438</b>
<b>Årets kassaflöde</b>				
Omräkningsdifferens i likvida medel		-3 084	-1 839	2 149
Likvida medel omklassificerade till innehav av tillgångar för försäljning		-18	29	-30
Likvida medel omklassificerade till innehav av tillgångar för försäljning		-6	-102	-
Likvida medel vid årets början	35	8 891	10 803	8 684
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	35	<b>5 783</b>	<b>8 891</b>	<b>10 803</b>

Se efterföljande noter till koncernredovisningen

# Noter

## Not 1 • Bakgrund och beskrivning av verksamheten

SAS AB ("Bolaget") och dess dotterbolag (kallas kollektivt för "Koncernen") tillhandahåller transporttjänster.

Koncernens huvudsakliga verksamhet är att bedriva passagerarflyg i ett omfattande nordiskt och internationellt nätverk. Koncernens tre viktiga knutpunkter i Köpenhamn, Stockholm och Oslo utgör fundamentet i flygnätverket. Förutom passagerarflyg erbjuder Koncernen flygfrakttjänster och andra flygrelaterade tjänster på utvalda flygplatser i Koncernens ruttnätverk. Koncernens verksamhet är indelad i tre rörelsegrenar: SAS Scandinavian Airlines, SAS Individually Branded Airlines och SAS Aviation Services.

Under 2006 och 2007 inledde Koncernen ett program med syfte att avyttra viss verksamhet som inte var central för passagerarverksamheten och under 2008 utvecklade man detta program genom att börja avyttra flygbolag som inte uppvisade tillfredsställande resultat eller som inte var verksamma på kärnmarknaderna (se not 34). Den 3 februari 2009 lanserade Koncernen ett program ("Core SAS") där man offentliggjorde sina avsikter att omstrukturera verksamheten för att fokusera på sina hemmamarknader (den nordiska regionen, definierad som Danmark, Norge, Sverige och Finland). Som en del av programmet Core SAS räknar Koncernen med att avyttra ytterligare verksamheter under 2009 och reducera personalstyrkan för att anpassa sig till den omstrukturerande verksamheten. Bolaget har sitt säte i Stockholm.

## Not 2 • Väsentliga redovisningsprinciper

### Allmänt

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de av EU godkända International Financial Reporting Standards (IFRS) samt tolkningar av International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) utfärdade den 31 december 2008. Dessa standarder har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter. De finansiella rapporterna har upprättats på basis av anskaffningsvärde med undantag för omvärdering av finansiella tillgångar och skulder (inklusive derivatinstrument). De viktigaste redovisningsprinciperna anges nedan.

### Uppskattningar och bedömningar i de finansiella rapporterna

För att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS krävs att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Det verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och antaganden.

Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Förändringar i uppskattningarna redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

### Nya standarder och tolkningar

International Accounting Standards Board (IASB) och IFRIC har utfärdat följande standarder och tolkningar vilka ska tillämpas efter datumet för denna finansiella rapport.

*IFRIC 13 Kundlojalitetsprogram:* ska tillämpas på räkenskapsperioder som inleds den 1 juli 2008 eller senare. Enligt IFRIC 13 är tilldelning av lojalitetspoäng att betrakta som en separat identifierbar del av köpet av flygbiljetter. Den del av biljettpriset som allokeras till lojalitetspoängen ska värderas till verkligt värde och intäktsföras i den period då åtagandet uppfylls. Det verkliga värdet av den framtida resan baseras på det lägsta pris som erbjuds betalande resenärer. Den nya värderingen av EuroBonuskulden ger per den 1 januari 2009 en ökning av skulden med 1 376 MSEK. Vid tidpunkten för övergången till IFRIC 13 kommer den ackumulerade effekten per 1 januari 2008 att föras direkt mot eget kapital. Koncernen kommer justera sina jämförelsetal för tidigare perioder i syfte att presentera de finansiella rapporterna på ett jämförbart sätt.

*IAS 1 (Ändring) Utformning av finansiella rapporter, – Ny utformning;* ska tillämpas för räkenskapsperioder som börjar den 1 januari 2009 eller senare, och kräver separat presentation av ägar- och icke-ägarförändringar i eget kapital genom att en rapport om totalresultat införs. Redogörelsen över redovisade intäkter och kostnader kommer inte längre att presenteras. Vid omräkning eller omklassificering måste en ytterligare balansräkning, per början av den första redovisade perioden, publiceras. Företagsledningen förväntar sig inte att ändringen kommer att få någon större inverkan på koncernens finansiella rapporter.

*IFRS 3 (Omarbetad) Rörelseförvärv:* ska tillämpas för redovisningsperioder som börjar den 1 juli 2009 eller senare, och kräver att förvärvsmetoden tillämpas vid rörelseförvärv men kommer också att medföra vissa förändringar av nuvarande redovisning. Företagsledningen förväntar sig inte att denna omarbetade standard kommer att få någon väsentlig inverkan på koncernens finansiella rapporter.

*IAS 27 (Ändring) Koncernredovisning och redovisning av innehav i dotterföretag:* ska tillämpas för räkenskapsperioder som börjar den 1 juli 2009 eller senare, och kräver att effekterna av alla transaktioner med icke-kontrollerade intressen ska redovisas i eget kapital om kontrollförhållandet inte har förändrats. Sådana transaktioner kommer inte längre att ge goodwill eller vinster eller förluster. När ägarkontroll förloras kommer allt eventuellt återstående intresse i enheten att omvärderas till verkligt värde, och en vinst eller förlust redovisas i resultaträkningen. Företagsledningen förväntar sig inte att tillämpningen av ändringen kommer att få någon större inverkan på koncernen.

*IAS 23 (Ändring) Lånekostnader:* tillämpas för räkenskapsperioder som börjar den 1 januari 2009 eller senare och kräver att ett företag aktiverar lånekostnader som är direkt hänförliga till förvärvet, uppförandet eller produktionen av en kvalificerande tillgång som en del av kostnaden för denna tillgång. Möjligheten att omedelbart ta upp dessa lånekostnader som omkostnader kommer att tas bort. Företagsledningen förväntar sig inte att denna ändring kommer att påverka koncernen, eftersom koncernens nuvarande policy är att aktivera lånekostnader på kvalificerande tillgångar.

*IAS 32 (Ändring) Finansiella instrument: Klassificering, och IAS 1 (Ändring) Utformning av finansiella rapporter – Återsäljbara finansiella instrument och åtaganden till följd av likvidation:* båda ska tillämpas på räkenskapsår som inleds den 1 januari 2009 eller senare, och kräver att företag ska klassificera vissa finansiella instrument som eget kapital under förutsättning att vissa kriterier då uppfylls. De instrument som ska klassificeras som eget kapital är återsäljbara finansiella instrument och sådana instrument där det krävs att företaget överlämnar en proportionell andel av sina nettotillgångar vid likvidation. Företagsledningen förväntar sig inte att ändringen kommer att få någon större inverkan på koncernens finansiella rapporter.

*IFRIC 12 Koncessioner för samhällsservice:* ska tillämpas på räkenskapsår som började den 1 januari 2008. Företagsledningen förväntar sig inte att denna tolkning ska påverka koncernen.

*IFRS 8 Rörelsesegment:* ska tillämpas på räkenskapsår som börjar den 1 januari 2009 eller senare, men är villkorad av EU-godkännande. IFRS 8 kräver en rapportering där segmentinformation presenteras utifrån samma principer som för interna "management approach". Företagsledningen håller på att utreda vilken påverkan IFRS 8 kan få på den externa redovisningen från och med första kvartalet 2009.

### Konsolideringsprinciper

Koncernredovisningen omfattar finansiella rapporter för moderföretaget och enheter som kontrolleras av företaget. Kontroll föreligger där koncernen direkt eller indirekt äger mer än 50% av röstetalet eller har makt att styra en enhets ekonomi- och verksamhetspolicy så att koncernen kan dra nytta av verksamheten.

Företag där koncernens ägande uppgår till minst 20% och högst 50%, eller där koncernen har betydande inflytande men inte makt att styra företaget, definieras som intresseföretag. Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Resultat från dotterföretag som förvärvats under året ingår i koncernens resultat från och med den dag då det kom under koncernens kontroll. De särskilda nettotillgångarna, såväl materiella som immateriella, i nyligen förvärvade dotterföretag konsolideras i de finansiella rapporterna på basis av verkligt värde för koncernen vid det datum då koncernen fick kontroll. Resultat från dotterföretag som avyttrats under räkenskapsåret ingår i koncernens resultat fram till försäljningsdagen.

Minoritetsintresse i nettotillgångar hos konsoliderade dotterföretag redovisas i koncernens balansräkning som en separat komponent i eget kapital och den andel av resultatet som är hänförlig till minoritetsintressen presenteras som en del av periodens resultat i koncernens resultaträkning.

Alla koncerninterna transaktioner, balansposter, intäkter och kostnader elimineras vid konsolidering.

### Rörelseförvärv

Förvärv av dotterföretag och verksamheter redovisas enligt förvärvsmetoden. Kostnaderna för rörelseförvärv värderas som det sammanlagda verkliga värdet (vid datum för övertagandet) av de aktuella tillgångarna, upplupna eller övertagna skulder och värdepapper utfärdade av koncernen i utbyte mot kontroll av det för-

forts. Not 2

värvade företaget, plus eventuella kostnader direkt hänförliga till rörelseförvärvet. Det förvärvade företagens identifierbara tillgångar, skulder och ansvarsförbindelser som uppfyller kraven för redovisning enligt IFRS 3 *Rörelseförvärv* redovisas till sitt verkliga värde på förvärvsdagen, med undantag för anläggningstillgångar (eller avyttringsgrupper) som klassificeras som innehav för försäljning enligt IFRS 5 *Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter*, vilka redovisas och värderas till verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader. När ett rörelseförvärv har gjorts i flera etapper ska varje transaktion behandlas separat för att fastställa de verkliga värdena på det förvärvade företagens identifierbara tillgångar, skulder och ansvarsförbindelser och för att fastställa värdet på eventuell goodwill från transaktionen.

#### Investeringar i intresseföretag

Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden från och med det datum då koncernen fick väsentligt inflytande till det datum då sådant inflytande upphörde.

Resultatet för intresseföretag beräknas med utgångspunkt i Koncernens procentuella ägarandel i förhållande till det totala resultatet för dessa intresseföretag. Eventuella förluster hos intresseföretag redovisas i koncernredovisningen tills innehavet i sådana intresseföretag skrivs ned till noll. Efter detta redovisas förluster endast i den utsträckning koncernen är skyldig att ge ekonomiskt stöd till sådana intresseföretag.

Det redovisade värdet för innehav i intresseföretag motsvarar kostnaden för varje investering, inklusive goodwill, andelen balanserade vinstmedel efter förvärvet och andra eventuella förändringar i eget kapital. Det redovisade värdet av innehav i intresseföretag värderas regelbundet, och om värdet har sjunkit skrivs det ned under den period då detta skedde.

Vinster och förluster från transaktioner med intresseföretag elimineras proportionerligt med koncernens intresse i dessa intresseföretag.

#### Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

När koncernen avser att avyttra, alternativt kategorisera som "innehav för försäljning", en verksamhet som utgör en självständig, väsentlig verksamhet eller ett geografiskt verksamhetsområde ska den klassificeras som avvecklad. Vinst eller förlust efter skatt från avvecklad verksamhet visas som ett enda belopp i redovisningen, separat från Koncernens andra resultat, och redovisningen för jämförelseperioden visas för att presentera den avvecklade verksamheten separat från den kvarvarande verksamheten.

Tillgångar som innehas för försäljning värderas till det lägre av redovisat värde och verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader. Anläggningstillgångar och avyttringsgrupper klassificeras som innehav för försäljning om deras redovisade värde kommer att återvinnas vid en försäljning snarare än genom fortsatt nyttjande. Detta villkor anses vara uppfyllt när företagsledningen och styrelsen har fattat beslut om att avyttra rörelsen, en aktiv försäljningsprocess har inletts, och tillgångarna finns tillgängliga för omedelbar försäljning i sitt nuvarande skick, samt att det är troligt att försäljningen kommer att ske inom ett år.

#### Omräkning av utländsk valuta

De enskilda finansiella rapporterna för företag inom koncernen redovisas i företagets funktionella valuta, dvs. valutan i den ekonomiska miljö där enheten primärt har sin verksamhet. Koncernredovisningen redovisas i SEK, som är Bolagets redovisningsvaluta.

När de finansiella rapporterna för de enskilda dotterföretagen upprättas redovisas transaktioner i andra valutor än företagets funktionella valuta (utländska valutor) enligt de valutakurser som rådde vid transaktionstillfället. Vid varje balansdatum ska monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens valutakurser. Icke-monetära poster redovisade till verkligt värde i utländsk valuta omräknas till de kurser som rådde den dag då det verkliga värdet fastställdes. Icke-monetära poster som värderats till sitt anskaffningsvärde i en utländsk valuta omvärderas inte.

Kursdifferenser som uppstår vid omräkningen redovisas som vinst eller förlust under den period då de uppstår, förutom kursdifferenser vid transaktioner som ingåtts för att säkra nettoinvesteringar i utländska dotterbolag och kursdifferenser på monetära poster som ska erhållas från eller betalas till en utländsk verksamhet för vilka betalning varken planeras eller sannolikt kommer att göras och som utgör en del av nettoinvesteringen i en utländsk verksamhet. Dessa differenser redovisas i omräkningsreserven inom eget kapital.

För koncernredovisningen omräknas tillgångar och skulder i koncernens utlandsverksamhet till balansdagens valutakurser. Intäkter och kostnader omräknas till genomsnittskursen under perioden, under förutsättning att valutakurserna inte fluktuerar väsentligen under perioden. I så fall används valutakursen på transaktionsdagen. Eventuella kursdifferenser förs till eget kapital och redovisas i koncernens omräkningsreserv för utländsk valuta. Valutadifferenser som uppstår därav klassas som intäkt eller kostnad under den period då verksamheten avyttras.

Den valutakurs som tillämpas vid omräkning av de finansiella rapporterna i konsolideringssyfte framgår av tabellen nedan.

#### Finansiella instrument

Finansiella instrument redovisas i koncernens balansräkning när koncernen blir en part enligt instrumentets avtalsmässiga bestämmelser och redovisas till upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde beroende på hur de ursprungligen kategoriserades enligt IAS 39.

Upplupet anskaffningsvärde beräknas med hjälp av effektivräntemetoden där eventuella över- eller underkurser samt direkt hänförliga kostnader och intäkter periodiseras över kontraktets löptid med hjälp av effektivräntan. Effektivräntan är den ränta som ger instrumentets anskaffningsvärde som resultat vid nuvärdesberäkning av framtida kassaflöden.

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

#### Finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar delas upp i följande kategorier: tillgångar som kan säljas, finansiella tillgångar som omvärderas till verkligt värde över resultaträkningen samt lånefordringar och kundfordringar. Kategoriseringen beror på de finansiella tillgångarnas art och syfte, och fastställs vid det första redovisningstillfället.

#### Lånefordringar och kundfordringar

Utestående fordringar i intresseföretag kategoriseras som lånefordringar och kundfordringar och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Dessa fordringar redovisas till sitt nuvärde och ränteintäkter redovisas med hjälp av effektivräntemetoden.

Kundfordringar kategoriseras som lånefordringar och kundfordringar och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Kundfordrans förväntade löptid är kortare än 13 dagar, varför värdet redovisas till nominellt belopp utan diskontering, vilket bedöms vara en god uppskattning av verkligt värde. Kundfordringar utvärderas individuellt för nedskrivningar och alla nedskrivningsförluster redovisas i resultaträkningen som andra rörelsekostnader.

#### Likvida medel

Likvida medel omfattar kassamedel, depositioner och likvida investeringar med förfallodatum på högst tre månader, vilka snabbt kan konverteras till känt kontantbelopp och där risken för värdeförändring är liten. Kassa och bank ingår i posten kassa och bank och kortfristiga placeringar i koncernens balansräkning.

Valutakurser	Balansdagkurs			Genomsnittskurs			
		2008	2007	2006	2008	2007	2006
Danmark	DKK 100	146,80	127,05	121,35	128,19	123,84	124,42
Norge	NOK 100	110,35	118,75	109,45	117,60	115,02	115,63
USA	USD	7,75	6,47	6,87	6,50	6,77	7,42
Storbritannien	GBP	11,25	12,90	13,49	12,18	13,53	13,58
Schweiz	CHF 100	734,55	569,85	563,10	600,77	562,25	590,09
Japan	JPY 100	8,60	5,72	5,78	6,34	5,73	6,40
EMU-länder	EUR	10,94	9,47	9,05	9,56	9,23	9,28



forts. Not 2

### Finansiella skulder och eget kapital

Finansiella skulder och egetkapitalinstrument klassificeras enligt villkoren i kontraktet.

Ett egetkapitalinstrument är ett kontrakt som innebär en residual rätt i koncernens tillgångar när skulderna har dragits av. Egetkapitalinstrument utfärdade av koncernen redovisas med beloppet för de ersättningar som erhållits efter direkta emissionskostnader.

Finansiella skulder utgör kontraktsmässiga förpliktelser och redovisas när koncernen blir betalningsskyldig enligt kontraktet.

### Leverantörsskulder

Leverantörsskulder värderas till upplupet anskaffningsvärde. Eftersom leverantörsskulder har en förväntat kort löptid redovisas värdet till nominellt belopp utan diskontering, vilket ger ett uppskattat verkligt värde.

### Låneskulder

Långfristiga låneskulder, dvs. skulder med löptid längre än ett år, utgörs av räntebärande skulder till banker och kreditinstitut samt emitterade obligationslån. Kortfristiga låneskulder utgörs av kortfristig del av den räntebärande långfristiga låneskulden, det vill säga den del av lånen som ska betalas, och amorteras, under kommande räkenskapsår, samt övriga kortfristiga räntebärande skulder med kortare löptid än ett år.

Alla låneskulder redovisas inledningsvis till verkligt värde med avdrag för direkta transaktionskostnader. Därefter värderas låneskulder till upplupet anskaffningsvärde enligt effektivräntemetoden med undantag för eventuella långfristiga låneskulder som redovisas som säkring av verkligt värde. Den säkrade risken i samband med långfristiga låneskulder som betecknas som verkligt värdesäkringar värderas till verkligt värde.

### Derivatinstrument

Koncernen innehar olika finansiella instrument för att hantera valutarisker, räntor och risker i samband med flygbränsle (se not 24).

Alla derivat redovisas inledningsvis som antingen tillgångar eller skulder till verkligt värde i koncernens balansräkning och sedan omvärderas de till verkligt värde vid varje balansdag.

Redovisningen av förändringar i verkligt värde beror på huruvida derivatet har betecknats och kvalificerar sig som säkringsinstrument samt på typen av säkring. Om derivatet betecknas som ett säkringsinstrument i en verkligt värdesäkring, redovisas förändringar i derivatets verkliga värde och den säkrade posten i resultaträkningen tillsammans med den säkrade posten. Om ett derivat betecknas som ett säkringsinstrument i en kassaflödessäkring eller en nettoinvesteringssäkring, redovisas den effektiva delen av förändringen i det verkliga värdet på det finansiella derivatinstrument direkt i eget kapital. Den ineffektiva delen av kassaflödessäkringar och nettoinvesteringssäkring redovisas som övriga intäkter/kostnader i koncernens resultaträkning. Belopp som hänförs till eget kapital återförs i koncernens resultaträkning under de perioder när den säkrade posten redovisas i koncernens resultaträkning. För ett derivat som inte betecknas som ett säkringsinstrument redovisas vinst eller förlust i koncernresultaträkningen under perioden för förändringen.

