


Q2 2020

KRAFTIGT NEGATIVT RESULTAT TILL FÖLJD AV COVID-19

FEBRUARI 2020–APRIL 2020

- Intäkter: 5 264 (9 871) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -3 722 (-1 216) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -3 714 (-1 211) MSEK
- Periodens resultat: -3 470 (-933) MSEK
- Resultat per stamaktie: -9,15 (-2,44) SEK

VIKTIGA HÄNDELSE UNDER KVARTALET

- SAS ställer tillfälligt in större delen av trafiken till följd av effekterna av covid-19
- SAS inleder processer för att minska den framtida arbetsstyrkan med upp till 5 000 heltidstjänster
- Pågående och konstruktiva diskussioner med de största ägarna om en rekapitaliseringsplan för att säkra tillräckliga nivåer av finansiering och eget kapital för framtiden

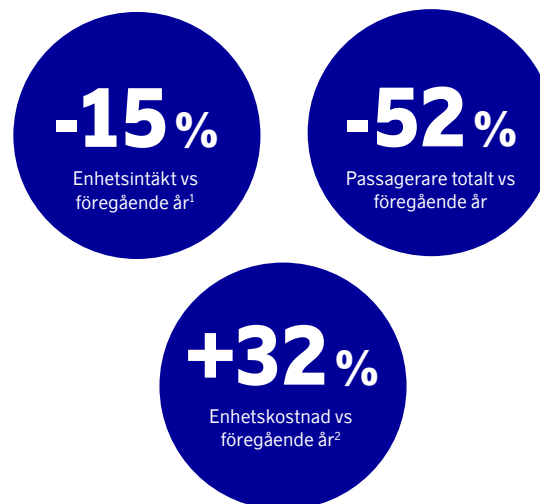
VIKTIGA HÄNDELSE EFTER KVARTALET

- SAS tecknar avtal om en revolverande kreditfacilitet på 3,3 miljarder SEK
- Magnus Örnberg utsedd till ny CFO för SAS

NOVEMBER 2019–APRIL 2020

- Intäkter: 14 971 (19 276) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -4 809 (-1 792) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -4 792 (-1 935) MSEK
- Periodens resultat: -4 331 (-1 402) MSEK
- Resultat per stamaktie: -11,49 (-3,69) SEK

SAS DELÅRSRAPPORT NOVEMBER 2019–APRIL 2020

NYCKELTAL – ANDRA KVARTALET 2020

¹ PASK, Valutajusterad

² CASK, Valutajusterad och exklusive flygbränsle

"Under den pågående krisen, måste SAS än en gång visa på sin förmåga att anpassa sig till en ny och väldigt utmanande verklighet."

Rickard Gustafson, VD och koncernchef

FINANSIELL SAMMANFATTNING

MSEK, om inget annat anges	Kv2	Kv2	Kv1–kv2	Kv1–kv2
	Feb–apr 2020	Feb–apr 2019	Nov–apr 2019–2020	Nov–apr 2018–2019
Intäkter	5 264	9 871	14 971	19 276
Rörelseresultat (EBIT)	-3 315	-1 130	-4 082	-1 591
EBIT-marginal	-63,0 %	-11,4 %	-27,3 %	-8,3 %
Resultat före skatt (EBT)	-3 722	-1 216	-4 809	-1 792
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-3 714	-1 211	-4 792	-1 935
Periodens resultat	-3 470	-933	-4 331	-1 402
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 757	2 344	-1 202	1 662

	30 apr 2020	31 okt 2019	30 apr 2019
Avkastning på investerat kapital ¹	-1 %	8 %	9 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR ¹	6,9x	3,7x	3,4x
Finansiell beredskap ¹	26 %	38 %	32 %
Soliditet ²	-0,1 %	16 %	10 %
Resultat per stamaktie (SEK) ²	-11,49	1,54	-3,69
Eget kapital per stamaktie (SEK) ²	-4,09	10,12	8,8

¹ Beräkningen baseras på rullande 12 månader. Nyckeltalen bygger på finansiella rapporter som exkluderar IFRS 16.

² Nyckeltal för 2020 inklusive IFRS 16. Tidigare perioder inkluderar inte IFRS 16. Sex månader till 30 april och 12 månader till 31 oktober.

Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande av Michel Fischier den 28 maj 2020 kl. 08:00 CET.