För att säkringsredovisning ska få tillämpas måste dess effektivitet kunna påvisas vid ingåendet och löpande under säkringsperioden. När det gäller säkring av prognostiserade kassaflöden är ett krav att det är mycket sannolikt att prognosen ska slå in.

### Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till historiskt anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuell nedskrivning. Dessa tillgångar skrivs av linjärt till beräknat restvärde över den förväntade nyttjandeperioden. Eftersom komponenter i flygplan har varierande nyttjandeperiod har koncernen delat upp komponenterna i avskrivningssyfte.

Kostnader för rutinmässigt flygplansunderhåll samt reparationer resultatförs löpande. Omfattande modifieringar, bland annat de större obligatoriska genomgångarna av motorerna, och förbättringar på anläggningstillgångar aktiveras och skrivs av tillsammans med den tillgång som arbetet hänförs till, över dess kvarvarande nyttjandeperiod. Investeringar i egna och hyrda lokaler skrivs av över beräknad nyttjandeperiod, dock ej överstigande kvarvarande hyresperiod för hyrda lokaler.

Resultat vid avyttring eller utrangering av materiell anläggningstillgång beräknas som skillnaden mellan försäljningsvärdet och det redovisade värdet. Den vinst eller förlust som uppstår redovisas i koncernresultaträkningen.

Avskrivningar baseras på nedanstående förväntade nyttjandeperioder:

### Tillgångsklass

### Avskrivningstid, år

Flygplan *	20
Reservmateriel och reservdelar *	20
Motorkomponenter (genomsnitt)	8
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan	5
Övriga inventarier och fordon	3-5
Byggnader	5-50

\* Koncernen uppskattar att restvärdet efter en livslängd på 20 år är 10% av den ursprungliga kostnaden för tillgången.

### Leasing

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

### Koncernen som leasetagare

**Finansiell leasingavtal** – I början av leasingperioden redovisas finansiella leasingavtal till det lägre av verkligt värde för tillgången i leasingavtalet och nuvärde för minimileaseavgifterna. Motsvarande betalningsskyldighet till leasegivaren ingår i balansräkningen under övriga lån. Leaseavgifter är proportionellt fördelade mellan finansiella kostnader och minskad leasingförpliktelse så att man får en konstant ränta på den återstående skulden. Tillgångens ekonomiska livslängd överensstämmer med koncernens policy för ägda tillgångar.

Vinst från sale and leaseback av egendom och utrustning under finansiella leasingavtal skjuts upp och amorteras över leasingperioden.

Sale and leasebackavtal klassificeras i enlighet med ovan nämnda principer för finansiell respektive operationell leasing.

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

Om en sale and leasebacktransaktion resulterar i ett operationellt leasingavtal, och det är uppenbart att transaktionen genomförs till verkligt värde, redovisar koncernen eventuell vinst eller förlust omedelbart.

### Koncernen som leasegivare

**Finansiell leasing** – Förändringar från finansiell leasing upptas i balansräkningen till nettoinvesteringsbeloppet i leasingavtalet, vilket beräknas utifrån minimileaseavgifterna och eventuellt osäkert restvärde diskonterat till den ränta som kalkylerats i leasingavtalet. Inkomst från finansiell leasing allokeras till olika redovisningsperioder så att den speglar en konstant periodisk avkastning från koncernens utestående nettoinvestering för leasingavtalen.

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

### Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar utgörs av goodwill, aktiverade kostnader för systemutveckling samt övriga immateriella tillgångar. Koncernen bedriver ingen verksamhet avseende forskning och utveckling (FoU).

Immateriella tillgångar redovisas i balansräkningen när:

- ▶ en identifierbar, icke-monetär tillgång föreligger
- ▶ det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelarna som kan hänföras till tillgången kommer att tillfalla företaget och
- ▶ tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Goodwill redovisas i balansräkningen som en immateriell tillgång till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade nedskrivningar. Goodwill utgörs av det belopp varmed anskaffningsvärdet överstiger det verkliga värdet på koncernens andel av det förvärvade dotterföretagets identifierbara nettotillgångar vid förvärvstillfället. Vinst eller förlust vid avyttringen av en enhet inkluderar kvarvarande redovisat värde på den goodwill som avser den avyttrade verksamheten.

Goodwill har bedömts ha en obestämbar nyttjandeperiod. Goodwill allokeras till minsta möjliga kassagenererande enhet och det redovisade värdet prövas minst en gång per år för ett eventuellt nedskrivningsbehov. Prövning av nedskrivningsbehovet sker dock oftare om det finns indikationer på att en värdeminskning har

forts. Not 2

inträffat. En analys av diskonterat kassaflöde utförs utifrån kassaflödena från den kassagenererande enheten och denna enhets redovisade värde av tillgångarna jämförs med deras återvinningsvärde. Dessa kassaflöden diskonteras med räntesatser som koncernen uppskattar vara den riskjusterade genomsnittliga kapitalkostnaden för de aktuella verksamheterna. Eventuell nedskrivning redovisas omedelbart i resultaträkningen.

Utvecklingskostnader som inte uppfyller ovan nämnda kriterier resultatförs i den period de uppkommer. Kostnader för systemutveckling redovisas som en tillgång under förutsättning att de uppfyller ovan nämnda kriterier. Aktiverade utvecklingskostnader skrivs av linjärt över tillgångens förväntade nyttjandeperiod. Nyttjandeperioden uppgår maximalt till fem år. Avskrivning på aktiverade utvecklingskostnader ingår i posten avskrivningar i resultaträkningen.

Övriga immateriella tillgångar med begränsad nyttjandeperiod skrivs av över nyttjandeperioden. Avskrivning på övriga immateriella tillgångar ingår i posten avskrivningar i resultaträkningen.

### Nedskrivning av materiella och immateriella tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod

Minst en gång per år granskar koncernen de redovisade beloppen av materiella och immateriella tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod för att fastställa om det finns några indikationer för nedskrivning. Om sådana indikationer finns görs en värdering av återvinningsvärdet för tillgången (eller som en del av en kassagenererande enhet) för att fastställa den eventuella nedskrivningens storlek. Återvinningsvärdet definieras som det högre av tillgångens verkliga värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde. Om återvinningsvärdet för tillgången (eller den kassagenererande enheten) bedöms vara lägre än dess bokförda värde ska det bokförda värdet för tillgången (eller den kassagenererande enheten) skrivas ned. Återvinningsvärde fastställs beroende på vilken sorts tillgång det rör sig om. För flygplan baseras det på nuvärdet av aktuell marknadsmässig leasehyra, antaget att ett flygplan genererar en marknadsmässig leasehyra tills det uppnått en ålder om 25 år. För reservmateriel och reservdelar avseende flygplan beräknas återvinningsvärdet genom att uppskatta verkligt värde vid varje rapportperiods slut. För alla övriga tillgångar uppskattar koncernen de framtida diskonterade kassaflödena utifrån koncernens finansplan.

Vid varje bokslutstillfälle undersöks om det finns indikationer om att grunden för tidigare nedskrivningar av andra tillgångar än goodwill inte längre föreligger eller har förbättrats. Om sådana indikationer finns omberäknas återvinningsvärdet, och bokfört värde ökas till det lägre av återvinningsvärde och det bokförda värdet som tillgången skulle ha haft om tidigare nedskrivning inte hade ägt rum.

### Varulager och förråd

Varulager, förråd av flygmateriel samt övriga förråd är redovisade till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Anskaffningsvärde beräknas genom tillämpning av först in/först ut-metoden. Vissa reservdelar relaterade till flygplan värderas enligt lägsta värdets princip kollektivt med motsvarande flygplan.

### Avsättningar och eventalförpliktelser

Avsättningar redovisas då SAS identifierar legala eller informella förpliktelser som ett resultat av historiska händelser, då dessa utfall är sannolika samt att de ekonomiska resurser som krävs för att lösa förpliktelserna med rimlig säkerhet kan uppskattas.

### Ersättningar till anställda

#### Pensioner

Koncernen har olika pensionsordningar för sina anställda. Dessa varierar kraftigt på grund av olika lagstiftning och avtal om tjänstepensionssystem i de enskilda länderna.

För de pensionsordningar där arbetsgivaren har förpliktat sig för en bestämd premie har förpliktelsen mot arbetstagarna upphört när avtalade premier har erlagts.

För övriga pensionsordningar där förmånsbaserad pension har avtalats upphör inte förpliktelserna förrän avtalade pensioner utbetalats. Koncernen gör en beräkning av pensionsförpliktelserna för de förmånsbaserade pensionsordningarna baserad på uppskattad framtida slutlön. Samtidigt görs en uppskattning av fonderade medel.

Årets pensionskostnad är sammansatt av nuvärdet av årets pensionsintjänning och ränta på förpliktelsen vid årets början med avdrag för avkastning på fonderade medel. Hårtill kommer för vissa pensionsordningar amortering av estimatavikelser och planändringar. Koncernen tillämpar den så kallade korridoren vid redovisning av estimatavikelser. Under korridormetoden redovisas

estimatavikelser utanför korridorens nedre och övre gränser omedelbart. Dessa beräknas som 10 procent av den största av den fastställda förpliktelsen vid den aktuella tidpunkten eller det verkliga värdet av förvaltningstillgångarna. Estimatavikelser inom korridoren amorteras över en 15-årsperiod, vilket motsvarar den genomsnittliga återstående anställningstiden.

Planändringar och avvikelser mellan förväntade och faktiska utfall för beräknade pensionsförpliktelser och fonderade medel amorteras över genomsnittlig kvarvarande intjäningstid för de yrkesaktiva som omfattas av pensionsplanen.

### Uppsägningslöner

Ersättning vid uppsägning utgår när en anställd sagts upp före normal pensions-tidpunkt eller då en anställd accepterar frivillig avgång från anställning i utbyte mot sådana ersättningar. Koncernen redovisar avgångsvederlag när det föreligger sådan skyldighet enligt anställningskontrakt eller vid uppsägning som resultat av ett erbjudande som gjorts för att uppmuntra till frivillig avgång från anställd.

### Intäktsredovisning

#### Passagerarintäkter

Biljettförsäljning redovisas som kortfristig trafikavräkningsskuld i Koncernens balansräkning. Passagerarintäkter redovisas när SAS eller annat flygbolag utför transporten. Ej längre giltiga biljetter som inte har använts av passageraren redovisas också som intäkt. Koncernen uppskattar outnyttjade biljetter för varje period med utgångspunkt i historisk användningsnivå för outnyttjade biljetter under den senaste två- eller treårsperioden, och redovisar löpande intäkter och reducerar den kortfristiga trafikavräkningsskulden utifrån denna uppskattning. Den beräknade reserven för outnyttjade biljetter vid årets slut redovisas som intäkt följande år.

Koncernens ledning utvärderar med jämna mellanrum den beräknade kortfristiga trafikavräkningsskulden och redovisar eventuella justeringar i sina finansiella rapporter under den period då bedömningarna gjorts. Dessa justeringar gäller i första hand återbetalningar, utbyten, transaktioner med andra flygbolag och andra poster som slutbetalas under en period som kommer senare än respektive biljettförsäljning och till annat belopp än det ursprungliga försäljningspriset.

#### Charterintäkter

Koncernen använder flygplan på charterbasis för flygningar som äger rum utanför reguljära tidtabeller i form av hyresavtal med särskilda kunder. Likt passagerarintäkter, redovisas charterintäkter när transporten har genomförts.

#### Post- och fraktintäkter

Koncernen tillhandahåller godstransporttjänster, både på passagerarplan och kommersiella fraktflygningar. Intäktsredovisning görs när flygtransporten har genomförts.

#### Övriga intäkter

Försäljning av varor och övriga tjänster intäktsredovisas när varan har levererats respektive när tjänsten har utförts.

### Lojalitetsprogram

Genom medlemskap i koncernens lojalitetsprogram EuroBonus kan kunderna tjäna bonuspoäng genom att flyga med SAS och andra Star Alliance-bolag, samt genom att handla från kommersiella samarbetspartners, till exempel hyrbils- och kreditkortsföretag.

I takt med att poäng intjänas redovisar koncernen avsättningar för de rörliga marginalkostnader som är förknippade med att medlemmarnas inestående poäng kan lösas in mot resor. Kostnaderna i anslutning till detta program redovisas som försäljningskostnader.

### Lånekostnader

Lånekostnader som uppkommer i verksamheten resultatförs under den period de uppkommer. Räntekostnader avseende förskottbetalningar hänförliga till ännu ej levererade flygplan aktiveras. I det fall beslut fattats att skjuta upp leveranser av flygplan för vilka förskott erlagts, upphör aktivering av räntekostnader. Avskrivningar av aktiverade räntekostnader påbörjas vid drifttagande av flygplanen och sker enligt huvudprincipen för flygplan.

### Skatt

Aktuell skatt för perioden baseras på periodens resultat justerat för skattemässig icke avdragsgilla kostnader och icke skattepliktiga intäkter. Den aktuella skatten beräknas utifrån per balansdagen gällande skattesatser.

forts. Not 2

Vid redovisning av uppskjuten skatt tillämpas balansräkningsmetoden varvid temporära skillnader, skillnader mellan tillgångars eller skulders redovisade och skattemässiga värden, resulterar i en uppskjuten skattetillgång eller skatteskuld. Uppskjutna skatteskulder redovisas för samtliga skattepliktiga temporära skillnader, medan en uppskjuten skattetillgång redovisas i den utsträckning det är sannolikt att skattepliktiga överskott kommer att skapas mot vilka de avdragsgilla temporära skillnaderna kan utnyttjas, eller innan rätten att utnyttja underskottsavdrag går förlorad.

Uppskjutna skatteskulder redovisas avseende samtliga skattepliktiga temporära skillnader hänförliga till investeringar i dotter- och intresseföretag utom i de fall koncernen kan styra tidpunkten för återföring av de temporära skillnaderna och det är sannolikt att en sådan återföring inte sker inom en överskådlig framtid.

Uppskjuten skatt beräknas utifrån de skattesatser som förväntas gälla under den period som skatten realiserar. Uppskjuten skatt kostnadsförs eller krediteras i resultaträkningen, utom i de fall då den är relaterad till poster som bokförs direkt mot eget kapital, då den också bokförs direkt mot eget kapital.

Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredo visas om posterna avser samma skattemyndighet.

### Kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering

Upprättandet av bokslut och tillämpningen av redovisningsprinciper baseras ofta på ledningens bedömningar eller på uppskattningar och antaganden om de redovisade beloppen av tillgångar och skulder som inte är direkt uppenbara utifrån andra källor. Dessa uppskattningar samt antaganden i samband med dessa baseras på tidigare erfarenheter och andra faktorer som anses vara relevanta. Faktiska resultat kan komma att skilja sig från dessa uppskattningar.

Uppskattningarna och underliggande antaganden ses över regelbundet. Ändrade uppskattningar redovisas i den period uppskattningen ändras om ändringen endast påverkar denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Nedan beskrivs övergripande de redovisningsprinciper som påverkas av sådana uppskattningar eller antaganden som förväntas ha den största inverkan på koncernens redovisade resultat eller finansiella ställning.

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

Eventuella förändringar i den ekonomiska nyttjandeperioden för egendom, fabriker och utrustning redovisas framåttriktat i resultaträkningen.

### Nedskrivning av tillgångar

Koncernen granskar de bokförda värdena på sina tillgångar för att avgöra om det finns några indikationer på att dessa tillgångar behöver skrivas ned. När dessa bedömningar görs allokeras tillgångar som inte genererar eget kassaflöde till en lämplig kassagenererande enhet.

Företagsledningen ska göra antaganden när de värderar tillgångarna, inklusive tidpunkt och värde för kassaflöden som ska genereras genom tillgångarna. Det uppskattade framtida kassaflödet baseras på rimliga antaganden vilka representerar ledningens bästa uppskattning av de ekonomiska förutsättningar som kommer att föreligga under tillgångens återstående livslängd, och baseras på senaste finansiella plan som godkänts av ledningen. På grund av denna subjektivitet kommer dessa uppskattningar sannolikt att avvika från framtida faktiska verksamhetsresultat och kassaflöden, och alla sådana avvikelser kan medföra en nedskrivning under kommande perioder.

### Pensioner

Pensionsantaganden är ett viktigt inslag i de aktuariella metoder som används för att mäta pensionsåtaganden och värdera tillgångar och kan ha en väsentlig inverkan på redovisad pensionsförpliktelse, pensionstillgångarna och den årliga pensionskostnaden. De två antaganden som är mest kritiska är diskonteringsräntan och den förväntade avkastningen på förvaltningstillgångar.

Diskonteringsräntan motsvarar avkastningen på förstklassiga företagsobligationer. En sänkt diskonteringsränta ökar nuvärdet av pensionsskulden och den årliga kostnaden.

För att bestämma den förväntade avkastningen på förvaltningstillgångar tar

koncernen i beaktande tillgångarnas nuvarande och förväntade kategorifördelning och historisk såväl som förväntad avkastning på de olika kategorierna av tillgångar.

Avvikelser kan uppstå om den faktiska avkastningen är högre eller lägre än uppskattat eller av faktiska inflationsnivåer och lönejusteringar som avviker från Koncernens antaganden. Dessutom påverkas estimatavvikelser av förändrade parametrar med avseende på diskonteringsränta och förväntad livslängd. Förändrade antaganden kan medföra en väsentlig förändring av pensionstillgångarna, förpliktelse och pensionskostnader under kommande perioder.

Känsligheten för förändringar i enskilda antaganden kan uppskattas på följande sätt: En förändring av diskonteringsräntan med 1 procentenhet skulle påverka förpliktelseerna med cirka 4,5 miljarder SEK. En förändring med 1 procentenhet när det gäller antaganden om inflationen skulle påverka förpliktelseerna med cirka 3 miljarder SEK och en förändring med 1 procentenhet i parametern för lönejustering skulle påverka förpliktelseerna med cirka 4 miljarder SEK.

### Uppskjuten skatt

Koncernen redovisar uppskjutna skattefordringar vid varje balansdag i den utsträckning det är sannolikt att de kommer att utnyttjas under kommande perioder. Detta bygger på uppskattningar om framtida lönsamhet. Om dessa uppskattningar ändras kan det medföra minskade uppskjutna skattefordringar under kommande perioder för tillgångar som för närvarande redovisas i koncernens balansräkning. När framtida lönsamhetsnivåer uppskattas har koncernen beaktat verksamhetsresultat från de senaste åren och kan, om så behövs, överväga försiktiga och genomförbara skatteplaneringsstrategier för att generera framtida skattepliktiga överskott. Om de framtida skattepliktiga överskotten är lägre än det belopp som kalkylerades när det uppskjutna skattebeloppet fastställdes kommer en minskning i uppskjutna skattefordringar att krävas, med motsvarande belastning i resultaträkningen, utom i fall då den är relaterad till poster som bokförs direkt mot eget kapital. Å andra sidan, om framtida lönsamhet överskrider den nivå som kalkylerats vid beräkningen av uppskjutna skattefordringar, kan ytterligare en uppskjuten skattefordran redovisas med motsvarande kreditering i resultaträkningen, utom i det fall den uppskjutna skatten hänförs till ett rörelseförvärv.

Om dessa uppskattningar ändras kan det också medföra nedskrivning av uppskjutna skattefordringar under kommande perioder för tillgångar som för närvarande redovisas i balansräkningen.

### Twister

Koncernen är involverad i rättstvister och andra tvister som en naturlig del av affärsverksamheten. Det krävs bedömningar från ledningen för att avgöra det sannolika utfallet. Faktiska resultat av utfallet kan avvika från ledningens bedömning vilket i sin tur kan påverka koncernens resultat. (Se not 30)

### Not 3 • Intäkter

	2008	2007	2006
Trafikintäkter:			
Passagerarintäkter	38 103	36 814	35 370
Charter	1 663	1 927	1 750
Post och frakt	1 509	1 700	2 076
Övriga trafikintäkter	2 159	1 295	1 561
Övriga rörelseintäkter:			
Försäljning ombord	519	511	493
Ground handling-tjänster	1 265	1 455	1 246
Tekniskt underhåll	792	973	1 143
Terminal- och speditionstjänster	1 916	1 592	1 513
Försäljningskommissioner och -avgifter	668	834	820
Övriga rörelseintäkter	4 601	3 497	2 980
<b>Summa</b>	<b>53 195</b>	<b>50 598</b>	<b>48 952</b>

**Not 4 • Ersättningar**

Ersättning till koncernledningen

TSEK	2008	2007	2006
Löner och övriga ersättningar	37 563	42 319	39 350
Pensionskostnad	7 103	10 040	9 193
<b>Summa</b>	<b>44 666</b>	<b>52 359</b>	<b>48 543</b>

*Ersättning till koncernchef*

Mats Jansson, VD och koncernchef i SAS, har genom sitt anställningsavtal rätt till avgångsvederlag vid icke avtalsenlig uppsägning från bolagets sida samt vid egen uppsägning i vissa specifika fall till följd av en förändring i ägandet eller kontrollen av SAS.

**Not 5 • Övriga rörelsekostnader**

	2008	2007	2006
Försäljningskostnader	680	660	603
Flygbränsle	9 637	7 554	7 547
Luftfartsavgifter	4 662	4 316	4 205
Måltidskostnader	1 346	1 373	1 363
Hanteringskostnader	1 851	1 776	1 780
Tekniskt flygplansunderhåll	3 197	3 144	2 970
Data- och telekommunikationskostnader	2 282	2 219	2 707
Övrigt	8 136	7 640	6 968
<b>Summa</b>	<b>31 791</b>	<b>28 682</b>	<b>28 143</b>

forts. Not 7

Kapitalandelar i intresseföretag:

	Säte	Kapitalandel %	Koncernens kapitalandel		
			2008	2007	2006
British Midland PLC	Derby, U.K.	20,0	-	95	96
Skyways Holding AB	Stockholm, Sverige	25,0	58	57	53
Air Greenland A/S	Nuuk, Grönland	37,5	273	218	177
AS Estonian Air	Tallinn, Estland	49,0	161	189	200
ST Aerospace Solutions (Europe) A/S	Köpenhamn, Danmark	28,7	-	412	382
Commercial Aviation Leasing Ltd	Dublin, Irland	49,0	112	60	82
Malmö Flygfraktterminal AB	Malmö, Sverige	40,0	15	8	7
Travel AS	Fredrikstad, Norge	25,3	-	6	7
SIA Baltijas Kravu Centrs	Riga, Lettland	45,0	-	5	4
Go Now AS	Oslo, Norge	41,7	-	10	-
Övriga			3	3	4
<b>Summa</b>			<b>622</b>	<b>1 063</b>	<b>1 012</b>
Totala tillgångar i intresseföretag			8 739	12 303	12 156
Totala skulder i intresseföretag			8 054	9 436	9 622

**Not 8 • Finansnetto**

Finansiella intäkter	2008	2007	2006	Finansiella kostnader	2008	2007	2006
Ränteutgifter på finansiella tillgångar ej värderade till verkligt värde	76	41	32	Räntekostnader på finansiella skulder ej värderade till verkligt värde	-726	-847	-1 260
Ränteutgifter på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde	578	746	539	Räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde	-230	-236	-258
Övriga finansiella intäkter	-	-	16	Övriga finansiella kostnader	-39	-40	-54
<b>Summa</b>	<b>654</b>	<b>787</b>	<b>587</b>	Valutakursdifferenser, netto	51	14	-
				Nettoresultat finansiella instrument kategoriserade som:			
				Innehav för handel	2	76	172
				Andra skulder	9	-8	38
				<b>Summa</b>	<b>-933</b>	<b>-1 041</b>	<b>-1 362</b>

## Not 9 • Skatt

Följande komponenter ingår i koncernens skattekostnad.

	Kvarvarande verksamheter			Avvecklade verksamheter			Totalt		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Aktuell skatt	-36	-16	-7	-	-24	-71	-36	-40	-78
Uppskjuten skatt	64	-257	33	-273	4	-151	-209	-253	-118
<b>Skatt hänförlig till koncernen</b>	<b>28</b>	<b>-273</b>	<b>26</b>	<b>-273</b>	<b>-20</b>	<b>-222</b>	<b>-245</b>	<b>-293</b>	<b>-196</b>

Aktuell skatt har beräknats utifrån fastställd skattesats i respektive land. Skattesatsen i Sverige ändrades den 1 januari 2009 från 28% till 26,3%. Uppskjuten skatt har beräknats till den skattesats som förväntas gälla då skatten realiserar.

Skattekostnaden för räkenskapsåret kan stämmas av mot resultat före skatt enligt följande:

	2008	2008 (%)	2007	2007 (%)	2006	2006 (%)
Resultat före skatt i kvarvarande verksamheter	-1 044		1 044		169	
Resultat före skatt i avvecklade verksamheter	-5 032		-115		4 767	
Resultat före skatt	-6 076		929		4 936	
Skatt enligt skattesats i Sverige	1 701	28,0	-260	-28,0	-1 382	-28,0
Skatteeffekt av resultat i intresseföretag	-12	-0,2	10	1,1	60	1,2
Skatteeffekt av icke avdragsgilla kostnader	-928	-15,3	-142	-15,3	-137	-2,8
Skatteeffekt av icke skattepliktiga intäkter	52	0,9	174	18,7	1 207	24,5
Skatt hänförlig till tidigare år	-	-	-	-	59	1,2
Skatteeffekt av underskottsavdrag	-815	-13,4	-166	-17,8	-	-
Skatteeffekt av ändrad skattesats	30	0,5	91	9,8	-78	-1,6
Skatteeffekt av ändringar i koncernstrukturen	-	-	-	-	75	1,5
Nedskrivning av uppskjutna skattefordringar	-273	-4,5	-	-	-	-
<b>Skattekostnad och effektiv skattesats för räkenskapsåret</b>	<b>-245</b>	<b>-4,0</b>	<b>-293</b>	<b>-31,5</b>	<b>-196</b>	<b>-4,0</b>

Uppskjuten skatteskuld/skattefordran:	2008	2007	2006
Uppskjuten skatteskuld	2 988	3 755	3 473
Uppskjuten skattefordran	-921	-690	-1 378
<b>Uppskjuten skatteskuld, netto</b>	<b>2 067</b>	<b>3 065</b>	<b>2 095</b>

I tabellerna nedan redovisas komponenterna i koncernens uppskjutna skatteskulder och skattefordringar och förändringar i uppskjuten skatteskuld netto under året.

Uppskjuten skatteskuld i balansräkningen:	2008	2007	2006
Anläggningstillgångar	1 830	1 955	2 222
Avsättningar	-43	-49	-148
Kassaflödessäkringar	-208	439	204
Övriga temporära skillnader	1 549	1 678	1 688
Skattemässiga underskottsavdrag	-140	-268	-493
<b>Summa</b>	<b>2 988</b>	<b>3 755</b>	<b>3 473</b>

Uppskjuten skattefordran i balansräkningen:	2008	2007	2006
Skattemässiga underskottsavdrag	767	1 254	1 434
Anläggningstillgångar	59	-25	-59
Avsättningar/fordringar	95	15	3
Tillgångar som innehas för försäljning	-	-554	-
<b>Summa</b>	<b>921</b>	<b>690</b>	<b>1 378</b>

### Avstämning av uppskjuten skatteskuld, netto:

	2008	2007	2006
Ingående balans	3 065	2 095	2 093
Tillgångar för försäljning	-	554	-
Årets förändring avs. kassaflödessäkringar	-695	228	-44
Nettoskatteskuld i sålda företag	-	-35	-14
Förändring enligt resultaträkningen	-64	253	118
Uppskjuten skatt redovisad mot eget kapital	-28	-90	-
Kursdifferenser m.m.	-211	60	-58
<b>Uppskjuten skatteskuld, netto, per 31 december</b>	<b>2 067</b>	<b>3 065</b>	<b>2 095</b>

Den 31 december 2008 hade koncernen outnyttjade underskottsavdrag i kvarvarande verksamheter på 4 570 (4 289) MSEK och har redovisat en uppskjuten skattefordran på 907 (968) MSEK baserat på dessa underskottsavdrag. Uppskjutna skattefordringar redovisas i den utsträckning det är sannolikt att underskottsavdragen kommer att utnyttjas innan de förfaller. Redovisade skattefordringar avser främst Blue1, SAS AB samt koncernens verksamheter i Danmark. För underskottsavdrag uppgående till 1 101 (727) MSEK, redovisas ingen uppskjuten skattefordran på grund av osäkerhet vad avser framtida vinstintjäning. Underskottsavdrag på 38 MSEK förfaller 2009 och 295 MSEK mellan 2011 och 2016. För resterande underskottsavdrag finns ingen förfallotidpunkt.

Avsättning för uppskjuten skatt på temporära skillnader relaterade till icke utdelade vinster i dotter- och intresseföretag har inte skett, då dessa vinster inte kommer att delas ut inom överskådlig framtid alternativt att utdelning kan ske utan att vinstmedlen blir föremål för beskattning.

Skatter redovisade direkt mot eget kapital avseende kassaflödessäkringar, redovisade enligt IAS 39, uppgår till 383 (2007: 287) MSEK.

## Not 10 • Avecklade verksamheter

Koncernen har avyttrat, eller redovisat som innehav för försäljning, olika verksamheter under 2006, 2007 och 2008 och har redovisat dessa som avvecklade verksamheter (se Not 34 för mer information om avyttringarna).

Årets resultat från avvecklade verksamheter	2008	2007	2006
Årets resultat i avvecklade verksamheter	-4 386	-750	312
Resultat vid försäljning	-919	609	4 233
Utdelning från avvecklade verksamheter	-	6	-
<b>Årets resultat från avvecklade verksamheter</b>	<b>-5 305</b>	<b>-135</b>	<b>4 545</b>
<b>Årets resultat i avvecklade verksamheter</b>			
Intäkter	11 553	13 758	19 636
Personalkostnader	-2 125	-2 365	-4 294
Övriga rörelsekostnader	-10 676	-10 116	-12 943
Leasingkostnader flygplan	-914	-1 308	-1 279
Avskrivningar och nedskrivningar	-118	-185	-403
Resultatandelar i intresseföretag	5	-23	-5
Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	59	-11 *
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	9	-14	12
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-2 266</b>	<b>-194</b>	<b>713</b>
Resultat från andra värdepappersinnehav	-	-	-1
Finansiella poster, netto	-152	-177	-186
<b>Resultat före skatt</b>	<b>-2 418</b>	<b>-371</b>	<b>526</b>
Skatt	-273	-20	-222
<b>Årets resultat</b>	<b>-2 691</b>	<b>-391</b>	<b>304</b>
Nedskrivning av goodwill	-1 686	-300	-3
Koncerneliminering	-9	-59	-
	<b>-4 386</b>	<b>-750</b>	<b>301</b>

\* Koncernen har belastats med börsintroduktionskostnader i samband med börsnoteringen av Rezidor.

## Not 11 • Immateriella tillgångar

	Goodwill			Övriga tillgångar			Summa immateriella tillgångar		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Ingående anskaffningsvärde	1 141	2 880	3 217	1 249	1 439	1 997	2 390	4 319	5 214
Investeringar	-	266	-	53	126	79	53	392	79
Utrangeringar	-	-	-27	-	-9	-76	-	-9	-103
Företagsförsäljning (Not 34)	-	-116	-165	-	-64	-586	-	-180	-751
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning (Not 10)	-	-2 103	-	-	-260	-	-	-2 363	-
Omklassificeringar *	-64	38	-	-33	3	59	-97	41	59
Valutakursdifferenser	-67	176	-145	15	14	-34	-52	190	-179
<b>Utgående ackum. ansk. värde</b>	<b>1 010</b>	<b>1 141</b>	<b>2 880</b>	<b>1 284</b>	<b>1 249</b>	<b>1 439</b>	<b>2 294</b>	<b>2 390</b>	<b>4 319</b>
Ingående ackum. nedskrivningar och avskrivningar	-110	-198	-235	-1 054	-1 189	-1 117	-1 164	-1 387	-1 352
Årets avskrivningar i kvarvarande verksamheter	-	-	-	-27	-43	-81	-27	-43	-81
Årets avskrivningar i avvecklade verksamheter	-	-	-	-4	-30	-44	-4	-30	-44
Nedskrivningar i kvarvarande verksamheter	-12	-	-	-	-	-51	-12	-	-51
Nedskrivningar i avvecklade verksamheter	-	-300	-20	-	-	-	-	-300	-20
Utrangeringar	-	-	27	-	-	76	-	-	103
Företagsförsäljning (Not 34)	-	11	28	-	45	23	-	56	51
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning (Not 10)	-	392	-	-	174	-	-	566	-
Omklassificeringar *	-	-	-	13	-	-	13	-	-
Valutakursdifferenser	6	-15	2	-14	-11	5	-8	-26	7
Utgående ackum. nedskrivningar och avskrivningar	-116	-110	-198	-1 086	-1 054	-1 189	-1 202	-1 164	-1 387
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>894</b>	<b>1 031</b>	<b>2 682</b>	<b>198</b>	<b>195</b>	<b>250</b>	<b>1 092</b>	<b>1 226</b>	<b>2 932</b>

\* Omklassificeringar 2008 inkluderar omklassificering av airBaltics tillgångar vid det tillfälle då koncernen övergick till att redovisa airBaltic som intresseföretag. Koncernen sålde kvarvarande ägarandel i airBaltic i december 2008, se även not 34.

Innehav av tillgångar för försäljning och därtill hänförliga skulder	2008	2007
Goodwill	-	1 711
Övriga immateriella tillgångar	64	86
Materiella anläggningstillgångar	447	535
Finansiella anläggningstillgångar	873	1 159
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>1 384</b>	<b>3 491</b>
	<b>2008</b>	<b>2007</b>
Omsättningstillgångar	160	147
Kortfristiga fordringar	2 269	2 458
Likvida medel	108	102
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>2 537</b>	<b>2 707</b>
<b>Innehav av tillgångar för försäljning</b>	<b>3 921</b>	<b>6 198</b>
Långfristiga skulder	54	53
Kortfristiga skulder	2 411	5 270
<b>Skulder hänförliga till innehav av tillgångar för försäljning</b>	<b>2 465</b>	<b>5 323</b>

Nettokassaflöde från avvecklade verksamheter som redovisas som innehav av tillgångar för försäljning:

	2008	2007	2006
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 519	-362	246
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-517	-173	-109
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	2 055	526	-226
<b>Nettokassaflöde</b>	<b>19</b>	<b>-9</b>	<b>-89</b>

forts. Not 11

Goodwill hänförs till följande enheter:

	2008	2007	2006
Spanair	-	-	1 608
SAS Scandinavian Airlines Norge	702	756	697
Widerøe	145	156	144
Newco	-	-	103
airBaltic	-	65	62
Air Maintenance Estonia	29	25	24
Aerolineas de Baleares	-	-	15
Blue1	14	14	14
SAS Cargo	4	15	15
<b>Summa goodwill</b>	<b>894</b>	<b>1 031</b>	<b>2 682</b>

Bedömning av värdet av koncernens goodwillposter och övriga immateriella anläggningstillgångar med obestämbar nyttjandeperiod har gjorts genom jämförelse med återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet har baserats på respektive kassagenererande enhets nyttjandevärde och bygger på kassaflöden i respektive enhets affärsplan, vilka omfattar fyra år.

De prognostiserade kassaflödena baseras på antaganden avseende volymutveckling, enhetsintäkt, driftsmarginaler och diskonteringsräntor. Antaganden bortom planperioden är en årlig tillväxt med 4% och med bibehållna marginaler. Diskonteringsräntan har estimerats baserat på en vägd kapitalkostnad efter skatt för underhållsverksamhet på 8%, för flygbolag på 9% och för övriga verksamheter på 10%. Diskonteringsräntan före skatt för respektive bolag har där efter bestämts beroende på respektive bolags nominella skattesats och uppgår för underhållsverksamheten till 11,1%, för flygbolag mellan 12,0% och 13,8% och för övriga verksamheter mellan 13,9% och 15,4%.

För att stödja den nedskrivningsprövning som gjorts av goodwill i koncernen har en övergripande analys gjorts av känsligheten i de variabler som använts i modellen. En försämring av vart och ett av de väsentliga antagandena som ingår i affärsplanerna eller en försämring av den årliga omsättningstillväxten och driftsmarginalerna bortom planperioden eller en höjning av diskonteringsräntan som var och en för sig är rimligt troligt visar att en god marginal ändå finns mellan återvinningsvärde och redovisade värden varför det inte bedöms finnas något behov av nedskrivning av goodwill samt övriga immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod vid utgången av 2008.