KRAFTIGT NEGATIVT RESULTAT TILL FÖLJD AV COVID-19

Covid-19-pandemin har orsakat en global kris för flygbranschen och även för SAS. Det som började med reserestriktioner till Fastlandskina ledde snabbt till globala reserestriktioner, karantän och starka rekommendationer mot icke-nödvändiga resor. Detta ledde till att grunden för vår affär försvann och nästan hela vår flygplansflotta har stått på marken från mitten av mars. I slutet av kvartalet flög SAS främst begränsade inrikesnätverk i Norge och Sverige, kompletterat med ett fåtal internationella flygningar för att hämta hem skandinaviska passagerare. För första gången i bolagets historia hade SAS inte några reguljära internationella flygningar till/från Skandinavien.

FINANSIELL SAMMANFATTNING

Vi inledde räkenskapsåret med en hög efterfrågan på våra tjänster och med en stabil operativ kvalitet i termer av regularitet och punktlighet. Vi redovisade starka passagerarsiffror, ökad omsättning och högre marknadsandelar. Men allteftersom kvartalet fortskred, blev den fulla effekten av covid-19-pandemin tydlig. I april minskade vår kapacitet med 94 % och antalet passagerare föll med 96 % jämfört med föregående år. Som en direkt följd minskade kvartalsintäkterna med närmare 50 % till 5 264 MSEK.

Den minskade efterfrågan ledde till att SAS omedelbart satte igång en lång rad åtgärder för att kraftigt minska kostnaderna. Totalt uppgick reduktionerna av fasta och rörliga kostnader till 2,4 miljarder SEK jämfört med samma kvartal föregående år. I nuläget är ungefär 90 % av vår arbetsstyrka temporärt korttidspermitterad och vi har varslat om uppsägning av 5 000 heltidstjänster, för att anpassa oss till förväntade marknadsvillkor.

Dessutom har vi genomfört en kraftig minskning av vårt nätverk, minskat våra kostnader för försäljning och marknadsföring, omförhandlat leverantörsavtal samt skjutit upp IT-projekt. Vi sänkte också investerings-takten genom att senarelägga leveranser av flygplan och vi har nått överenskommelser om betalningsuppehåll med flertalet av våra leasegivare.

SAS har, som många andra flygbolag, höga fasta kostnader och därför har tyvärr inte kostnadssänkningarna helt kunnat uppväga den kraftiga intäktsnedgången, vilket ledde till att kvartalet slutade med en förlust före skatt på 3,7 miljarder SEK. Ett annat fokusområde har varit att i möjligaste mån bibehålla likvida medel och vår kassaposition slutade på 4,2 miljarder SEK, en nedgång med 2,4 miljarder SEK under kvartalet.

Kort efter kvartalets slut kunde vi teckna avtal om en treårig revolverande kreditfacilitet på 3,3 miljarder SEK som till 90 % garanteras av den danska och svenska staten. Faciliteten stärker vår finansiella situation under en svår period, med ett förväntat negativt operationellt kassaflöde i storleksordningen 500–700 MSEK per månad till och med slutet av räkenskapsåret 2019/2020.

SAMHÄLLSNYTTA OCH SÄKERT RESANDE

Trots de stängda gränserna fortsätter SAS att spela en viktig roll i att stötta samhället som helhet. SAS genomförde tidigt specialflygningar för att få hem skandinaviska medborgare från länder som Peru, Brasilien och Pakistan. Vi har säkerställt luftbroar för viktiga medicinska leveranser i samarbete med de tre skandinaviska regeringarna samt Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse.



Rickard Gustafson, VD och koncernchef

Dessutom har våra medarbetare engagerat sig i att avlasta den hårt ansträngda sjukvårdssektorn och hjälpt till ett genomföra allmänna covid-19-tester och ställt upp som vikarier i grundskolan.

Våra resenärers och medarbetares säkerhet och välbefinnande har alltid högsta prioritet för oss. Därför har SAS sett över hela kundresan och gjort förändringar för att säkerställa en så trygg reseupplevelse som möjligt. Till att börja med ber vi alla resenärer att följa de allmänna rekommendationerna som har utfärdats av myndigheterna i respektive land.

Våra rutiner för ombordstigning har anpassats för att underlätta social distansering och vi har tillfälligt stängt alla SAS lounges. Ombord är våra flygplan utrustade med effektiva HEPA-filtrer, som kraftigt minskar risken för luftburen smitta, vårt servicekoncept har gjorts om för att minska fysiska kontakter och alla flygplan städas och desinfekteras oftare. Dessutom placeras passagerarna med så mycket social distansering som möjligt, icke-nödvändiga lösa föremål ombord har tagits bort och tillåtet handbagage har begränsats. Passagerare måste ta med sig och använda ansiktsmask under resan.

ANPASSNING TILL EN NY VERKLIGHET

Världens länder kommer gradvis att öppnas igen, men takten och villkoren kommer inte att vara samma överallt. Pandemin har dessutom lett till ekonomisk nedgång, beteendemässiga förändringar till fördel för fler digitala möten och orsakat en generell oro för hälsan bland många kunder. Därför förväntar vi oss en längre återhämningsperiod än under tidigare nedgångar. Vi tror att återhämtningen kommer att börja med efterfrågan på inrikesresor, följt av europeiska och interkontinentala destinationer. Men det kommer sannolikt att dröja till 2022 innan vi ser efterfrågenivåer i linje med vad vi upplevde före covid-19-utbrottet.

Under den pågående krisen, måste SAS än en gång visa på sin förmåga att anpassa sig till en ny och väldigt utmanande verklighet. Som svar på en marknad som kännetecknas av lägre antal passagerare och sämre intäktsgenerering, kommer SAS följa en reviderad affärsplan, som innebär 4 miljarder SEK i ytterligare förbättringar till 2022.

Besparingar kommer göras genom en lång rad av åtgärder. En minskning av arbetsstyrkan med upp till 5 000 tjänster i kombination med att samtliga funktioner inom administrationen kommer att prövas. Produktivitetsförbättringar på 15-25 % kommer krävas i alla kollektivavtal för att anpassa sig till förändrade marknadsvillkor och säsongsvariationer. Att vi fortsätter de strikta rutiner för kostnadskontroll som införts under krisen, som omförhandlade avtal med leverantörer, minskade utgifter på marknadsföring, produkt- och IT-utveckling, samt andra projekt. Vidare planerar vi att anpassa storleken på flottan, genom att skjuta upp och anpassa framtida leveranser av flygplan från Airbus och leasegivare, till dess att efterfrågan återvänder.

Vårt engagemang för en mer hållbar framtid står fast och vår plan innehåller ytterligare initiativ för att fortsätta och öka våra insatser. För att uppnå det kommer vi fortsätta att upgradera vår flotta, anpassa användning av flygplan efter efterfrågan och öka användningen av hållbara flygbränslen för att kraftigt minska våra utsläpp.

Mot bakgrund av påverkan från covid-19 och den tid det kommer att ta att återgå till en mer normaliserad situation kommer SAS att behöva säkra ytterligare finansiering för att kunna fortsätta som den viktigaste leverantören av flygbolagsinfrastruktur i Skandinavien. Det kommer att kräva stöd från de skandinaviska staterna. Som ett första steg har den danska och svenska

staten till 90 % garanterat en revolverande kreditfacilitet om 3,3 miljarder SEK. SAS fortsätter också ansträngningarna för att säkra stöd från den norska staten.

SAS deltar för närvarande i aktiva, intensiva och konstruktiva diskussioner med bolagets största aktieägare samt utvalda intressenter om en rekapitaliseringsplan för att säkra SAS framtid. I denna ingår att leverera på verksamhetens viktigaste prioriteringar, som innefattar en ökad produktivitet och en fortsatt grön omställning.

Alla potentiella lösningar kommer att kräva att både stater och marknadsaktörer deltar, samt åtgärder för att fördela bördan på interna, externa och ekonomiska intressenter i bolaget. I nuläget överväger vi olika alternativ och målet är att presentera en plan för marknaden under juni 2020.

När planen är på plats, är jag övertygad om att vi kan övervinna utmaningarna och återigen bygga upp vår verksamhet utifrån SAS styrkor, med engagerade medarbetare, ett starkt varumärke och ett uppskattat kunderbjudande.

Vi upplever för närvarande en situation som saknar motstycke och som skapar stora utmaningar för SAS. Jag vill uttrycka min uppriktiga uppskattning av alla medarbetare på SAS för deras hängivna arbete och stöd under krisen. Vi är fast beslutna om att så snart som möjligt starta upp verksamheten igen. På alla SAS medarbetares vägnar, ser jag verkligen fram emot att återigen få hälsa er välkomna ombord på en SAS-flygning inom en snar framtid.