## Not 12 • Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader & mark			Flygplan			Reservmotorer & reservdelar			Verkstadsinventarier & serviceutr. flygplan		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Ingående anskaffningsvärde	1 580	1 717	3 046	18 666	18 358	23 157	1 791	1 755	2 306	1 350	1 310	1 369
Investeringar	13	24	46	2 965	1 310	846	123	127	71	85	97	108
Aktiverade räntor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	-15	-23	-578	-1 964	-1 510	-6 021	-34	-33	-418	-78	-39	-108
Företagsförsäljning (Not 34)	-	-35	-828	-	-	-	-	-	-	-4	-	-
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning (Not 10)	-	-175	-	-	-515	-	-	-289	-	-	-80	-
Omklassificeringar *	10	17	88	288	877	452	36	181	-170	-55	-4	-
Valutakursdifferenser	12	55	-57	-109	146	-76	-25	50	-34	24	66	-59
<b>Utgående ackum. ansk. värde</b>	<b>1 600</b>	<b>1 580</b>	<b>1 717</b>	<b>19 846</b>	<b>18 666</b>	<b>18 358</b>	<b>1 891</b>	<b>1 791</b>	<b>1 755</b>	<b>1 322</b>	<b>1 350</b>	<b>1 310</b>
Ingående avskrivningar	-1 012	-1 033	-1 789	-7 900	-7 028	-8 476	-580	-372	-780	-1 124	-1 095	-1 159
Årets avskrivningar i kvarvarande verksamheter	-82	-83	-82	-1 149	-1 045	-1 216	-147	-135	-120	-69	-64	-69
Årets avskrivningar i avvecklade verksamheter	-2	-16	-66	-	-66	-51	-	-15	-14	-5	-14	-15
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	14	22	285	144	71	2 685	19	14	370	75	37	94
Företagsförsäljning (Not 34)	-	26	585	-	-	-	-	-	-	4	-	-
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning (Not 10)	-	103	-	-	293	-	-	89	-	-	66	-
Omklassificeringar *	12	-	2	-	-17	6	-	-142	167	26	4	-
Valutakursdifferenser	-17	-31	32	96	-108	24	2	-19	5	-9	-58	54
<b>Utgående ackum. avskrivningar</b>	<b>-1 087</b>	<b>-1 012</b>	<b>-1 033</b>	<b>-8 809</b>	<b>-7 900</b>	<b>-7 028</b>	<b>-706</b>	<b>-580</b>	<b>-372</b>	<b>-1 102</b>	<b>-1 124</b>	<b>-1 095</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>513</b>	<b>568</b>	<b>684</b>	<b>11 037</b>	<b>10 766</b>	<b>11 330</b>	<b>1 185</b>	<b>1 211</b>	<b>1 383</b>	<b>220</b>	<b>226</b>	<b>215</b>

\* Omklassificeringar 2008 inkluderar omklassificering av airBaltics tillgångar vid det tillfälle då koncernen övergick till att redovisa airBaltic som intresseföretag. Koncernen sålde kvarvarande ägarandel i airBaltic i december 2008, se även not 34.

forts. Not 12

	Övriga inventarier & fordon			Pågående investeringar			Förskott anläggningstillgångar			Summa materiella anläggningstillgångar		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Ingående anskaffningsvärde	1 953	3 472	4 879	172	378	148	185	317	422	25 697	27 307	35 327
Investeringar	137	293	261	352	368	722	665	293	127	4 340	2 512	2 181
Aktiverade räntor	-	-	-	-	-	-	26	17	24	26	17	24
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	-324	-224	-167	-	-	-	-	-	-	-2 415	-1 829	-7 292
Företagsförsäljning (Not 34)	-32	-1 607	-1 367	-	-71	-93	-	-	-2	-36	-1 713	-2 290
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning (Not 10)	-	-79	-	-	-	-	-	-	-	-	-1 138	-
Omklassificeringar *	-68	19	-32	-290	-505	-398	-314	-434	-207	-393	151	-267
Valutakursdifferenser	27	79	-102	-2	2	-1	65	-8	-47	-8	390	-376
<b>Utgående ackum. ansk. värde</b>	<b>1 693</b>	<b>1 953</b>	<b>3 472</b>	<b>232</b>	<b>172</b>	<b>378</b>	<b>627</b>	<b>185</b>	<b>317</b>	<b>27 211</b>	<b>25 697</b>	<b>27 307</b>
Ingående avskrivningar	-1 645	-2 838	-3 666	-	-	-	-	-	-	-12 261	-12 366	-15 870
Årets avskrivningar i kvarvarande verksamheter	-105	-89	-121	-	-	-	-	-	-	-1 552	-1 416	-1 608
Årets avskrivningar i avvecklade verksamheter	-1	-42	-196	-	-	-	-	-	-	-8	-153	-342
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	309	220	158	-	-	-	-	-	-	561	364	3 592
Företagsförsäljning (Not 34)	30	1 136	903	-	-	-	-	-	-	34	1 162	1 488
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning (Not 10)	-	52	-	-	-	-	-	-	-	-	603	-
Omklassificeringar *	55	-4	-	-	-	-	-	-	-	93	-159	175
Valutakursdifferenser	-18	-80	84	-	-	-	-	-	-	54	-296	199
<b>Utgående ackum. avskrivningar</b>	<b>-1 375</b>	<b>-1 645</b>	<b>-2 838</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-13 079</b>	<b>-12 261</b>	<b>-12 366</b>
<b>Utgående planenligt restvärde</b>	<b>318</b>	<b>308</b>	<b>634</b>	<b>232</b>	<b>172</b>	<b>378</b>	<b>627</b>	<b>185</b>	<b>317</b>	<b>14 132</b>	<b>13 436</b>	<b>14 941</b>

\* Omklassificeringar 2008 inkluderar omklassificering av airBaltics tillgångar vid det tillfälle då koncernen övergick till att redovisa airBaltic som intresseföretag. Koncernen sålde kvarvarande ägarandel i airBaltic i december 2008, se även not 34.

SAS koncernens flygplansinnehav specificeras enligt följande:

	2008	2007	2006
Ägda	4 809	4 298	4 585
Finansiellt leasade	6 228	6 468	6 745
<b>Bokfört värde</b>	<b>11 037</b>	<b>10 766</b>	<b>11 330</b>

Under 2008 hade Koncernen i kvarvarande verksamheter ett resultat på 4 MSEK från försäljning av flygplan och byggnader (2007: 41, 2006: 76).

Under vart och ett av åren i den treårsperiod som avslutades den 31 december 2008 träffade Koncernen avtal om olika operationella leasingavtal och sale and leaseback-transaktioner avseende flygplan och egendom som diskuteras vidare i Not 31.

#### Finansiell leasing

Finansiellt leasade tillgångars bokförda värde uppgick på balansdagen till:

	Flygplan			Maskiner & inventarier		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Anskaffningsvärde	8 698	8 656	8 575	-	-	57
Avgår ackumulerade avskrivningar	-2 470	-2 188	-1 830	-	-	-12
<b>Bokfört värde finansiellt leasade tillgångar</b>	<b>6 228</b>	<b>6 468</b>	<b>6 745</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>45</b>

Den 31 december 2008 har koncernen avtal om finansiell leasing av flygplan som har en återstående löptid på upp till åtta år. Framtida minimileaseavgifter och deras nuvärden finns beskrivna mer detaljerat nedan. Leaseavgifterna består dels av minimileaseavgifter och dels av variabla avgifter som reflekterar för-

ändringar i kortfristiga marknadsräntor. De totala leaseavgifterna under 2008 uppgick till 500 MSEK (2007: 643; 2006: 804). Variabla avgifter påverkade årets leaseavgifter med 35 MSEK (2007: 113; 2006: 158).

Förfallotidpunkt	2008		2007		2006	
	Framtida minimileaseavgift	Nuvärde av framtida minimileaseavgift	Framtida minimileaseavgift	Nuvärde av framtida minimileaseavgift	Framtida minimileaseavgift	Nuvärde av framtida minimileaseavgift
Inom ett år	579	574	518	506	619	599
1-5 år	3 327	3 151	3 070	2 668	2 843	2 408
Över 5 år	789	669	1 141	827	2 273	1 613
<b>Summa</b>	<b>4 695</b>	<b>4 394</b>	<b>4 729</b>	<b>4 001</b>	<b>5 735</b>	<b>4 620</b>



forts. Not 12

#### Materiella anläggningstillgångar som leasas till andra parter

Koncernen har träffat avtal om att leasa vissa tillgångar till andra parter i enlighet med operationella leasingavtal.

Koncernen har utleasade tillgångar med bokförda värden enligt nedan:

	Flygplan			Maskiner & inventarier		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Anskaffningsvärde	1 458	1 459	1 283	14	12	8
Avgår ackumulerade avskrivningar	-887	-806	-655	-5	-4	-1
<b>Bokfört värde operationellt utleasade tillgångar</b>	<b>571</b>	<b>653</b>	<b>628</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>7</b>

Årets avskrivningar avseende operationellt utleasade tillgångar var 85 (2007:87; 2006: 63) MSEK.

Framtida leaseintäkter för operationella leasingavtal på balansdagen:

	2008	2007	2006
Inom ett år	299	252	188
1-5 år	631	512	424
Över 5 år	448	337	181
<b>Summa</b>	<b>1 378</b>	<b>1 101</b>	<b>793</b>

Förutom uthyrning av ägda tillgångar har koncernen även träffat avtal om vidareuthyrning, som redovisats som operationell leasing. Se not 31 för ytterligare information om Koncernens operationella leasingåtgärdanden.

#### Not 13 • Finansiella anläggningstillgångar

	Kapitalandelar i intresseföretag			Långfristiga fordr. hos intresseföretag			Andra värdepappersinnehav			Pensionsmedel, netto			Andra långfristiga fordringar			Summa finansiella anläggningstillgångar		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Ingående anskaffningsvärde	1 088	1 037	1 214	170	189	228	58	329	344	9 496	8 805	8 363	1 267	2 709	3 195	12 079	13 069	13 344
Tillskott	-	44	32	-	-	-	-	1	7	245	485	748	379	254	554	624	784	1 341
Resultatandelar i intresseföretag, kvarvarande verksamheter	-147	32	136	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-147	32	136
Resultatandelar i intresseföretag, avvecklade verksamheter	5	-23	-5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	-23	-5
Försäljning	-	-	-	-	-	-	-	-89	-	-	-	-	-	-	-	-	-89	-
Företagsförsäljning (Not 34)	-463	-	-90	-	-	-	-	-	-13	-28	-35	-116	-1	-25	-362	-492	-60	-581
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning (Not 10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1 159	-	-	-1 159	-
Amortering	-	-	-	-9	-8	-9	-	-	-	-	-	-	-208	-550	-514	-217	-558	-523
Utdelning	-	-14	-29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-14	-29
Omklassificeringar*	70	-3	-148	-193	-	-	-	-	2	-	-	-	-99	-7	-49	-222	-10	-195
Utrangeringar	-	-	-	-	-	-	-	-183	-	-	-	-	-	-	-	-	-183	-
Valutakursdifferenser	94	15	-73	32	-11	-30	-	-	-11	-55	241	-190	-7	45	-115	64	290	-419
Utgående ack. ansk. värde	647	1 088	1 037	-	170	189	58	58	329	9 658	9 496	8 805	1 331	1 267	2 709	11 694	12 079	13 069
Ingående omvärdering	-	-	-	-	-	-	-	508	63	-	-	-	-	-	-	-	508	63
Årets omvärdering	-	-	-	-	-	-	-	-13	508	-	-	-	-	-	-	-	-13	508
Försäljning	-	-	-	-	-	-	-	-495	-	-	-	-	-	-	-	-	-495	-
Företagsförsäljning (Not 34)	-	-	-	-	-	-	-	-	-63	-	-	-	-	-	-	-	-	-63
Utgående ack. omvärdering	-	-	-	-	-	-	-	-	508	-	-	-	-	-	-	-	-	508
Ingående nedskrivning	-25	-25	-	-	-	-	-53	-236	-193	-	-	-	-	-	-94	-78	-261	-287
Nedskrivning i kvarvarande verksamheter	-	-	-25	-	-	-	-	-	-50	-	-	-	-	-	-	-	-	-75
Nedskrivning av avvecklade verksamheter	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-	-	-	-	-	-	-	-	-1
Företagsförsäljning (Not 34)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94	-	-	94
Utrangeringar	-	-	-	-	-	-	-	183	-	-	-	-	-	-	-	-	183	-
Valutakursdifferenser	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8
Utgående nedskrivning	-25	-25	-25	-	-	-	-53	-53	-236	-	-	-	-	-	-	-78	-78	-261
<b>Utgående restvärde</b>	<b>622</b>	<b>1 063</b>	<b>1 012</b>	<b>-</b>	<b>170</b>	<b>189</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>601</b>	<b>9 658</b>	<b>9 496</b>	<b>8 805</b>	<b>1 331</b>	<b>1 267</b>	<b>2 709</b>	<b>11 616</b>	<b>12 001</b>	<b>13 316</b>

\* Omklassificeringar 2008 inkluderar omklassificering av airBaltics tillgångar vid det tillfälle då koncernen övergick till att redovisa airBaltic som intresseföretag. Koncernen sålde kvarvarande ägarandel i airBaltic i december 2008, se även not 34.

#### Not 14 • Långfristiga fordringar hos intresseföretag

Långfristiga fordringar består av ett lån som emitterades av Koncernen till Commercial Aviation Leasing Ltd och som förfaller 2009.

## Not 15 • Pensionsmedel, netto

	2008	2007	2006
Pensionsmedel, netto, fonderade ordningar	11 694	11 441	10 367
Pensionsmedel, netto, ofonderade ordningar	-2 036	-1 945	-1 562
<b>Summa</b>	<b>9 658</b>	<b>9 496</b>	<b>8 805</b>

De flesta pensionsordningar i Skandinavien är förmånsbaserade. Merparten av pensionsordningarna är säkrade genom försäkringsbolag. De kollektiva pensionsplanerna för tjänstemän i Sverige samt för personal i Norge är säkrade genom förmånsbaserade pensionsordningar i försäkringsbolag. I Sverige är pensionsordningarna säkrade främst hos Alecta och Euroben och i Norge hos Vital. Personalen i Danmark har i huvudsak premiebaserade lösningar.

En stor del av Koncernens anställda i Sverige omfattas av ITP-pension återförsäkrad i Alecta (Alectaplanen). Alectaplanen är en pensionsplan som omfattar flera arbetsgivare (s.k. multi-employer plan) och har av Redovisningsrådet klassificerats som en förmånsbestämd pensionsplan. Koncernen har ingått ett särskilt och specifikt avtal med Alecta av vilket det framgår att Alecta åtagit sig att tillhandahålla samtliga grunduppgifter beträffande anställda och före detta anställda omfattande lön, ålder m.m. vilka utgör underlag för koncernens redovisning enligt IAS 19. Överenskommelsen med Alecta innebär också att Koncernen erhållit en skriftlig bekräftelse att överskottet i Alectaplanen kommer Koncernen tillgodo i form av antingen indirekt eller direkt premiereduktion eller genom kontant återbetalning. Baserat på den information som Koncernen erhåller redovisar koncernen sin proportionella andel av Alectaplanens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader i enlighet med reglerna i IAS 19 avseende förmånsbestämda pensionsplaner.

Vid beräkning av pensionsförpliktelser, årets pensionsintjänning och avkastning används parametrar som fastställs lokalt i respektive land baserat på den lokala marknadssituationen samt förväntad framtida utveckling.

Den normala pensionsåldern för ej flygande personal följer i huvudsak respektive lands regler för allmän pensionering. Den normala pensionsåldern för flygande personal i SAS är 60 år. Enligt avtal med SAS piloter i Danmark, Norge och Sverige samt kabinanställda i Norge medges frivillig förtida avgång med pension från tidigast 55 år. SAS har även utfäst sig att för piloter vilka förlorar sin licens betala pension fram till ordinarie pensionsålder, 60 år. Kabinpersonal anställd i Sverige försäkras med 65 års pensionsålder men vid fyllda 50 år sänks pensionsåldern till 60 år. Det uppskattade nuvärdet för samtliga dessa åtaganden inkluderas i Koncernens beräknade totala pensionsförpliktelser.

Följande ekonomiska förutsättningar utgör ett vägt genomsnitt för Koncernen:

	2008	2007	2006
Diskonteringsränta	4,9%	5,8%	5,2%
Långsiktig avkastning	6,0%	6,2%	7,4%
Inflation	1,7%	1,7%	1,7%
Framtida lönejustering	2,6%	3,2%	2,6%
Framtida justering av löpande pensioner	1,7%	1,7%	1,7%

I enlighet med IAS 19 fastställs diskonteringsräntan baserat på marknadsmässig avkastning på företagsobligationer på balansdagen.

Diskonteringsräntan fastställs på balansdagen baserat på företagsobligationer och med hänsyn till relevant spread vars löptid är förenlig med löptiden för förpliktelserna. Den långsiktiga avkastningen ska motsvara en långsiktig förväntan på avkastning av fonderade medel med bakgrund i pensionsinstitutets placeringar i aktier respektive räntebärande värdepapper.

För de största pensionsordningarna i Sverige och Norge används följande specifika antaganden:

Diskonteringsränta	4,5% (2007: 5,5%; 2006: 5,0%)			i Sverige
	5,0% (2007: 6,0%; 2006: 5,5%)			i Norge
Långsiktig avkastning	6,0% (2007: 6,5%; 2006: 7,5%)			i Sverige
	6,0% (2007: 6,0%; 2006: 7,5%)			i Norge
Inflation	1,5% (2007: 1,5%; 2006: 1,5%)			i Sverige
	2,0% (2007: 2,0%; 2006: 2,0%)			i Norge
Kommande lönejusteringar	2,5% (2007: 2,5%; 2006: 2,5%)			i Sverige
	3,0% (2007: 4,0%; 2006: 3,0%)			i Norge

Förmånsbaserade pensionsordningar	2008	2007	2006
Årets pensionsintjänning	-1 079	-1 008	-1 034
Ränta på pensionsavsättningar	-1 618	-1 488	-1 340
Årets förväntade avkastning på fonderade medel	1 786	1 841	1 981
Årets amorteringar av estimatavvikelser och planändringar	-641	-506	-448
<b>Årets resultatpåverkan, netto, avseende förmånsbaserade pensionsordningar i kvarvarande verksamheter</b>	<b>-1 552</b>	<b>-1 161</b>	<b>-841</b>

En analys av statusen för Koncernens tillgångar för förmånsbaserade pensionsordningar, med utgångspunkt för alla förmånsbaserade pensionsplaner specificeras i tabellen nedan

Status per 31 december	2008	2007	2006
Fonderade medel	30 472	30 585	27 954
Pensionsförpliktelser	-32 615	-29 069	-27 307
Differens fonderade medel och förpliktelser	-2 143	1 516	647
Ej resultatförda estimatavvikelser samt planändringar	11 801	7 980	8 158
<b>Bokförd tillgång</b>	<b>9 658</b>	<b>9 496</b>	<b>8 805</b>

IAS 19 tillåter uppskjutande av redovisning av avvikelser som uppstår under året genom amortering av ackumulerade avvikelser som överstiger 10% av förpliktelsen eller de fonderade medel över den genomsnittliga kvarvarande intjänningstiden, som SAS uppskattar till 15 år. Detta återspeglas som oredovisade estimatavvikelser och planändringar i tabellen ovan.

Som nämnts ovan uppgick den oredovisade estimatavvikelsen till cirka 8 miljarder SEK den 31 december 2007. Mot bakgrund av en svag börsutveckling under 2008 ökade avvikelserna med cirka 1,5 miljarder SEK beroende på lägre avkastning med i genomsnitt 5%. Därutöver sänktes diskonteringsräntan med 1 procentenhet i Sverige och Norge. Lönejusteringarna i Norge reducerades dessutom med 1 procentenhet till 3%. Dessa förändringar ledde tillsammans till en ökning av avvikelserna om 2,3 miljarder SEK. Avvikelsen amorteras under de kommande åren med cirka 0,6–0,7 miljarder SEK per år. I de fall avkastningen på tillgångarna i pensionsordningarna förbättras kommer detta att reducera estimatavvikelsen.

Förändringar i förpliktelsen och fonderade medel för vart och ett av de tre åren specificeras i tabellen nedan.

Förändringar av nuvärdet av förpliktelsen för förmånsbestämda planer	2008	2007	2006
Förpliktelse för förmånsbestämda planer per den 1 januari	29 069	27 307	25 702
Utbetalda pensioner	-1 470	-1 250	-1 218
Kostnad för intjänning	1 079	1 008	1 034
Räntekostnad	1 660	1 488	1 340
Aktuariella vinster och förluster (-/+)	2 636	-670	1 885
Effekter av sålda bolag	-95	-67	-376
Valutakursdifferenser	-264	1 253	-1 060
<b>Förpliktelse för förmånsbestämda planer per 31 december</b>	<b>32 615</b>	<b>29 069</b>	<b>27 307</b>

forts. Not 15

<b>Förändringar av förvaltnings- tillgångarnas verkliga värde</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde per den 1 januari	30 585	27 954	26 734
Inbetalda premier	1 557	1 535	1 484
Utbetalda pensioner	-1 230	-971	-883
Förväntad avkastn. på förvaltningstillgångar	1 786	1 841	1 981
Aktuariella vinster och förluster (+/-)	-1 877	-433	349
Utnyttjande av företagsanknutna medel i Alecta	-	-273	-385
Effekter av sålda bolag	-111	-102	-401
Valutakursdifferenser	-238	1 034	-925
<b>Förändringarnas verkliga värde per 31 december</b>	<b>30 472</b>	<b>30 585</b>	<b>27 954</b>

<b>Koncernens förvaltningstillgångar består av följande</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Aktier	18%	31%	35%
Räntebärande värdepapper	70%	57%	55%
Fastigheter	9%	9%	9%
Övrigt	3%	3%	1%
	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

I vissa pensionsordningar har under tidigare år den verkliga avkastningen varit lägre än koncernens beräknade långsiktiga avkastning vilket avspeglas i posten ej resultatförda estimatavvikelser. Den faktiska avkastningen på förvaltningstillgångarna var under år 2007, 5% och under 2006, 7.2%. För 2008 beräknas avkastningen bli cirka 1%.

Skillnaden mellan differens fonderade medel/förpliktelser och nettobokförd tillgång visas nedan:

	Fonderade medel	För- pliktelse (PBO)	Differens fonderade medel/för- pliktelse	Pensions- medel, netto
Pensionsplaner i Sverige	13 360	11 355	2 005	6 031
Pensionsplaner i Norge	11 382	14 873	-3 491	2 323
Pensionsplaner i övriga länder	5 730	6 387	-657	1 304
<b>Summa</b>	<b>30 472</b>	<b>32 615</b>	<b>-2 143</b>	<b>9 658</b>

Pensionsmedel, netto, omfattande pensionsförpliktelser, förvaltningstillgångar samt ej resultatförda planändringar och estimatavvikelser har för de förmånsbaserade pensionsordningarna utvecklats på följande sätt:

	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Ingående balans	9 496	8 805	8 363
Årets resultatpåverkan i kvarvarande och avvecklade verksamheter	-1 552	-1 161	-855
Inbetalda premier	1 557	1 535	1 484
Utbetalda pensioner	240	279	335
Utnyttjande av företagsanknutna medel i Alecta	-	-273	-385
Pensionsmedel i avyttrade verksamheter	-28	-35	-116
Förändring av estimatavvikelser	-	105	169
Valutakurseffekt	-55	241	-190
<b>Utgående balans</b>	<b>9 658</b>	<b>9 496</b>	<b>8 805</b>

Av totala pensionsförpliktelser: 32 615 MSEK (2007: 29 069; 2006: 27 307), var 29 612 MSEK (2007: 25 962; 2006: 24 637) fonderade och 3 003 MSEK (2007: 3 107; 2006: 2 670) ofonderade.

Under 2009 förväntas inbetalda premier uppgå till cirka 1 700 MSEK.

	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Nuvärde av förmånsbestämd förpliktelse	-32 615	-29 069	-27 307
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	30 472	30 585	27 954
<b>Underskott/överskott</b>	<b>-2 143</b>	<b>1 516</b>	<b>647</b>
Erfarenhetsbaserad justering avseende förvaltningstillgångar	-1 529	289	19
Erfarenhetsbaserad justering avseende förmånsbestämda förpliktelser	318	610	286

IAS 19 håller på att revideras och ett diskussionsunderlag med vissa förslag har tagits fram av IASB. De föreslagna förändringarna, som innebär att estimatavvikelser ej längre får amorteras över resterande genomsnittliga tjänstgöringstid utan löpande föras direkt mot eget kapital alternativt redovisas i resultaträkningen, kommer sannolikt att träda i kraft tidigast den 1 januari 2012. Denna förändring kommer att medföra att den vid tidpunkten för ikraftträdandet då ackumulerade avvikelsen i sin helhet måste föras mot eget kapital.

#### Not 16 • Varulager och förråd

	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Förråd, flygmateriel	581	610	740
Förråd, övrigt	176	171	151
Varulager	62	68	102
<b>Summa</b>	<b>819</b>	<b>849</b>	<b>993</b>
Värderat till anskaffningskostnad	819	835	982
Värderat till nettoförsäljningsvärde	-	14	11
<b>Summa</b>	<b>819</b>	<b>849</b>	<b>993</b>

#### Not 17 • Kortfristiga fordringar

Nedskrivning av kundfordringar netto av återvunnet belopp har belastat resultatet i kvarvarande verksamheter med 41 MSEK (2007: 27; 2006: 64). I avvecklade verksamheter var motsvarande belopp 146 MSEK (2007: 107; 2006: -9)

<b>Åldersanalys ej nedskrivna kundfordringar</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Ej förfallna kundfordringar	1 232	1 613	2 791
Förfallna < 31 dagar	205	223	472
Förfallna 31-90 dagar	92	61	271
Förfallna 91-180 dagar	40	29	124
Förfallna > 180 dagar	282	25	260
<b>Summa</b>	<b>1 851</b>	<b>1 951</b>	<b>3 918</b>

<b>Avsättning för osäkra kundfordringar</b>	<b>2008</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>
Ingående avsättning	135	215	143
Avyttrade dotterbolag	-6	-	-
Omklassificering till tillgångar för försäljning	-	-93	-
Reservering för befarade förluster	30	33	101
Återförda reserveringar	-42	-13	-5
Konstaterade förluster	-23	-8	-18
Valutakursdifferenser	0	1	-6
<b>Summa</b>	<b>94</b>	<b>135</b>	<b>215</b>

**Not 18 • Kortfristiga fordringar hos intresseföretag**

	2008	2007	2006
ST Aerospace Solutions (Europe) A/S	-	365	234
Commercial Aviation Leasing Ltd	375	128	113
AS Estonian Air	104	-	-
Skyways Holding AB	-	8	-
Övriga företag	-	9	10
<b>Summa</b>	<b>479</b>	<b>510</b>	<b>357</b>

**Not 19 • Kortfristiga placeringar**

	2008	2007	2006
Statsskuldväxlar	-	1 990	1 997
Bostadscertifikat	748	2 379	3 539
Depositioner	2 412	1 754	2 641
Företagscertifikat	499	945	747
Övrigt	213	240	193
<b>Summa</b>	<b>3 872</b>	<b>7 308</b>	<b>9 117</b>

De kortfristiga placeringarna har en löptid om högst tre månader.

**Not 20 • Eget kapital***Aktiekapital*

Bolaget har två slags aktier, stamaktier och förlagsaktier. Per den 31 december 2008 fanns 164 500 000 stamaktier utfärdade och utestående, som tillsammans utgör ett registrerat aktiekapital på 1 645 000 000 SEK. Det finns inte några utfärdade eller utestående förlagsaktier.

Stamaktierna är uppdelade på 164 500 000 aktier som har ett nominellt värde på 10 SEK per aktie.

Stamaktierna ger aktieinnehavarna alla de rättigheter som finns i Aktiebolagslagen och bolagsordningen. Förlagsaktierna ger aktieinnehavarna rätt att delta i och rösta på bolagets stämmor. Förlagsaktier ger inte aktieinnehavarna rätt till utdelning eller att delta i fondemission. Skulle förlagsaktier inlösas eller bolaget upplösas och bolagets tillgångar utskiftas erhåller innehavare av förlagsaktier endast ersättning motsvarande aktiernas nominella värde plus en ränteersättning.

Bolagsordningen kräver att en majoritetsandel av aktierna innehas av skandinaviska aktieägare. För att säkra detta ägandeförhållande har Styrelsen rätt att besluta om obligatorisk inlösen av aktier som innehas av utomskandinaviska aktieägare utan återbetalning till berörda aktieägare. Om inlösen av sådana aktier inte är möjlig, har Styrelsen rätt att (efter godkännande av bolagsstämman) överlåta teckningsoptioner, vilka ger rätt till teckning av förlagsaktier, till skandinaviska aktieägare för att späda ut utomskandinaviska aktieägares aktieinnehav till under 50%.

*Utdelningspolicy*

Koncernens årliga utdelning fastställs med beaktande av Koncernens resultat, finansiella ställning, kapitalbehov samt relevanta makroekonomiska förhållanden. All utdelning sker baserat på Bolagets bedömning.

*Reserver*

Omräkningsreserven omfattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av finansiella rapporter från utländska verksamheter som har upprättat sina finansiella rapporter i en annan valuta än svenska kronor. Vidare består omräkningsreserven av valutakursdifferenser som uppstår vid omvärdering av skulder och valutaterminer som upptagits som säkringsinstrument av en nettoinvestering i utländsk verksamhet.

Verkligt värdereserven inkluderar den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas fram till dess att tillgången antingen säljs eller skrivs ned permanent.

Säkringsreserven innefattar den effektiva andelen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på ett kassaflödesinstrument hänförligt till säkringstransaktioner som ännu inte inträffat.

**Not 21 • Förlagslån**

Under 1986 emitterades ett förlagslån på 200 MCHF. Lånet löper utan fastställd förfallodag. SAS har exklusiv rätt att säga upp lånet vart femte år. Räntesatsen fastställs för perioder om 10 år och uppgår fr.o.m. januari 2006 till 2,375%. Koncernen har tidigare återköpt obligationer varefter lånet uppgår till nominellt 127 MCHF eller motsvarande 934 MSEK per den 31 december 2008. Koncernen har ingått ränteswapavtal för att ändra räntexponeringen på lånet från fast till rörlig ränta och lånet ingår därmed i en verkligt värdesäkring.

Lånet är noterat och på balansdagen uppgick det totala marknadsvärdet (inklusive kreditrisk) till 42 MCHF (2007: 61; 2006: 67), motvärde 308 MSEK (2007: 348; 2006: 376).

**Not 22 • Obligationslån**

I maj 2001 träffade vissa av Koncernens dotterbolag, SAS Denmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB, ett avtal som gjorde det möjligt för konsortiet att, med Moderbolagets godkännande, etablera ett program för europeiska medellånga lån på 1 000 000 000 EUR ("EMTN-programmet"). EMTN-programmet gjorde det möjligt för Koncernen att utfärda obligationer med fast eller rörlig ränta eller ingen ränta i alla valutor.

Detaljerad information om koncernens utfärdade obligationer på balansdagen finns angiven nedan:

Ursprungligt emitterat belopp	Räntesats	Utfärdandedatum	Löptid	Återstående skuld valuta	Bokfört värde MSEK
108,0 MEUR	7,725%	2003	2010	104,1 MEUR	1 139
200,0 MSEK	8,068%	2005	2010	199,8 MSEK	200
454,0 MNOK	9,860%	2005	2010	452,6 MNOK	499
265,5 MNOK	7,000%	2005	2010	265,5 MNOK	294
50,0 MNOK	7,000%	2005	2010	49,6 MNOK	55
17,0 MNOK	7,000%	2005	2010	16,9 MNOK	19
213,0 MNOK	9,856%	2006	2010	5,9 MNOK	6
<b>Summa</b>					<b>2 212</b>
Avgår: kortfristig andel					-
Avgår: beloppet som ingår i skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning					-
<b>Summa långfristig andel</b>					<b>2 212</b>

Den 31 december 2008 hade Koncernen utfärdade och utestående obligationer till ett värde av 2 212 MSEK (2007: 2 079; 2006: 7 135).

Dessa obligationslån redovisas till upplupet anskaffningsvärde, förutom de som betecknas som verkligt värdesäkringar, som redovisas till verkligt värde. Dessa lån löper till rörlig ränta förutom lånen på 265,6 MNOK, 50,0 MNOK och 17,0 MNOK som löper till fast ränta. Räntexponeringen hanteras genom ränteswapavtal för justering av villkoret med fast ränta.

Dessutom har koncernen ingått valutaderivat för vissa av dessa obligationer i syfte att begränsa valutarisken.

**Not 23 • Övriga lån**

	2008 Bokfört värde	2007 Bokfört värde	2006 Bokfört värde
Avtal om finansiell leasing	4 210	3 818	4 470
Övriga lån	7 204	514	1 940
<b>Summa</b>	<b>11 414</b>	<b>4 332</b>	<b>6 410</b>
Avgår: kortfristig del	-872	-343	-725
<b>Summa långfristig del</b>	<b>10 542</b>	<b>3 989</b>	<b>5 685</b>
Skulder hänförliga till innehav av tillgångar för försäljning	-7	-53	-
<b>Summa övriga lån</b>	<b>10 535</b>	<b>3 936</b>	<b>5 685</b>

forts. Not 23

#### Förfalloprofil

för övriga lån:	2009	2010	2011	2012	2013	2014>	Summa
Finansiella leasor	436	465	1 002	1 110	473	724	4 210
Övriga lån	443	4 393	1 085	54	1 098	131	7 204
<b>Summa</b>	<b>879</b>	<b>4 858</b>	<b>2 087</b>	<b>1 164</b>	<b>1 571</b>	<b>855</b>	<b>11 414</b>

Övriga lån avser huvudsakligen upplåning inom ramen för olika revolverande kreditfaciliteterna (se not 24 för ytterligare information). De revolverande kreditfaciliteterna ger koncernen tillgång till upplåning i Euro, NOK, SEK och USD. Räntan på vissa av dessa lån binds var tredje månad till den då gällande marknadsräntan plus en rörlig marginal. Den använda marknadsräntan är kopplad till det underliggande lånet, exempelvis baseras lån i Euro på EURIBOR. Den rörliga marginalen baseras på vissa nyckeltal som beräknas utifrån koncernens resultat i samband med utgivandet av koncernens kvartalsrapporter.

#### Not 24 • Finansiell riskhantering och finansiella derivat

Koncernen är exponerad för olika typer av finansiella risker. All riskhantering hanteras centralt och i enlighet med den finansiella policy som fastställts av Styrelsen.

Koncernen använder derivatinstrument som en del i sin finansiella riskhantering för att begränsa sin exponering för vissa marknadsrisker, inklusive valutafluktuationer, ränteförändringar och förändringar i priset på flygbränsle.

#### Valutarisker

Koncernen är exponerad för valutarisk både avseende transaktionsrisk och valutaomvandlingsrisk. Transaktionsrisken uppstår på kassaflöden i andra valutor än SEK. Kassaflöden som skapar denna exponering är i första hand relaterade till försäljning av flygplan och kassaflöden i samband med kommersiella flöden och skulder.

För att hantera denna exponering ingår koncernen valutaderivat. Med utgångspunkt i Koncernens finanspolicy säkras 60–90% av koncernens prognostiserade kassaflöde för 12 månader från den kommersiella verksamheten. Dessutom hanterar Koncernen sin exponering av kassaflöden i samband med framtida försäljning av flygplan genom att träffa avtal om valutaderivat med ett nominellt värde som motsvarar 20 - 80% av det bokförda värdet för flygplansflottan. Vidare kan framtida kontrakterade flygplansköp i USD valutasäkras med upp till 80% av kontrakterade belopp.

Dessutom exponeras Koncernen för valutarisker när poster i balansräkningen i utländska valutor omräknas till Koncernens redovisningsvaluta. För att hantera denna risk har Koncernen en policy som går ut på att i huvudsak bevara sina finansiella nettoskulder i redovisningsvalutan för varje dotterföretag.

Koncernen säkrar dessutom investeringar i utländska dotterbolag genom lånetransaktioner och finansiella derivatinstrument.

#### Ränterisker

Koncernen exponeras för ränterisk på den finansiella nettoskulden (räntebärande tillgångar och skulder). Koncernens upplåning inkluderar lån till både fast och rörlig ränta. Koncernens policy är att hantera ränterisken baserat på den nuvarande marknadssituationen och, när så är lämpligt, ingår avtal om räntederivat för att begränsa risken. Historiskt har koncernens policy varit att den genomsnittliga räntebindningstidningen på den finansiella nettoskulden skulle motsvara 3,5 år, vilket baserats på andelen av koncernens upplåning till fast ränta. Emellertid ökade koncernen under slutet av 2008 väsentligen sin upplåning inom ramen för sina revolverande kreditfaciliteter vilka har rörlig ränta. Baserat på dessa låns beskaffenhet och de aktuella marknadsräntorna har koncernen inte ingått några avtal om räntederivat för dessa lån. Som ett resultat var den genomsnittliga räntebindningstiden under 2008 var cirka 2,6 år (2007: 3,8; 2006: 3,5). Vid utgången av 2008 var räntebindningstiden 0,4 år (2007: 2,5; 2006: 4,8) vilket är ett resultat av en större andel lån till rörlig ränta vid utgången av 2008.

#### Bränslerisker

Koncernens rörelseresultat kan påverkas avsevärt av förändringar i priset på flygbränsle. Även om Koncernen har ingått långsiktiga avtal om bränsleinköp, regleras vissa av dessa avtal av index på bränslemarknaden. För att hantera denna risk gör Koncernen prognoser om behovet av flygbränsle och ingår futures för att minska exponeringen för förändringar i bränslepriset. Enligt Kon-

cernens riskhanteringspolicy säkrar man kostnaden för mellan 40 och 60% av sin förmodade bränsleförbrukning under kommande 12-månadersperiod. Den 31 december 2008 hade Koncernen i enlighet med denna policy träffat avtal om derivat som omfattar cirka 45% av Koncernens beräknade bränslebehov för 2009. Under 2008 stod kostnader i samband med flygbränsle för 19,3% av koncernens rörelsekostnader, jämfört med drygt 17% under 2007.

#### Känslighetsanalys

Marknadsrisk	Förändring	Resultat påverkan MSEK		Eget kapital påverkan MSEK	
		2008	2007	2008	2007
Marknadsräntor	+1%	-19	-14	11	20
Marknadsräntor	-1%	20	14	-12	-21
Valuta	+10%	-1	0	-62	-427
Valuta	-10%	3	2	80	447
Bränslepris	+10%	0	0	166	260
Bränslepris	-10%	0	0	-161	-305

Utöver ovanstående effekt på eget kapital påverkas eget kapital vid 10% valutaförändring med 334 (511) MSEK av värdeförändringar för säkringar av nettoinvesteringar. Motsvarande värdeförändring uppstår för nettoinvesteringar i utlandsverksamhet. Nettoeffekten av ovanstående värdeförändringar ger ingen påverkan på eget kapital. Resterande belopp består av värdeförändring för kassaflödesräkningar.

I ovanstående tabell visar känslighetsanalysen avseende marknadsräntor den omedelbara omvärderingseffekten på balansdagen för räntederivat, verkligt värde säkringar och kortfristiga placeringar vid en 1-procentig parallellförskjutning av avkastningskurvan. Känslighetsanalysen avseende valuta visar den omedelbara omvärderingseffekten vid en 10-procentig förstärkning eller försvagning av den svenska kronan gentemot samtliga valutor som SAS koncernen är exponerad för. Vid känslighetsanalys avseende resultatpåverkan för bränslederivat har simuleringen baserats på ett 10-procentigt parallellskift avseende priskurvan för underliggande bränsle.

#### Kreditrisk

Koncernens finansiella transaktioner ger upphov till exponering för kreditrisk gentemot de finansiella motparterna. Med kreditrisk eller motpartsrisik avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina åtaganden enligt ingångna avtal. Finanspolycyn föreskriver att transaktioner endast får ingås med motparter med hög kreditvärdighet, definierat som kategori A3/P-1 eller bättre enligt Moody's.

Fastställda motpartsgränser finns för varje motpart och revideras kontinuerligt. För att begränsa motpartsrisken ytterligare har ISDA-avtal (nettingavtal) ingåtts med de flesta motparter. Den kreditmässiga exponeringen är geografiskt koncentrerad till Norden med 86%. Resterande kreditexponering är fördelad med 7% i övriga Europa och med 7% i övriga världen. Den maximala kreditexponeringen för derivatinstrument motsvarar bokfört värde, se tabell nedan under rubriken finansiella derivat. För kortfristiga placeringar utgörs kreditriskens storlek av det bokförda värdet och fördelar sig enligt följande:

Rating (Moody's)	2008	2007	2006
Aaa/P-1	-	1 990	1 997
Aa1/P-1	3 459	2 882	1 970
Aa2/P-1	213	595	448
Aa3/P-1	-	744	3 903
A1/P-1	100	799	99
A2/P-1	100	298	700
A3/P-1	-	-	0
<b>Summa</b>	<b>3 872</b>	<b>7 308</b>	<b>9 117</b>

Beträffande SAS koncernens kundfordringar är kreditrisken spridd på ett stort antal kunder, såväl privatpersoner som företag i olika branscher. Kreditinformation inhämtas av Koncernen i förhand före tillhandahållandet av tjänster till kunden i syfte att minimera risken för kundförluster och baseras på koncernintern information om betalningsbeteende kompletterad med kredit- och affärsinformation från externa källor.

forts. Not 24

Den maximala kreditrisken för SAS koncernen överensstämmer med de finansiella tillgångarnas bokförda värde enligt kategoriseringstabell.