Rickard Gustafson,
VD och koncernchef
Stockholm den 28 maj 2020

KOMMENTARER TILL SAS DELÅRSRÄKENSKAPER

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV1-KV2 2020

MSEK Resultaträkning	Nov-apr 19-20	Nov-apr 18-19	För- ändring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
Intäkter	14 971	19 276	-4 305	159	-4 464
Totala rörelsekostnader	-19 053	-20 867	1 814	-26	1 840
Rörelseresultat (EBIT)	-4 082	-1 591	-2 491	133	-2 624
Resultat före skatt (EBT)	-4 809	-1 792	-3 017	6	-3 023

EFFEKTER AV COVID-19 KV1-KV2 2020

MSEK	
Intäkter	-5 510
Personalkostnader	517
Bränslekostnader - volym	1 076
Bränslekostnader - avbrutna säkringar	-1 240
Luftfartsavgifter	507
Övriga externa kostnader	1 468
Avskrivningar	61
RÖRELSERESULTAT (EBIT)	-3 121

Intäkter

Intäkterna uppgick till 14 971 (19 276) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 4 464 MSEK lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till låga volymer till följd av covid-19-pandemin.

De valutajusterade passagerarintäkterna minskade med 28,0 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års försättningar, påverkade intäkterna negativt om 3 587 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om 685 MSEK. Den högre yildelen gav en positiv effekt om 86 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 299 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 53 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 91 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna under första halvåret är hänförlig till låga volymer under andra kvartalet till följd av covid-19-pandemin.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 165 MSEK högre jämfört med motsvarande period föregående år, främst hänförligt till intäkter från den norska staten för viktig infrastrukturtrafik under covid-19-pandemin.

Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -4 570 (-4 821) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnaderna med 261 MSEK jämfört med föregående år. Minskningen avser främst covid-19 med 517 MSEK, vilket inkluderar 242 MSEK i stöd som erhållits från staterna i Danmark och Sverige för tillfälliga permitteringar samt lägre personalkostnader på grund av lägre produktion. Löneökningar har påverkat kostnaderna negativt med ca. 185 MSEK.

Bränslekostnader uppgick till -4 524 (-4 142) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 3,9 %. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 339 MSEK. Hedgeeffekter var negativa om 1 474 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år, varav 1 240 MSEK avser säkringsrelationer som har avbrutits eftersom de inte längre uppfyller kvalifikationskriterierna. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 982 MSEK och effekterna på upplupna kostnader var -18 MSEK.

Luftfartsavgifter uppgick till -1 440 (-1 877) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 24,5 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym och minskade luftfartsavgifter under andra kvartalet till följd av covid-19-pandemin.

Övriga externa kostnader uppgick till -5 745 (-9 149) MSEK, se not 3. Som en följd av att IFRS 16 implementerades den 1 november 2019 ingår leasingkostnader flygplan i övriga externa kostnader. Bränslekostnader och luftfartsavgifter ingår inte längre i övriga rörelsekostnader och redovisas i stället på egna rader i resultaträkningen. Jämförelseåret har också omklassificerats. För mer detaljerad information om förändringarna, se not 1.

Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 3 331 MSEK. Minskningen berodde främst på att leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning efter införandet av IFRS 16 inte längre redovisas som övriga externa kostnader med undantag för kortfristiga leasingavtal. Andra förändringar jämfört med motsvarande period föregående år avsåg främst minskade hanteringskostnader, försäljnings- och distributionskostnader samt tekniskt underhåll.

Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 317 MSEK respektive 268 MSEK, främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin. Kostnader för tekniskt underhåll (valutajusterade) minskade med 279 MSEK till följd av covid-19-pandemin samt leverans och introduktion av nya flygplan. Wet lease-kostnaderna minskade med 47 MSEK (valutajusterat) vilket beror på en lägre produktion till följd av covid-19.

Avskrivningarna uppgick till -2 777 (-874) MSEK, en ökning om 1 903 MSEK jämfört med motsvarande

period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till införandet av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderätter hade en negativ påverkan om 1 782 MSEK, se noterna 1 och 4.

Det pågående effektiviseringsprogrammet har under perioden resulterat i kostnadsreduktioner om 335 MSEK, hänförligt till åtgärder såsom ökad bränsleeffektivitet, högre operativ stabilitet och effekter från ett omförhandlat komponentkontrakt.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -727 (-201) MSEK netto, vilket motsvarade en ökning i netto-kostnader om 526 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen var främst hänförlig till implementeringen av IFRS 16, där räntekostnader och valutaomvärdering av leasingkulden hade en negativ påverkan om -461 MSEK, se not 5.