#### Likviditets- och upplåningsrisker

Med likviditets- och upplåningsrisker avses risken att tillräcklig likviditet inte är tillgänglig vid önskad tidpunkt, samt att refinansiering av förfallna lån blir kostsam eller försvårad.

Koncernens målsättning är att den tillgängliga likviditeten minimum ska uppgå till 20% av SAS koncernens omsättning varav minst hälften ska hållas i likvida medel. Den tillgängliga likviditeten definieras av koncernens likviditetsstrategi och motsvarar likvida medel plus totala outnyttjade kreditfaciliteter. Den 31 december 2008 uppgick koncernens likviditet till 8 825 MSEK, med kassa och banktillgodohavanden på 1 911 MSEK, kortfristiga placeringar uppgick till 3 872 MSEK och totala outnyttjade kreditfaciliteter till 3 042 MSEK. SAS koncernens likvida medel ska hållas i instrument med god likviditet eller kort löptid med kreditvärdighet om lägst A3/P-1 enligt kreditvärderingsinstitutet Moody's.

#### Kontrakterade kreditlöften:

Koncernen har träffat avtal om olika kreditfaciliteter för att säkra ytterligare finansiering vid behov. I tabellen nedan finns en detaljerad beskrivning av dessa faciliteter den 31 december 2008.

Facilitet	Total facilitet	Utnyttjad facilitet	Outnyttjad facilitet	Förfalldatum
Revolverande kreditfacilitet 366 MEUR	4 002	4 002	-	2010
Revolverande kreditfacilitet 90 MNOK	99	99	-	2011
Revolverande kreditfacilitet 156 MUSD	1 209	1 157	52	2011
Revolverande kreditfacilitet 125 MUSD	969	929	40	2013
Bilaterala bankfaciliteter	500	-	500	2011
Bilaterala bankfaciliteter	500	-	500	2009
Bilaterala bankfaciliteter	250	-	250	2010
Kreditfacilitet, 213 MUSD	1 648	165	1 483	2009
Övriga faciliteter	560	343	217	2009
<b>Summa</b>	<b>9 737</b>	<b>6 695</b>	<b>3 042</b>	

Den 31 december 2008 uppgick Koncernens totala räntebärande skulder till 16 117 MSEK (2007: 12 042; 2006: 16 478). 38% (2007: 0%; 2006: 0%) av de räntebärande skulderna är förenade med krav på finansiella nyckeltal som kräver att Koncernen ska bibehålla vissa nivåer på kassaflöde och nyckeltal om skuldsättning och likviditet. Förutom dessa finansiella bestämmelser lyder Koncernen under vissa icke-finansiella bestämmelser som kan påverka Koncernens förmåga att skapa eller ha utestående panter, kvarstader eller andra säkerheter för nuvarande eller framtida tillgångar och intäkter.

Den genomsnittliga löptiden för de räntebärande skulderna uppgick till cirka 2,2 år den 31 december 2008 (2007: 2,3; 2006: 2,9). Förlagslån på 127 MCHF har exkluderats, eftersom lånet inte har någon fastställd förfalldag.

#### Likviditetsrisk

31 december 2008	Upp till 3 mån	3-12 mån	1-5 år	Över 5 år
Förlagslån	22	-	89	1 001
Obligationslån	39	114	2 407	-
Övriga lån	198	459	7 322	156
Finansiella leasar	111	467	3 357	774
Kortfristiga lån	770	-	-	-
Övriga skulder	-	-	241	-
Bränslederivat	559	1 685	11	-
Valutaderivat	-744	-748	-	-
Ränteswapavtal	25	-9	8	5
Leverantörsskulder	2 068	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>3 048</b>	<b>1 968</b>	<b>13 435</b>	<b>1 936</b>

31 december 2007	Upp till 3 mån	3-12 mån	1-5 år	Över 5 år
Förlagslån	17	-	69	794
Obligationslån	15	4 359	2 343	-
Övriga lån	95	29	388	72
Finansiella leasar	108	437	3 443	1 314
Kortfristiga lån	1	1	-	-
Bränslederivat	-260	-286	-	-
Valutaderivat	167	23	-	-
Ränteswapavtal	88	-173	24	9
Leverantörsskulder	2 108	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>2 339</b>	<b>4 390</b>	<b>6 267</b>	<b>2 189</b>

31 december 2006	Upp till 3 mån	3-12 mån	1-5 år	Över 5 år
Förlagslån	17	-	68	802
Obligationslån	37	538	7 801	-
Övriga lån	72	277	2 251	84
Finansiella leasar	116	529	3 040	2 594
Kortfristiga lån	1 136	-	-	-
Ränteswapavtal	97	107	-37	8
Leverantörsskulder	3 350	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>4 825</b>	<b>1 451</b>	<b>13 123</b>	<b>3 488</b>

Av beloppen ovan per 31 december 2008 förfaller 7 070 MSEK under 2010.

Ovanstående tabell visar återstående kontraktssenlig löptid för koncernens finansiella skulder exklusive verksamheter som redovisas som innehav av tillgångar för försäljning. De belopp som lämnas upplysning om är de kontraktssenliga ej diskonterade kassaflödena för de finansiella skulderna, baserat på tidigaste datum de kan komma att förfalla. Tabellen ovan innehåller både ränta och nominellt belopp.

#### Finansiella derivat

Som nämns ovan används olika typer av valutaderivat såsom valutaterminskontrakt, valutaswapavtal och valutoptioner för att hantera valutaexponeringen. Vidare hanteras ränterisikexponering med olika typer av räntederivat såsom FRA (forward rate agreements), futures, ränteswapavtal och valutaränteswapavtal.

Per den 31 december 2008 uppgick det verkliga värdet på SAS koncernens utestående derivatinstrument till totalt -792 MSEK (2007: 409; 2006: -81), fördelat enligt nedanstående tabell.

	2008				2007				2006	
	Utestående volym	Tillgångar	Skulder	Netto	Utestående volym	Tillgångar	Skulder	Netto	Utestående volym	Verkligt värde, netto
Valutaderivat	29 747	1 741	-249	1 492	25 836	71	-261	-190	18 951	129
Räntederivat	12 875	4	-33	-29	10 309	1	51	52	14 867	-46
Bränslederivat	7 033	-2 233	-22	-2 255	5 835	547	-	547	9 532	-164
<b>Summa</b>	<b>49 655</b>	<b>-488</b>	<b>-304</b>	<b>-792</b>	<b>41 980</b>	<b>619</b>	<b>-210</b>	<b>409</b>	<b>43 350</b>	<b>-81</b>

forts. Not 24

Koncernen redovisade –659 (2007: 1 187; 2006: 588) MSEK i verkligt värdevinster/-förluster i samband med kassaflödessäkringar i det egna kapitalet per den 31 december 2008. Dessa förväntas falla ut i resultaträkningen under följande år:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014->	Summa
Flygplan	-28	183	9	-6	0	123	281
Kommersiella flöden	1 105	-	-	-	-	-	1 105
Räntederivat	-	-	-	-	-13	-12	-25
Bränslederivat	-2 244	-11	-	-	-	-	-2 255
Uppskjuten skatt	307	-45	-3	2	3	-29	235
<b>Effekt på eget kapital</b>	<b>-860</b>	<b>127</b>	<b>6</b>	<b>-4</b>	<b>-10</b>	<b>82</b>	<b>-659</b>

Det verkliga värdet är det belopp som erhålls eller betalas, om utestående finansiella instrument säljs på balansdagen.

Det totala bokförda värdet för Koncernens finansiella derivatinstrument presenteras i följande balansposter:

	2008	2007	2006
Andra långfristiga fordringar	4	1	55
Övriga fordringar	-492	618	122
<b>Summa derivattillgångar</b>	<b>-488</b>	<b>619</b>	<b>177</b>
Andra lån	-24	-51	-35
Kortfristiga skulder	-280	-159	-223
<b>Summa derivatskulder</b>	<b>-304</b>	<b>-210</b>	<b>-258</b>
<b>Derivattillgångar / -skulder netto vid periodens slut</b>	<b>-792</b>	<b>409</b>	<b>-81</b>
Allokering av derivat enligt följande:			
Kassaflödessäkringar	-1 011	322	56
Verkligt värdesäkringar	40	-32	-233
Säkring av nettoinvesteringar	-46	-81	54
Derivat som inte betecknas som säkringar ur redovisningssynpunkt	225	200	42
<b>Derivattillgångar / -skulder netto vid periodens slut</b>	<b>-792</b>	<b>409</b>	<b>-81</b>

#### Kassaflödessäkringar

##### Flygplansinvesteringar

Investeringar i flygplan motsvarar de uppskattade nettokassaflöden som associeras med framtida försäljningar av flygplan. De lån och valutaterminkontrakt som associeras med försäljning av flygplan har betecknats som kassaflödessäkringar och den 31 december 2008 redovisades det verkliga värdet som associeras med dessa säkringar i eget kapital till ett värde på 207 MSEK (2007: 952; 2006: 740).

##### Kommersiella flöden

Valutaderivat används för att hantera transaktionsrisken i samband med prognostiserade kommersiella flöden. Dessa valutaderivat har betecknats som kassaflödessäkringar. Under förutsättning att effektiviteten hos säkringarna kan påvisas, redovisas den ackumulerade förändringen i marknadsvärdet för varje säkringstransaktion i eget kapital tills den återförs till resultaträkningen som en kostnad/intäkt. Den 31 december 2008 var det verkliga värdet för dessa derivat som redovisades i eget kapital 814 MSEK (2007: -159; 2006: 58).

##### Räntederivat

När Koncernen lånar till rörlig ränta och ingår ränteswapavtal, i vilka det avtalas att rörlig ränta erhålles och fast ränta betalas, klassificeras säkringsförhållandet som en kassaflödessäkring. När säkringsredovisning tillämpas redovisas den effektiva delen av värdeförändringen i säkringsinstrumentet i eget kapital. Den 31 december 2008 redovisades den ackumulerade effekten på dessa derivat i eget kapital till ett belopp på -18 MSEK (2007: 1; 2006: 40). I takt med att Koncernen återbetalar lån och tillhörande ränta redovisas summan av kassaflödessäkringar som en komponent av finansiella intäkter och finansiella kostnader.

##### Bränslederivat

Bränslederivat används för att hantera prisrisken i samband med flygbränsle. Dessa derivat har betecknats som kassaflödessäkringar. Den 31 december 2008 redovisades den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessaerade bränslederivat i eget kapital till ett belopp på -1 662 MSEK (2007: 393; 2006: -250). I takt med att de underliggande flygbränsletransaktionerna slutförs redovisar Koncernen värdet på kassaflödessaeringen som en komponent av övriga rörelse-kostnader.

##### Verkligt värdesäkring

I de fall SAS koncernen lånar till fast ränta och ändrar ränteeponeringen genom att ingå ränteswapavtal, i vilket det avtalas att fast ränta erhålles och rörlig ränta betalas, klassificeras säkringsförhållandet som en verkligt värdesäkring. När säkringsredovisning tillämpas redovisas värdeförändringarna hänförliga till säkringsinstrumentet över räntenettet där effekterna motverkas genom att även underliggande säkrad position (lånets räntedel) värderas till verkligt värde och redovisas över räntenettet. De räntederivat som utgör säkringstransaktioner är villkorsmässigt matchade mot enskilda lån.

##### Säkringsredovisade derivat, säkring av nettoinvestering i utlandsverksamheter

För att säkra nettoinvestering i utlandsverksamhet har SAS ingått valuta-derivatavtal och lån i motsvarande valuta. När säkringsredovisning tillämpas redovisas den effektiva delen av säkringsinstrumentets värdeförändring i eget kapital. De valutor där säkring av nettoinvestering sker är DKK och NOK. Den 31 december 2008 uppgick Koncernens huvudsakliga nettoinvesteringar i DKK och NOK till 1 141 MDKK och 1 506 MNOK.

##### Derivat som inte betecknas som säkringsinstrument

Derivat som inte betecknas som säkringsrelationer redovisas till verkligt värde med en redovisning av förändringen av det verkliga verket i resultaträkningen.

forts. Not 24

### Kategorisering av finansiella tillgångar och skulder

Kvarvarande verksamheter och  
verksamheter för försäljning

2008-12-31	Innehav för handel	Låne- & kund- fordringar	Finansiella tillgång, som kan säljas	Andra skulder <sup>1</sup>	Säkrings- instrument	Icke finansiella poster	Summa bokfört värde	Summa verkligt värde <sup>2</sup>	Tillgångar och skulder för försäljning	Summa bokfört värde
	Verkligt värde	Upplupet anskaff- ningsvärde	Verkligt värde	Upplupet anskaff- ningsvärde	Verkligt värde					
<b>TILLGÅNGAR</b>										
Långfristiga fordringar hos intresseföretag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andra värdepappersinnehav	-	-	5	-	-	-	5	5	-	5
Andra långfristiga fordringar	-	602	-	-	-	-	602	602	-196	406
- Andra långfristiga fordringar, räntederivat	-	-	-	-	4	-	4	4	-	4
Kundfordringar	-	3 479	-	-	-	-	3 479	3 479	-1 628	1 851
Fordringar hos intresseföretag	-	479	-	-	-	-	479	479	-	479
Övriga fordringar	-	-	-	-	-	3 727	3 727	3 727	-574	3 153
- Övriga fordringar, bränslederivat	-	-	-	-	-2 233	-	-2 233	-2 233	-	-2 233
- Övriga fordringar, valutaderivat	370	-	-	-	1 371	-	1 741	1 741	-	1 741
Kortfristiga placeringar	1 243	2 629	-	-	-	-	3 872	3 872	-	3 872
Kassa & Bank	1 602	417	-	-	-	-	2 019	2 019	-108	1 911
<b>Summa</b>	<b>3 215</b>	<b>7 606</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>-858</b>	<b>3 727</b>	<b>13 695</b>	<b>13 695</b>	<b>-2 506</b>	<b>11 189</b>
<b>EGET KAPITAL &amp; SKULDER</b>										
Förlagslån	-	-	-	953	-	-	953	308	-	953
Obligationslån	-	-	-	2 212	-	-	2 212	1 964	-	2 212
Övriga lån	-	-	-	10 497	-	-	10 497	10 896	-	10 497
- Övriga lån, räntederivat	33	-	-	-	5	-	38	38	-	38
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	-	879	-	-	879	900	-7	872
Kortfristiga skulder	-	-	-	932	-	-	932	932	-9	923
- Kortfristiga skulder, bränslederivat	-	-	-	-	22	-	22	22	-	22
- Kortfristiga skulder, valutaderivat	101	-	-	-	148	-	249	249	-	249
- Kortfristiga skulder, räntederivat	14	-	-	-	-19	-	-5	-5	-	-5
Övriga skulder	-	-	-	233	-	101	334	334	-	334
Leverantörsskulder	-	-	-	2 801	-	-	2 801	2 801	-733	2 068
<b>Summa</b>	<b>148</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>18 507</b>	<b>156</b>	<b>101</b>	<b>18 912</b>	<b>18 439</b>	<b>-749</b>	<b>18 163</b>
<b>2007-12-31</b>										
<b>TILLGÅNGAR</b>										
Långfristiga fordringar hos intresseföretag	-	170	-	-	-	-	170	170	-	170
Andra värdepappersinnehav	-	-	5	-	-	-	5	5	-	5
Andra långfristiga fordringar	-	1 181	-	-	-	-	1 181	1 181	-605	576
- Andra långfristiga fordringar, räntederivat	-	-	-	-	1	-	1	1	0	1
Kundfordringar	-	3 733	-	-	-	-	3 733	3 733	-1 782	1 951
Fordringar hos intresseföretag	-	510	-	-	-	-	510	510	-	510
Övriga fordringar	-	-	-	-	-	2 592	2 592	2 592	-574	2 018
- Övriga fordringar, valutaderivat	26	-	-	-	46	-	72	72	0	72
- Övriga fordringar, bränslederivat	-	-	-	-	547	-	547	547	0	547
Kortfristiga placeringar	5 314	1 994	-	-	-	-	7 308	7 308	-	7 308
Kassa & Bank	1 145	540	-	-	-	-	1 685	1 685	-102	1 583
<b>Summa</b>	<b>6 485</b>	<b>8 128</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>594</b>	<b>2 592</b>	<b>17 804</b>	<b>17 804</b>	<b>-3 063</b>	<b>14 741</b>
<b>EGET KAPITAL &amp; SKULDER</b>										
Förlagslån	-	-	-	693	-	-	693	348	-	693
Obligationslån	-	-	-	2 079	-	-	2 079	2 086	-	2 079
Övriga lån	-	-	-	3 957	-	-	3 957	3 932	-53	3 904
- Övriga lån, räntederivat	-	-	-	-	32	-	32	32	0	32
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	-	4 361	-	-	4 361	4 368	-2 746	1 615
Kortfristiga skulder	-	-	-	678	-	-	678	678	-436	242
- Kortfristiga skulder, valutaderivat	-94	-	-	-	356	-	262	262	0	262
- Kortfristiga skulder, räntederivat	-80	-	-	-	-3	-	-83	-83	0	-83
Övriga skulder	-	-	-	-	-	120	120	120	-	120
Leverantörsskulder	-	-	-	3 550	-	-	3 550	3 550	-1 442	2 108
<b>Summa</b>	<b>-174</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15 318</b>	<b>385</b>	<b>120</b>	<b>15 649</b>	<b>15 293</b>	<b>-4 677</b>	<b>10 972</b>

<sup>1</sup> Lån i utländsk valuta, som dedikerats som säkringsinstrument i en säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet, värderas till upplupet anskaffningsvärde.

<sup>2</sup> Verkligt värde för kortfristiga placeringar, förlagslån samt ett av obligationslånen har fastställts i sin helhet genom användande av officiella prisnoteringar.