Påverkan från IFRS 16

Antagandet av IFRS 16 hade en negativ påverkan om 310 MSEK på resultat före skatt (EBT) under räkenskapsårets första 6 månader. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är rörelsekostnader, avskrivningar och finansnetto.

Rörelsekostnader påverkades positivt med ett belopp om 1 933 MSEK, eftersom leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar av nyttjanderätter hade en negativ påverkan om 1 782 MSEK och finansnettot påverkades negativt med ett belopp om 461 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Periodens resultat

Rörelseresultat uppgick till -4 082 (-1 591) MSEK och resultat före skatt uppgick till -4 809 (-1 792) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till spridningen av covid-19-pandemin och påverkan från IFRS 16. Resultat efter skatt uppgick till -4 331 (-1 402) MSEK och skatteintäkter till 478 (390) MSEK. Ingen uppskjuten skatt har redovisats för underskottsavdrag som har uppkommit under andra kvartalet.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 159 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 26 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet positivt om 133 MSEK. Finansnettot påverkades negativt av valuta om 127 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 6 MSEK på resultatet före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -17 (143) MSEK. Av totala jämförelsestörande poster hänför sig -17 (-13) MSEK till omstruktureringskostnader för personal. Övriga poster under första kvartalet föregående år avser realisationsresultat från flygplanstransaktioner, en avtalsförlikning och en upplösning av en skatterelaterad reservering i Kina.

RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING – KV2 2020

MSEK	Feb-apr 19-20	Feb-apr 18-19	Föränd- ring mot fg år	Valutaef- fekter	Förändring mot fg år (Valu- tjust.)
Resultaträkning					
Intäkter	5 264	9 871	-4 607	32	-4 639
Totala rörelsekostnader	-8 579	-11 001	2 422	315	2 107
Rörelseresultat (EBIT)	-3 315	-1 130	-2 185	347	-2 532
Resultat före skatt (EBT)	-3 722	-1 216	-2 506	260	-2 766

EFFEKTER AV COVID-19, KV2 2020

MSEK	
Intäkter	-5 510
Personalkostnader	517
Bränslekostnader - volym	1 076
Bränslekostnader - avbrutna säkringar	-1 240
Lufftarsavgifter	507
Övriga externa kostnader	1 468
Avskrivningar	61
RÖRELSERESULTAT (EBIT)	-3 121

Intäkter

Intäkterna uppgick till 5 264 (9 871) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 4 639 MSEK lägre än motsvarande period föregående år. Minskningen av intäkterna är främst hänförlig till låga volymer till följd av covid-19-pandemin.

De valutajusterade passagerarintäkterna minskade med 55,4 %. Minskningen är en följd av lägre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna negativt om 3 645 MSEK. Den lägre kabinfaktorn gav en negativ effekt om 773 MSEK. Den högre yelden gav en positiv effekt om 125 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 223 MSEK och valutajusterade charterintäkter var 73 MSEK lägre. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 129 MSEK lägre. Minskningen av intäkterna avsåg låga volymer till följd av spridningen av covid-19-pandemin.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 79 MSEK högre jämfört med motsvarande period föregående år, främst hänförligt till intäkter från den norska staten för viktig infrastrukturtrafik under covid-19-pandemin.

Rörelsekostnader

Personalkostnader uppgick till -1 995 (-2 420) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster minskade personalkostnaderna med 419 MSEK jämfört med föregående år. Minskningen beror främst covid-19 med 517 MSEK, vilket inkluderar 242 MSEK i stöd som erhållits från staterna i Danmark och Sverige för tillfälliga permitteringar samt lägre personalkostnader på grund av lägre produktion. Löneökningar har påverkat kostnaderna negativt med ca. 76 MSEK.

Bränslekostnader uppgick till -2 504 (-2 181) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 8,4 %. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 248 MSEK. Hedgeeffekter var negativa om 1 352 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år, varav 1 240 MSEK avser säkringsrelationer som har avbrutits eftersom de inte längre uppfyller kvalifikationskriterierna. Volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 934 MSEK och effekterna på upplupna kostnader var -24 MSEK.

Luftfartsavgifter uppgick till -523 (-961) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för luftfartsavgifter med 46,2 %. Minskningen härrörde främst från lägre trafikvolym till följd av covid-19-pandemin.

Övriga externa kostnader uppgick till -2 150 (-4 981) MSEK, se not 3. Som en följd av att IFRS 16 implementerades den 1 november 2019 ingår leasingkostnader flygplan i övriga externa kostnader. Bränslekostnader och luftfartsavgifter ingår inte längre och redovisas i stället på egna rader i resultaträkningen. Jämförelseåret har också omklassificerats. För mer detaljerad information om förändringarna, se not 1.

Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga externa kostnader (valutajusterade)

med 2 385 MSEK. Minskningen är främst hänförlig till att leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning efter införandet av IFRS 16 inte längre redovisas som övriga externa kostnader med undantag för kortfristiga leasingavtal. Andra förändringar jämfört med motsvarande period föregående år avser främst hanteringskostnader, försäljnings- och distributionskostnader samt tekniskt underhåll.

Valutajusterade hanteringskostnader samt försäljnings- och distributionskostnader minskade med 325 MSEK respektive 342 MSEK, främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin. Kostnader för tekniskt underhåll minskade med 129 MSEK främst till följd av spridningen av covid-19-pandemin, delvis motverkat av högre underhållskostnader jämfört med motsvarande period föregående år. Wet lease-kostnaderna minskade med 104 MSEK (valutajusterat) vilket beror på en lägre produktion till följd av covid-19.

Avskrivningarna uppgick till -1 408 (-455) MSEK, en ökning om 953 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen är främst hänförlig till införandet av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderätts-tillgångar hade en negativ påverkan om 913 MSEK, se noterna 1 och 4.

Det pågående effektiviseringsprogrammet har under perioden resulterat i kostnadsreduktioner om 155 MSEK, hänförligt till åtgärder såsom ökad bränsle-effektivitet, högre operativ stabilitet och effekter från ett omförhandlat komponentkontrakt.

Finansnetto

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till -407 (-86) MSEK netto, vilket motsvarade en ökning i nettokostnader om 321 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen var främst hänförlig till implementeringen av IFRS 16, där räntekostnader och

valutaomvärdering av leasingkulder hade en negativ påverkan om -262 MSEK, se not 5.

Påverkan från IFRS 16

Tillämpningen av IFRS 16 hade en negativ påverkan om 180 MSEK på resultat före skatt (EBT) under andra kvartalet. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är rörelsekostnader, avskrivningar och finansnetto.

Rörelsekostnader påverkades positivt med ett belopp om 995 MSEK, eftersom leasingkostnader flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar av nyttjanderättsstillgångar hade en negativ påverkan om 913 MSEK och finansnettot påverkades negativt med ett belopp om 262 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Periodens resultat

Rörelseresultat uppgick till -3 315 (-1 130) MSEK och resultat före skatt uppgick till -3 722 (-1 216) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till spridningen av covid-19-pandemin och påverkan från IFRS 16. Resultat efter skatt uppgick till -3 470 (-933) MSEK och skatteintäkter till 252 (283) MSEK. Ingen uppskjuten skatt har redovisats för underskottsavdrag som har uppkommit under andra kvartalet.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 32 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 315 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet positivt om 347 MSEK. Finansnettot påverkades negativt av valuta om 87 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 260 MSEK på resultatet före skatt.

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -8 (-5) MSEK. Av totala jämförelsestörande poster hänför sig -8 (-5) MSEK till omstruktureringskostnader för personal.

**BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING
Tillgångar**

Immateriella och materiella anläggningstillgångar ökade med 4 999 MSEK under perioden. I förändringen ingår periodens investeringar 5 871 MSEK, avskrivningar -995 MSEK samt övriga effekter 123 MSEK. I beloppen för investeringar ingick tre nya Airbus A320neo och tre nya Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för motorunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus. Övriga effekter inkluderade aktiverad ränta på förskottsbetalningar och omräkningsdifferenser.

Nyttjanderättstillgångar ökade med 916 MSEK under perioden. Övergångseffekten den 1 november 2019 uppgick till 16 718 MSEK. Ökningen om 916 MSEK inkluderade inte övergångseffekten. Investeringar uppgick till 2 653 MSEK, främst hänförligt till nya leasingavtal för flygplan. Förändringar i indexering och modifieringar av underliggande avtal ökade tillgångarna med 65 MSEK och avskrivningar uppgick till -1 782 MSEK. För mer information, se not 1.