Verkligt värde för övriga finansiella tillgångar och skulder har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar, såsom diskontering av framtida kassflöde till noterad ränta.



forts. Not 24

**forts. Kategorisering av finansiella tillgångar och skulder**

Kvarvarande verksamheter och verksamheter för försäljning

2006-12-31	Innehav för handel	Låne- & kundfordringar	Finansiella tillgång. som kan säljas	Andra skulder <sup>1</sup>	Säkringsinstrument	Icke finansiella poster	Summa bokfört värde	Summa verkligt värde <sup>2</sup>
	Verkligt värde	Upplupet anskaffningsvärde	Verkligt värde	Upplupet anskaffningsvärde	Verkligt värde			
<b>TILLGÅNGAR</b>								
Långfristiga fordringar hos intresseföretag	-	189	-	-	-	-	189	189
Andra värdepappersinnehav	-	-	601	-	-	-	601	601
Andra långfristiga fordringar	-	1 276	-	-	55	-	1 331	1 331
Kundfordringar	-	3 918	-	-	-	-	3 918	3 918
Fordringar hos intresseföretag	-	357	-	-	-	-	357	357
Övriga fordringar	91	-	-	-	32	2 644	2 767	2 767
Kortfristiga placeringar	6 283	2 834	-	-	-	-	9 117	9 117
Kassa & Bank	819	867	-	-	-	-	1 686	1 686
<b>Summa</b>	<b>7 193</b>	<b>9 441</b>	<b>601</b>	<b>-</b>	<b>87</b>	<b>2 644</b>	<b>19 966</b>	<b>19 966</b>
<b>EGET KAPITAL &amp; SKULDER</b>								
Förlagslån	-	-	-	716	-	-	716	376
Obligationslån	-	-	-	6 041	1 094	-	7 135	7 036
Övriga lån	-	-	-	3 032	2 653	-	5 685	5 612
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	-	583	258	-	841	841
Kortfristiga skulder	49	-	-	1 820	174	-	2 043	2 040
Leverantörsskulder	-	-	-	3 350	-	-	3 350	3 350
Skulder till intresseföretag	-	-	-	169	-	-	169	169
<b>Summa</b>	<b>49</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15 711</b>	<b>4 179</b>	<b>-</b>	<b>19 939</b>	<b>19 424</b>

<sup>1</sup> Lån i utländsk valuta, som dedikerats som säkringsinstrument i en säkring av nettoinvestering i utlandsverksamhet, värderas till upplupet anskaffningsvärde.

<sup>2</sup> Verkligt värde för kortfristiga placeringar, förlagslån samt ett av obligationslånen har fastställts i sin helhet genom användande av officiella prisnoteringar.

Verkligt värde för övriga finansiella tillgångar och skulder har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar, såsom diskontering av framtida kassflöde till noterad ränta.

**Not 25 • Övriga avsättningar**

	Omstrukturering			Loyalitetsprogram			Övriga avsättningar			Totalt		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Ingående balans 1 januari	239	162	290	495	551	606	147	208	74	881	921	970
Avsättningar	284	216	267	221	272	230	30	137	252	535	625	749
Ianspråktagna avsättningar	-228	-143	-383	-209	-308	-284	-75	-195	-112	-512	-646	-779
Valutakurseffekter	3	4	-12	-	1	-1	9	-3	-6	12	2	-19
Skuld hänförlig till tillgångar som innehas för försäljning	-	-	-	-	-21	-	-	-	-	-	-21	-
<b>Utgående balans 31 december</b>	<b>298</b>	<b>239</b>	<b>162</b>	<b>507</b>	<b>495</b>	<b>551</b>	<b>111</b>	<b>147</b>	<b>208</b>	<b>916</b>	<b>881</b>	<b>921</b>
Avgår: Belopp redovisade som kortfristiga skulder										-148	-190	-318
<b>Summa långfristiga skulder</b>										<b>768</b>	<b>691</b>	<b>603</b>

*Omstruktureringsavsättningar*

År 2002 och 2007 introducerade Koncernen programmen "Turnaround 2005" respektive "Strategy 2011". Det viktigaste syftet med dessa var att reducera Koncernens kostnadsbas genom att reducera antalet heltidsanställda, centralisera Koncernens inköpsverksamhet och öka produktiviteten i vissa av Koncernens verksamheter.

*Övriga avsättningar*

I övriga avsättningar ingår avsättningar för hyreskostnader avseende outnyttjade lokaler samt underhållskostnader för inhyrda flygplan i enlighet med leasingavtal.

**Not 26 • Kortfristiga lån**

	2008	2007	2006
Emitterade företagscertifikat	646	-	1 108
Banklån	11	7	26
Checkräkningskredit, utnyttjad del	114	436	377
Upplupna räntor	147	255	309
Derivat	280	159	223
Övrigt	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>1 198</b>	<b>857</b>	<b>2 043</b>
Skulder hänförliga till innehav av tillgångar för försäljning	-9	-436	-
<b>Summa</b>	<b>1 189</b>	<b>421</b>	<b>2 043</b>

Företagscertifikatet återbetalades i februari 2009. Den genomsnittliga räntekursen för denna skuld var 5,92% den 31 december 2008.

**Not 27 • Skulder till intresseföretag**

	2008	2007	2006
ST Aerospace Solutions (Europe) A/S	-	93	168
Övriga företag	-	1	1
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>94</b>	<b>169</b>

**Not 28 • Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter**

	2008	2007	2006
Semesterlöneskuld	1 685	1 608	1 634
Övriga upplupna personalkostnader	440	493	299
Bränslekostnader	207	577	122
Försäljningsomkostnader	253	229	245
Tekniskt flygplansunderhåll	97	109	80
Övriga upplupna kostnader	1 198	1 613	1 815
Förutbetalda intäkter	394	520	549
<b>Summa</b>	<b>4 274</b>	<b>5 149</b>	<b>4 744</b>

**Not 29 • Ställda säkerheter**

	2008	2007	2006
<b>Avseende långfristiga skulder till kreditinstitut:</b>			
Inteckningar i fast egendom	116	125	115
Inteckningar i flygplan	412	328	779
Företagsinteckningar	41	26	27
<b>Avseende depositioner:</b>	<b>361</b>	<b>86</b>	<b>70</b>
<b>Summa</b>	<b>930</b>	<b>565</b>	<b>991</b>

Utestående skuld per 31 december 2008 avseende lån med flygplan som pant var 332 MSEK (2007: 154; 2006: 288).

**Not 30 • Eventualförpliktelser**

Garantier	2008	2007	2006
<b>Avseende långfristiga låneskulder:</b>			
Lufftartsavgifter	131	114	109
Leasingavtal	213	-	-
Bränsle	116	-	-
Hotellgarantier	-	-	137
Resegarantier	12	-	-
Övrigt	151	23	42
<b>Summa</b>	<b>623</b>	<b>137</b>	<b>288</b>

**Rättsprocesser***Utredningar om flygfraktbranschen*

Den 14 februari 2006 inledde både EU-kommissionen och amerikanska justitiedepartementet undersökningar avseende eventuell olaglig prissamordning av vissa tillägg inom flygfraktbranschen. SAS Cargo Group A/S ("SAS Cargo"), ett dotterföretag till Koncernen, var ett av flera flygfraktbolag som var inblandade i undersökningen.

*Anspråk i USA*

När det gäller den undersökning som inleddes av det amerikanska justitiedepartementet ingick Koncernen ett avtal den 21 juli 2008, där man förklarade sig skyldig till brott mot de amerikanska konkurrenslagarna och accepterade att betala böter som uppgick till 52 MUSD i delbetalningar under de kommande fyra åren i syfte att uppnå förlikning med det amerikanska justitiedepartementet. Under 2008 betalade Koncernen 12 MUSD av förlikningen. Avsättningar för återstående 40 MUSD redovisades inom skulder i Koncernens konsoliderade balansräkning.

I samband med ovanstående undersökning har ett antal civilrättsliga processer mot SAS Cargo och andra flygfraktbolag i USA, med åberopande av civila skador samt krav på ekonomisk kompensation, konsoliderats i ett ännu icke avgjort civilmål i New York. Koncernen deltar för närvarande i förhandlingar om förlikning i ovanstående mål och Koncernen anser att betalning av förlikning sannolikt kommer att krävas. Ledningen har emellertid inte kunnat fastställa storleken på den aktuella förlikningen på ett tillförlitligt sätt. Därför har Koncernen inte redovisat några avsättningar i sin balansräkning i samband med dessa civilmål.

*Anspråk utanför USA*

När det gäller den separata undersökning som inleddes av EU-kommissionen utfärdades en anklagelseskrift den 20 december 2007, där Kommissionen hävdade att vissa utredda rutiner i flygfraktsektorn utgör brott mot rådande konkurrenslagstiftning inom EU. Relevanta företag inom Koncernen lämnade in skriftliga svar på anklagelseskriften i april 2008 och bemötte anklagelserna muntligen under ett förhör som hölls under den vecka som inleddes den 30 juni 2008. EU-kommissionen förväntas fatta sitt slutgiltiga beslut senare under 2009. Per den 31 december 2008 fastställde Koncernen att det är sannolikt att en framtida utbetalning kommer att krävas för att slutföra denna process, men ledningen har inte kunnat göra några tillförlitliga uppskattningar av storleken på den aktuella utbetalningen. Därför har man inte gjort några avsättningar för detta i Koncernredovisningen. Med utgångspunkt i yrkandets karaktär är det sannolikt att ett negativt utfall kommer att vara betydande, vilket därmed skulle ha en avsevärd negativ effekt på Koncernens konsoliderade finansiella rapportering.

*Anklagelser från Norwegian Air Shuttle*

Norwegian Air Shuttle har lagt fram ett yrkande mot Koncernen i samband med påstådda underpriser och inkorrekt exploatering av affärsinformation som Norwegian Air Shuttle ansåg vara affärshemligheter. Den 19 maj 2008 tilldömdes Norwegian Air Shuttle skadestånd som uppgick till 132 MNOK plus ersättning för rättegångskostnader på 7 MNOK. Koncernen har överklagat detta beslut och målet beräknas tas upp i domstol under hösten 2009. Koncernen tror att överklagandet kommer att vara framgångsrikt och den 31 december 2008 kunde man inte uppskatta att några utbetalningar kommer att göras i samband med detta. Därför har Koncernen inte gjort några avsättningar för detta i sin konsoliderade balansräkning.

*Andra rättsprocesser*

Koncernen är inblandad i diverse andra processer och juridiska förfaranden som har uppstått genom den vardagliga affärsverksamheten. Dessa anspråk relaterar till, men är inte begränsade till, Koncernens affärspraxis, personalfrågor och skattefrågor. Koncernen anser att den har redovisat tillräckliga avsättningar för dessa frågor i enlighet med vad som är lämpligt. Vad gäller frågor som inte kräver några avsättningar anser man att de inte kommer att ha någon betydande negativ effekt på Koncernens finansiella rapportering, med utgångspunkt i information som finns tillgänglig för närvarande. Rättsprocesser är emellertid oförutsägbara till sin karaktär och även om Koncernen tror att de aktuella avsättningarna är tillräckliga och/eller att den har ett tillräckligt försvar i dessa frågor, kan ofördelaktiga resultat ändå uppstå. Detta skulle kunna ha en betydande negativ effekt på Koncernens finansiella rapportering under kommande redovisningsperioder.

**Not 31 • Hyresförpliktelser**

Koncernen har ingått hyresåtaganden enligt följande, med angivande av den totala årshyran för:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014>
Flygplan	2 352	1 776	1 423	1 169	1 024	3 713
Fastigheter	1 009	954	936	896	865	4 819
Maskiner och inventarier	66	50	43	39	29	7
<b>Summa</b>	<b>3 427</b>	<b>2 780</b>	<b>2 402</b>	<b>2 104</b>	<b>1 918</b>	<b>8 539</b>

Den totala leasingkostnaden för kvarvarande verksamheter som inkluderas i resultaträkningen var 3 853 MSEK, 3 770 MSEK respektive 3 762 MSEK för 2006, 2007 respektive 2008 och variabla avgifter på 13 MSEK, 11 MSEK respektive 10

forts. Not 31

MSEK. De variabla avgifterna varierar beroende på olika faktorer som till exempel omsättning, konsumentprisindex och kortfristiga marknadsräntor.

Under 2008 träffade koncernen avtal om sale and leaseback-transaktioner för 5 flygplan (2007: 5 flygplan, 2006: 21 flygplan). De leasevillkor som har överenskommit till följd av dessa transaktioner hade löptider på mellan 8 och 14 år och ger Koncernen vissa återköpsrättigheter.

Under tidigare år har Koncernen träffat avtal om sale and leaseback-transaktioner för viss egendom. De leasevillkor som har överenskommit till följd av dessa sale and leaseback-transaktioner varierar mellan 10 och 20 år har inkluderats i tabellen över kommande minimiåtaganden ovan.

#### Inköpsåtaganden

Den 31 december 2008 hade koncernen följande åtaganden i samband med framtida förvärv av materiella anläggningstillgångar.

	2008
Flygplan	3 411
Andra inköpsåtaganden	49
<b>Summa</b>	<b>3 460</b>

#### Not 32 • Justering för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.

	2008	2007	2006
Resultatandelar i intresseföretag, kvarvarande verksamheter	147	-32	-111
Resultatandelar i intresseföretag, avvecklade verksamheter	-5	23	5
Utdelningar från intresseföretag	-	14	29
Nedskrivningar	-	-	51
Aktiverad ränta på förskott till flygplansleverantörer	-26	-17	-24
Resultateffekt vid värdering av finansiella derivat enligt IAS 39	-202	-22	-124
Övrigt	22	19	25
<b>Summa</b>	<b>-64</b>	<b>-15</b>	<b>-149</b>

#### Not 33 • Förvärv av dotterföretag

År 2007 förvärvade Koncernen det kvarvarande minoritetsintresset i Spanair och Aerolineas de Baleares från Teinver. Koncernen betalade 225 MSEK kontant och efterskänkte Teinvers lån från koncernen på 41 MSEK. Till följd av den här transaktionen redovisar koncernen goodwill till ett värde av 304 MSEK.

#### Not 34 • Avyttringar

Under vart och ett av åren under den treårsperiod som avslutades den 31 december 2008 avyttrade koncernen vissa dotterföretag. Dessa avyttringar är i huvudsak ett resultat av Koncernens program för att avyttra bolag som antingen inte uppvisar tillräckliga resultat eller som inte ligger inom ramarna för kärnverksamheten, enligt diskussionen i Not 1. Dessa avyttringar diskuteras mer detaljerat nedan:

##### År avslutat den 31 december 2008

- airBaltic – I december 2008 sålde koncernen sitt innehav på 47,2% i airBaltic till ledningen i airBaltic för cirka 216 MSEK, som följd av den lettiska regeringens beslut under 2008 att inte gå vidare med privatiseringen av flygbolaget. Till följd av denna avyttring redovisade koncernen en realisationsvinst på 169 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2008. airBaltic är ett flygbolag baserat i Lettland, med primärt fokus på passagerarflyg inom den baltiska regionen.
- ST Aerospace Solutions (Europe) – I juni 2008 sålde koncernen sin återstående andel på 33% i ST Aerospace Solutions (Europe) genom utnyttjandet av en säljoption. Före försäljningen redovisade koncernen sin andel på

33% i "Kapitalandelar i intresseföretag" i koncernens balansräkning enligt kapitalandelsmetoden. Till följd av avyttringen redovisade koncernen en realisationsförlust på 139 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2008. Verksamheten inom ST Aerospace Solutions (Europe) är primärt tillhandahållande av reservdelar och utrustning till flygplan.

- AeBal – Under det år som avslutades den 31 december 2008 sålde koncernen sitt innehav i AeBal, ett helägt dotterföretag till en tredje part för ett nominellt belopp. Till följd av försäljningen redovisade koncernen en realisationsförlust på 203 MSEK i koncernens resultaträkning för 2008.
- SAS Media & SAS Facility Management – Under det år som avslutades den 31 december 2008 sålde koncernen två helägda dotterföretag, SAS Media och SAS Facility Management. Till följd av dessa avyttringar redovisade koncernen en realisationsförlust på 41 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2008.

##### År avslutat den 31 december 2007

- SAS Flight Academy – I februari 2007 sålde koncernen sitt dotterföretag SAS Flight Academy till STAR Capital Partners för 550 MSEK. Till följd av denna avyttring redovisade koncernen en realisationsvinst på 359 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2007. SAS Flight Academics verksamhet koncentreras i första hand kring utbildningsprogram för piloter och kabinpersonal.
- Spanish Newco Airport Services ("Newco") – I september 2007 sålde koncernen sin andel i markhanteringsföretaget Newco till en tredje part för 322 miljoner SEK. Till följd av denna avyttring redovisade koncernen en realisationsförlust på 169 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2007.
- Rezidor Hotel Group ("Rezidor") – I maj 2007 sålde koncernen sina återstående 9% i Rezidor till Carlson Companies för 584 MSEK, vilket gav en vinst på 513 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2007. Före försäljningen klassificerades koncernens innehav i Rezidor som finansiella tillgångar som kan säljas och inkluderades i "Andra värdepappersinnehav" i koncernens balansräkning. Rezidors huvudsakliga verksamhet är drift av hotell, främst i Norden, Västeuropa och EMEA.

##### År avslutat den 31 december 2006

- Rezidor – I november 2006 avyttrade Koncernen 91% av sitt aktieinnehav i Rezidor för 5 324 MSEK genom emissionen och börsnoteringen av Rezidor på Stockholm OMX Nordic Exchange. Till följd av denna avyttring redovisade koncernen en vinst från försäljningen av aktierna på 4 243 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2006.

Intäkterna och vinsterna i samband med ovanstående avyttringar har inkluderats i tabellen nedan.

	2008	2007	2006
Immateriella tillgångar	103	124	700
Materiella anläggningstillgångar	268	551	802
Finansiella anläggningstillgångar	551	40	550
Omsättningstillgångar	31	3	52
Kortfristiga fordringar	441	726	1 059
Likvida medel	198	141	365
Minoritetsintressen	38	-38	-650
Långfristiga skulder	-29	-241	-213
Kortfristiga skulder	-887	-742	-1 745
<b>Summa</b>	<b>714</b>	<b>564</b>	<b>920</b>
Realisationsvinst exkl. försäljningskostnader	-201	321	4 406
<b>Köpeskilling</b>	<b>513</b>	<b>885</b>	<b>5 326</b>
Köpeskilling avseende avyttring av SAS Component 2005, erhållen 2006	-	-	877
Ej betalad köpeskilling	-216	-	-
Försäljningskostnader	-6	-214	-173
Ej betalade försäljningskostnader	10	19	60
Likvida medel i avyttrade företag	-198	-141	-365
<b>Påverkan på koncernens likvida medel</b>	<b>103</b>	<b>549</b>	<b>5 725</b>

## Not 35 • Likvida medel

	2008	2007	2006
Kortfristiga placeringar	3 872	7 308	9 117
Kassa och bank	1 917	1 685	1 686
Kassa och bank omklassificerat till innehav av tillgångar för försäljning	-6	-102	-
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>5 783</b>	<b>8 891</b>	<b>10 803</b>

### Upplysning om betalda räntor:

Under året erhållen ränta uppgick i kvarvarande verksamheter till 508 MSEK (542 under 2007 och 463 under 2006), varav 92 MSEK (167 under 2007 och 201 under 2006) avser terminspremier för valutaderivat. Under året betalad ränta uppgick i kvarvarande verksamheter till 797 MSEK (1 202 under 2007 och 1 533 under 2006), varav 128 MSEK (193 under 2007 och 235 under 2006) avser terminspremier för valutaderivat.

## Not 36 • Transaktioner med intresseföretag

Intäkter vid försäljning till intresseföretag uppgick till 206 MSEK (2007: 302; 2006: 200). Kostnader vid inköp från intresseföretag var 712 MSEK (2007: 1 579; 2006: 1 771).

## Not 37 • Segmentrapportering

Information lämnas för affärsområden och geografiska marknader. Informationen baseras på koncernens redovisningsprinciper och koncernens interna rapportering till företagsledningen.

Primära segment utgörs av SAS koncernens tre affärsområden (SAS Scandinavian Airlines, SAS Individually Branded Airlines samt SAS Aviation Services) samt koncerngemensamma funktioner och koncernelimineringar.

Affärsområdestillgångar omfattar samtliga tillgångar som används direkt i affärsområdets verksamhet. Kapitalandelar i intresseföretag presenteras dock separat. Affärsområdets skulder och avsättningar omfattar samtliga förpliktelser som är direkt hänförliga till affärsområdets verksamhet.

Sekundära segment utgörs av SAS koncernens geografiska marknader och intäkterna fördelas på de geografiska marknader där verksamhet bedrivs. 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; och,
- den geografiska placering där tjänsten eller servicen utförs.

Tillgångar fördelade per geografiskt område omfattar inte koncernens flygplan och reservdelar. Eftersom flygplanen används flexibelt över hela linjenätet, finns ingen rättvisande bas för att allokera dessa tillgångar.

forts. Not 37

## Resultat per affärsområde

RESULTATRÄKNING	SAS Scandinavian Airlines			SAS Individually Branded Airlines			SAS Aviation Services			Koncerngemensamt och elimineringar			SAS koncernen			
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	
Externa intäkter	40 692	38 827	37 201	5 369	5 006	4 878	5 175	5 189	5 414	1 959	1 576	1 459	53 195	50 598	48 952	
Försäljning mellan rörelsegränser	1 531	1 328	1 430	157	87	103	9 857	9 003	8 894	-11 545	-10 418	-10 427	-	-	-	
Intäkter	42 223	40 155	38 631	5 526	5 093	4 981	15 032	14 192	14 308	-9 586	-8 842	-8 968	53 195	50 598	48 952	
Personalkostnader	-8 943	-8 510	-7 844	-1 653	-1 436	-1 431	-6 731	-6 380	-6 197	-826	-571	-444	-18 153	-16 897	-15 916	
Övriga kostnader	-30 361	-26 541	-25 711	-3 470	-2 965	-3 093	-8 422	-8 136	-8 221	10 462	8 960	8 882	-31 791	-28 682	-28 143	
<b>Rörelseresultat före avskrivningar och leasingkostnader</b>	<b>2 919</b>	<b>5 104</b>	<b>5 076</b>	<b>403</b>	<b>692</b>	<b>457</b>	<b>-121</b>	<b>-324</b>	<b>-110</b>	<b>50</b>	<b>-453</b>	<b>-530</b>	<b>3 251</b>	<b>5 019</b>	<b>4 893</b>	
Leasingkostnader flygplan	-2 132	-2 156	-2 102	-230	-234	-266	-	-	-	80	48	18	-2 282	-2 342	-2 350	
<b>Rörelseresultat före avskrivningar</b>	<b>787</b>	<b>2 948</b>	<b>2 974</b>	<b>173</b>	<b>458</b>	<b>191</b>	<b>-121</b>	<b>-324</b>	<b>-110</b>	<b>130</b>	<b>-405</b>	<b>-512</b>	<b>969</b>	<b>2 677</b>	<b>2 543</b>	
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 089	-984	-1 187	-166	-160	-164	-296	-257	-316	-40	-56	-73	-1 591	-1 457	-1 740	
Resultatandelar i intresseföretag	-7	-31	58	-145	57	43	5	6	-40	-	-	50	-147	32	111	
Realisationsvinster	-10	41	58	14	12	-	-	-	-	-	-12	18	4	41	76	
<b>Rörelseresultat</b>	<b>-319</b>	<b>1 974</b>	<b>1 903</b>	<b>-124</b>	<b>367</b>	<b>70</b>	<b>-412</b>	<b>-575</b>	<b>-466</b>	<b>90</b>	<b>-473</b>	<b>-517</b>	<b>-765</b>	<b>1 293</b>	<b>990</b>	
<b>Ofördelade resultatposter:</b>																
Resultat från övriga aktier och intresseföretag														0	5	-46
Finansiella poster, netto														-279	-254	-775
Skatt														28	-273	26
<b>Årets resultat för kvarvarande verksamheter</b>														<b>-1 016</b>	<b>771</b>	<b>195</b>

ÖVRIGA UPPLYSNINGAR	SAS Scandinavian Airlines			SAS Individually Branded Airlines			SAS Aviation Services			Koncerngemensamt och elimineringar			Summa kvarvarande verksamheter			Avecklade verksamheter			Total		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Tillgångar	26 620	27 071	18 351	3 302	3 215	2 731	7 335	7 429	8 216	1 564	3 795	13 482	38 821	41 510	42 780	3 921	6 197	7 372	42 742	47 707	50 152
Kapitalandelar	112	76	89	492	558	525	15	425	393	3	3	4	622	1 062	1 011	-	1	1	622	1 063	1 012
Totala tillgångar	26 732	27 147	18 440	3 794	3 773	3 256	7 350	7 854	8 609	1 567	3 798	13 486	39 443	42 572	43 791	3 921	6 198	7 373	43 364	48 770	51 164
Summa skulder	17 174	17 875	9 791	1 864	1 757	3 088	6 131	6 954	6 971	7 048	-288	10 600	32 217	26 298	30 450	2 465	5 323	4 326	34 682	31 621	34 766
Årets investeringar	3 512	1 604	1 412	365	199	166	265	368	222	30	293	-9	4 172	2 464	1 791	283	485	508	4 455	2 949	2 299

forts. Not 37

## Geografisk uppdelning

	Inrikes			Intraskandinavien			Europa			Interkontinentalt			Total								
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006						
Passagerarintäkter	12 546	12 471	11 370	4 211	4 002	3 601	15 077	14 427	14 338	6 269	5 914	6 061	38 103	36 814	35 370						
Frakt- och postintäkter	140	163	303	62	77	70	233	264	249	1 074	1 196	1 454	1 509	1 700	2 076						
Charterintäkter	20	45	28	-	-	-	1 643	1 882	1 722	-	-	-	1 663	1 927	1 750						
Övriga trafikintäkter	753	639	526	116	72	54	1 006	327	713	284	257	268	2 159	1 295	1 561						
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>13 459</b>	<b>13 318</b>	<b>12 227</b>	<b>4 389</b>	<b>4 151</b>	<b>3 725</b>	<b>17 959</b>	<b>16 900</b>	<b>17 022</b>	<b>7 627</b>	<b>7 367</b>	<b>7 783</b>	<b>43 434</b>	<b>41 736</b>	<b>40 757</b>						
	Danmark			Norge			Sverige			Europa			Övrigt			Total					
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006			
Övriga rörelseintäkter, kvarvarande verksamheter	1 366	1 377	1 216	2 292	2 030	1 934	1 982	2 198	2 550	3 122	2 708	2 202	999	549	593	9 761	8 862	8 195			
Övriga rörelseintäkter, avvecklade verksamheter	16	32	716	8	29	1 602	26	76	937	449	622	3 529	-	1	1	499	760	6 785			
	<b>1 382</b>	<b>1 409</b>	<b>1 932</b>	<b>2 300</b>	<b>2 059</b>	<b>3 536</b>	<b>2 008</b>	<b>2 274</b>	<b>3 187</b>	<b>3 571</b>	<b>3 330</b>	<b>5 731</b>	<b>999</b>	<b>550</b>	<b>594</b>	<b>10 260</b>	<b>9 622</b>	<b>14 980</b>			
	Danmark			Norge			Sverige			Europa			Övrigt			Ej fördelat			Total		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006			
Tillgångar	3 375	2 977	3 012	3 940	3 933	3 395	11 319	11 623	12 856	3 755	4 383	6 099	296	142	189	2 523	4 111	3 039	25 208	27 169	28 590
Årets investeringar i kvarvarande verksamheter	220	71	123	101	78	83	1 135	1 038	155	49	326	242	3	5	6	2 664	946	1 426	4 172	2 464	2 035

### Not 38 • Dotterföretag i SAS koncernen

	Säte	Ägarandel
<i>Ägda av SAS AB:</i>		
SAS Sverige AB	Stockholm	100
SAS Norge AS	Bærum	100
SAS Danmark A/S	Köpenhamn	100
Widerøes Flyveselskap AS	Bodø	100
Spanair Holding	Palma de Mallorca	100
Spanair S.A.	Palma de Mallorca	100
SAS Ground Services AB	Stockholm	100
SAS Technical Services AB	Stockholm	100
Nordair A/S	Tårnby	100
Linjeflyg AB	Stockholm	100
OY Nordair AB	Vantaa	100
SAS Human Resources Sweden AB	Stockholm	100
SAS Accounting Services Sweden AB	Stockholm	100
SAS Revenue Information Services A/S	Tårnby	100
SAS Business Opportunities AB	Stockholm	100
SAS Trading AB	Stockholm	100
Övriga		
<i>Ägt av SAS Danmark A/S, SAS Norge AS, SAS Sverige AB:</i>		
SAS konsortiet	Solna	100
<i>Ägda av SAS konsortiet:</i>		
SAS Scandinavian Airlines Norge AS	Bærum	100
SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S	Tårnby	100
SAS Scandinavian Airlines Sverige AB	Stockholm	100
SAS Investments A/S	Köpenhamn	100
Linjeflyg Leasing HB	Stockholm	79
Cherrydean Ltd	Dublin	100
SAS Ejendom SOLA AS	Ullensaker	100
SAS Investments Denmark A/S	Tårnby	100
SAS Ejendom A/S	Tårnby	100
SAS Capital B.V.	Rotterdam	100
Övriga		
<i>Ägt av Nordair A/S:</i>		
SAS Cargo Group A/S	Tårnby	100
<i>Ägda av SAS Investments Denmark A/S:</i>		
RampSnake A/S	Köpenhamn	100
SAS Trading Denmark A/S	Tårnby	100

### Not 39 • Väsentliga händelser efter balansdagen

#### Omförhandling av kreditfaciliteter

- I februari 2009 ingick SAS koncernen avtal om att förlänga löptiderna för vissa avtalade kreditfaciliteter. Koncernens Revolving Credit Facility om 366 MEUR har omförhandlats vilket senarelägger förfallotidpunkten till juni 2012. För de outnyttjade bilaterala kreditfaciliteterna om 750 MSEK har löptiden förlängts till juni 2012 och för 500 MSEK har löptiden förlängts till februari 2013. Dessutom innefattas koncernens kreditfacilitet på 156 MUSD, dess löptid kommer att utökas till april 2013.
- Avtalen om att förlänga löptiderna på dessa kreditfaciliteter är villkorade av bland annat av att den föreslagna företrädesemissionen genomförs till ett lägsta belopp på 6 000 MSEK.

#### Försäljning av Spanair

- Den 18 december 2008 ingick Koncernen ett preliminärt avtal med en grupp investerare baserade i Katalonien i Spanien under ledning av Consorci de Turisme de Barcelona och Catalana d'Iniciatives gällande försäljning av ett majoritetsintresse i Spanair Holding ("Spanair"). Koncernen träffade ett definitivt avtal om försäljningen av 80,1% i Spanair den 30 januari 2009. Köpeskillingen var 1 EUR. Efter försäljningen kommer koncernen att ha en räntebärande fordran på 99 MEUR på Spanair. Dessutom kommer SAS att omvandla befintliga lån om 20 MEUR till eget kapital i Spanair vilket kommer att utgöra koncernens återstående innehav på 19,9%.
- Försäljningen av verksamheten förväntas slutföras under det första kvartalet 2009 och för närvarande avaktar man godkännande från myndigheterna.
- Avtalet om försäljningen inkluderar ett antal element, inklusive men inte begränsat till följande:
  - Övertagande av 18 MEUR av Spanairs utestående externa lån.
  - Koncernen kommer att leasa ut 18 flygplan till Spanair.
  - Koncernen kommer att erbjuda Spanair ytterligare finansiering till ett värde av 50 MEUR, om Spanair inte på annat sätt kan finna finansiering fram till den 31 december 2011. Om finansieringen accepteras, förfaller den i januari 2014.
  - Köparna har accepterat att skjuta till 80 MEUR i aktiekapital till Spanair. Om köparna misslyckas med att skaffa fram hela beloppet till den 1 december 2009, har koncernen gått med på att erbjuda köparna en facilitet i form av ett överbyggningslån upp till maximalt 30 MEUR. Detta överbyggningslån löper ut den 31 december 2009.
- Den 31 december 2008 redovisade Koncernen Spanair som innehav av tillgångar för försäljning. Därför har man omvärderat dess tillgångar och skulder till verkligt värde och redovisat en kostnad på 712 MSEK i Koncernens resultaträkning för 2008.

#### *Försäljning av Cubic Air Cargo ("Cubic")*

- Den 1 februari 2009 avyttrade Koncernen Cubic, genom försäljningen till en tredje part för en köpeskilling om 5 MSEK. Försäljningen av Cubic, som inkluderar Cubics personal och fraktförsäljningsaktiviteter i de nordiska och baltiska regionerna, gjordes i enlighet med implementeringen av Core SAS.

#### *Nyemission i AS Estonian Air ("Estonian Air")*

- Estonian Air, i vilket koncernen har en ägarandel om 49% och som redovisas som intresseföretag, beslutade i februari 2009 om en företrädesemission om cirka 7,3 MEUR. Koncernen avser att delta i företrädesemissionen och teckna sin pro rata andel av emissionen tillsammans med övriga aktieägare och därigenom behålla sin ägarandel i Estonian Air. Koncernen avser att fortsätta med sina planer att avyttra ägarandelen i Estonian Air i enlighet med Core SAS.

#### *SGS Finland*

- I februari 2009 inledde koncernen diskussioner med en tredje part om en försäljning av SAS Ground Services Finland, ett av koncernens helägda dotterbolag. En avsiktsförklaring om de allmänna affärsvillkoren kring en överlåtelse har undertecknats av parterna och koncernen förväntar sig för närvarande att transaktionen slutförs i maj 2009.



# Ordlista

Följande termer som används i detta Prospekt har den betydelse som anges nedan:

<b>AEA</b>	The Association of European Airlines, en branschorganisation för flygbolag bestående av 35 medlemmar.
<b>ASK</b>	Offererade säteskilometer, ett kapacitetsmått som motsvarar antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa passagerare flygs.
<b>ATK</b>	Offererade tonkilometer, ett kapacitetsmått som motsvarar antalet tillgängliga kapacitetston för transport av passagerare, frakt och post multiplicerat med den sträcka i kilometer som denna last flygs.
<b>CFROI</b>	Justerad EBITDAR i relation till totala tillgångar (justerat sysselsatt kapital) som beräknas som synligt eget kapital, plus minoritetsandelar, plus övervärde i flygplansflottan, plus sju gånger den årliga nettokostnaden för operationell flygplansleasing plus finansiell nettoskuld, minus kapitalandelar i intresseföretag.
<b>Codesharing</b>	Avtal mellan flygbolag där en flygning som genomförs av ett flygbolag, även har flightnummer för ett eller flera andra flygbolag. Sådana avtal gör det möjligt för flera flygbolag att sälja platser på samma flygning.
<b>EBIT</b>	Rörelseresultat.
<b>EBITDAR (före nedskrivning)</b>	Årets resultat för kvarvarande verksamheter före finansnetto, skatt, avskrivningar och amorteringar, nedskrivningskostnader och leasingkostnader för flygplan.
<b>EBITDAR-marginal (före nedskrivning)</b>	EBITDAR (före nedskrivning) dividerat med intäkterna.
<b>EBIT-marginal</b>	Rörelseresultat dividerat med intäkterna.
<b>EBT</b>	Resultat före skatt.
<b>EBT-marginal</b>	Resultat före skatt dividerat med intäkterna.
<b>ECA</b>	European Cooperation Agreement mellan Koncernen, Lufthansa och bmi, ett samarbetsavtal som parterna ingick 1999 avseende trafik på linjer till och från Storbritannien. ECA löpte ut 2007.
<b>Enhetskostnad (operationell)</b>	Flygverksamhetens totala rörelsekostnader minskat med ej trafikrelaterade intäkter per ASK.
<b>Enhetskostnad (total)</b>	Flygverksamhetens totala rörelsekostnader inklusive kapacitetskostnaden för flygplan minskat med ej trafikrelaterade intäkter per ASK.
<b>IAS</b>	Internationella redovisningsstandarder så som de har antagits av International Accounting Standards Board ("IASB").
<b>ICAO</b>	International Civil Aviation Organization, FN:s specialorgan för internationell civil luftfart.
<b>Interlining</b>	Avtal om biljettoverenskommelse mellan flygbolag, vilket gör det möjligt för passagerare att resa på flyglinjer där olika flygbolag genomför linjens delsträckor.
<b>Justerad EBITDAR</b>	Årets resultat från kvarvarande verksamheter före finansnetto, skatt, avskrivningar och amorteringar samt leasingkostnader för flygplan, justerad för återförda nedskrivningar på tillgångar (främst goodwill), försäljning av flygplan och byggnader, resultatandelar i intresseföretag, övriga vinster/förluster samt poster som ledningen ansett vara engångsposter eller ovanliga till sin natur.
<b>Justerad EBITDAR-marginal</b>	Justerad EBITDAR dividerat med intäkterna.
<b>Justerad EBT</b>	Inkomst före skatt justerad för nedskrivningar på tillgångar, försäljning av flygplan och byggnader, övriga vinster/förluster och engångsposter.
<b>Justerad nettoskuld</b>	Justerad nettoskuld beräknas genom att multiplicera den årliga leasingkostnaden med sju (för att approximera nuvärdet för sådana leasingkostnader) och lägga till nettoskulden.
<b>Kabinfaktor passagerare</b>	Ett mått på utnyttjandet av tillgängliga säten i relation till antalet betalande passagerare, uttryckt som relationen mellan RPK och ASK.
<b>Nettoskuld</b>	Räntebärande skulder minskat med räntebärande tillgångar.
<b>RPK</b>	Betalda passagerarkilometer, motsvarar antalet betalande passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa passagerare flygs.
<b>RTK</b>	Betalda tonkilometer, motsvarar antalet ton betald trafik (passagerare, frakt och post) multiplicerat med den sträcka i kilometer som denna trafik flygs.
<b>Wet lease</b>	Kortfristig flygplansleasing där besättning, underhåll och nödvändiga försäkringar generellt sett ingår.
<b>Yield</b>	Enhetsintäkt, ett mått på intäkter per enhet som motsvarar passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med RPK (reguljärtrafik).







# Adresser

---

## Bolagets huvudkontor

### SAS AB

(org. nr. 556606-8499)  
Besöksadress: Frösundaviks Allé 1,  
Solna  
Postadress: SE-195 87 Stockholm  
Telefon: 08-797 00 00

## Joint Lead Managers

J.P. Morgan Securities Ltd.  
125 London Wall  
London EC2Y 5AJ  
Storbritannien  
Telefon: +44 20 7325 1000

Nordea Bank AB  
Besöksadress: Smålandsgatan 17  
Postadress: SE-105 71 Stockholm  
Telefon: 08-614 7000

SEB Enskilda, Skandinaviska  
Enskilda Banken AB  
Besöksadress: Kungsträdgårdsgatan 8  
Postadress: SE-106 40 Stockholm  
Telefon: 08-522 295 00

## Co-Lead Managers

Danske Markets  
Danske Bank A/S  
(CVR nr 6112 62 28)  
Besöksadress: Holmens Kanal 2-12  
Postadress: DK-1092 Copenhagen K  
Danmark  
Telefon: +45 33 44 00 00

DnB NOR Markets  
(org. nr. 984 851 006)  
Besöksadress: Stranden 21  
Postadress: N-0021 Oslo  
Norge  
Telefon: +47 22 94 88 80

## Revisorer

Deloitte AB  
Besöksadress: Rehnsgatan 11  
Postadress: SE-113 79 Stockholm  
Telefon: 08-506 71 000



www.sasgroup.net



---

SAS AB (publ)  
(org. nr. 556606-8499)  
Besöksadress: Frösundaviks Allé 1, Stockholm  
Postadress: SE-195 87 Stockholm  
Telefon +46 8 797 00 00