Finansiella tillgångar ökade med 1 183 MSEK, främst hänförligt till en ökning av spärrade bankmedel och SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

Uppskjutna skattefordringar ökade med 558 MSEK, främst hänförligt till en negativ utveckling för derivatinstrument och ökade underskottsavdrag som uppkom under första kvartalet.

Kortfristiga fordringar minskade med 581 MSEK. Minskningen är huvudsakligen hänförlig till lägre kundfordringar.

Likvida medel uppgick till 4 221 (6 912) MSEK per 30 april 2020. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 2 921 (2 866) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 26 % (32 %) av SAS fasta kostnader.

Eget kapital och skulder

Eget kapital minskade med 5 437 MSEK till -65 MSEK. Minskningen härrörde främst från periodens resultat om -4 331 MSEK, förändringar i kassaflödessäkringar om -1 314 MSEK och positiva aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 391 MSEK.

Långfristiga skulder ökade med 19 489 MSEK och *kortfristiga skulder* ökade med 5 363 MSEK inklusive effekten från IFRS 16. Den totala ökningen av skulder exklusive effekten från IFRS 16 var 6 871 MSEK och var främst hänförlig till högre räntebärande lån.

För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

Räntebärande skulder

Den 30 april 2020 uppgick den räntebärande skulden till 37 005 MSEK, en ökning med 25 722 MSEK sedan den 31 oktober 2019, varav övergångseffekten från IFRS 16 uppgick till 16 503 MSEK. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 5 949 MSEK respektive 453 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingkulder uppgick till 2 833 MSEK respektive 1 501 MSEK. I förändringen av bruttoskulden sedan 31 oktober 2019 ingår negativ utveckling av det verkliga värdet på derivatinstrument som har ökat skulden med 2 076 MSEK. Valutaomvärdering har ökat skulden med 380 MSEK, och upplupen ränta och andra poster har minskat skulden med 65 MSEK.

Finansiell nettoskuld

Den 30 april 2020 uppgick den finansiella nettoskulden till 29 861 MSEK, en ökning med 29 533 MSEK sedan den 31 oktober 2019. Justerat för övergångseffekten från IFRS 16 om 16 503 MSEK uppgick ökningen till 13 030 MSEK. Ökningen är främst hänförlig till ett negativt kassaflöde före finansieringsverksamheten, nya leasingkulder om 2 833 MSEK och det negativa värdet på derivatinstrument.

Nyckeltal

IFRS 16 har en stor påverkan på resultaträkning och balansräkning. Som en följd av SAS övergångsmetod kommer den finansiella rapporteringen som SAS publicerar under 2019/2020 inte att inkludera omräknade jämförelsesiffror för 2018/2019. De nyckeltal som beräknas på utgående balanser, och inte rullande månader, kommer under 2019/2020 att bygga på de finansiella rapporterna inklusive IFRS 16. De nyckeltal som bygger på 12 månaders rullande tal kommer under 2019/2020 att beräknas på finansiella data exklusive IFRS 16. Se not 1 för mer information.

Per 30 april 2020 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -1 %, en försämring med 9 procentenheter sedan 31 oktober 2019. Minskningen är främst hänförlig till ett lägre justerat rörelseresultat (EBIT). Den finansiella beredskapen har minskat med 12 procentenheter sedan 31 oktober 2019, och uppgick till 26 % vid utgången av kvartalet. Minskningen är hänförlig till lägre likvida medel.

Den justerade finansiella nettoskulden/EBITDAR förändrades och uppgick till 6,9x. Per 31 oktober 2019 var nyckeltalet 3,7x. Förändringen är hänförlig både till ökad justerad finansiell nettoskuld och lägre EBITDAR. Per 30 april 2020 uppgick soliditeten till -0,1 %, en försämring från 16 % per 31 oktober 2019. Minskningen beror på den negativa utvecklingen av eget kapital,

främst periodens resultat om -4 331 MSEK och förändringar i kassaflödessäkringar om -1 314 MSEK, i kombination med införandet av IFRS 16, som har en betydande påverkan på balansräkningen. Exklusive IFRS 16 skulle soliditeten ha uppgått till 0,8 %.

KASSAFLÖDESANALYS

Kassaflödet för det första halvåret uppgick till -4 539 (-2 845) MSEK. Likvida medel uppgick till 4 221 MSEK, jämfört med 8 763 MSEK per 31 oktober 2019.

Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick för räkenskapsårets första halvår till -981 (-1 240) MSEK. Den 1 november implementerade SAS IFRS 16, vilket innebär att amorteringar av leasingskulder för operationellt leasade tillgångar, främst flygplan, från och med innevarande räkenskapsår återfinns i kassaflödet från finansieringsverksamheten. Föregående år inkluderades leasingkostnader i kassaflödet från den löpande verksamheten (se även not 1). Vidare var resultat före skatt betydligt lägre än föregående år till följd av covid-19-situationen.

Rörelsekapitalförändringen brukar vara positiv under första halvåret men var negativ detta år och uppgick till -221 (2 902) MSEK. En viktig anledning till den negativa förändringen är att den säsongsmissiga ökningen av trafikavräkningsskulden under andra kvartalet har uteblivit.

Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 5 871 (2 756) MSEK varav 5 755 (2 700) MSEK avsåg flygplan. Det inkluderar leveransbetalningar för tre nya Airbus A320neo och tre Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt forskottsbetalningar till Airbus.

Finansieringsverksamheten

Nyupplåningen var 5 949 (1 346) MSEK medan amorteringarna uppgick till 453 (1 941) MSEK. Nyupplåningen var hänförlig till finansieringen av nya flygplan. Amorteringar av leasingskulder (IFRS 16) var 1 501 MSEK. Dessutom påverkades kassaflödet från finansieringsverksamheten negativt av betalningar av derivatinstrument och betalningar till förmånsbestämda pensionsplaner samt betalningar av depositioner och spärrade bankmedel.

MODERFÖRETAGET

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av concernintern service. Intäkter uppgick till 22 (28) MSEK och rörelsekostnader till -29 (-35) MSEK. Finansnettot uppgick till -483 (-31) MSEK och periodens resultat uppgick till -496 (-30) MSEK.

LÅNGSIKTIGT INCITAMENTSPROGRAM

Den 12 mars 2020 beslutade SAS årsstämma i enlighet med styrelsens förslag att införa ett långsiktigt incitamentsprogram för SAS heltids- och deltidsanställda (med undantag för concernledningen). I fråga om säkringsarrangemang godkände årsstämman styrelsens förslag om säkring i form av ett aktieswap-avtal med en tredje part. Incitamentsprogrammet har ingen finansiell effekt i kvartalet.

SÄSONGSVARIATIONER

När det inte råder covid 19-läge är efterfrågan på SAS marknader, mätt som trafik (RPK), säsongsmissigt låg under november–april och högst under maj–oktober. Andelen förtidsbokningar är däremot störst under perioden januari–maj vilket har en positiv påverkan på rörelsekapitalet.

Säsongsvariationerna i efterfrågan påverkar kassaflödet och resultatet olika. Passagerarintäkterna redovisas när kunderna genomför sina resor medan kassaflödet

påverkas positivt i samband med att antalet bokningar stiger. Det gör att intäkterna ökar under månader med hög trafik från maj till oktober. Eftersom en stor andel av ett flygbolags kostnader är fasta påverkas resultatet med svängningarna i intäktsnivåerna.

Eftersom trafiken är lägre under perioden november–april är första och andra kvartalet under SAS räkenskapsår säsongsmissigt de svagaste kvartalen resultatmässigt. Kassaflödet från den löpande verksamheten är däremot normalt säsongsmissigt svagt under första och tredje kvartalet.

FINANSIELLA MÅL

SAS övergripande finansiella mål är att skapa värden för aktieägarna. För att uppnå detta arbetar SAS med sitt kunderbjudande, effektiviseringar och hållbarhet för att skapa en grund för långsiktigt hållbar lönsamhet. Vi verkar i en kapitalintensiv industri som kräver att kapitalstrukturen optimeras. Av den anledningen har SAS tre finansiella mål:

- Avkastning på investerat kapital (ROIC): ska överstiga 12 % över en konjunkturcykel.
- Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR: ska vara lägre än 3 gånger (3x).
- Finansiell beredskap: likvida medel och tillgängliga kreditfaciliteter ska överstiga 25 % av SAS årliga fasta kostnader.

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

Skuldsättningsmålet – Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR – är ett nyckeltal som används av

kreditratinginstitut och banker vid kreditprövning och inkluderar värdet av leasade flygplan. Målsättningen att måttet ska vara lägre än tre gånger (3x) är i linje med SAS ambition om en förbättrad finansiell ställning, högre kreditrating och därmed sänkta finansieringskostnader.

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

HÅLLBARHETSMÅL

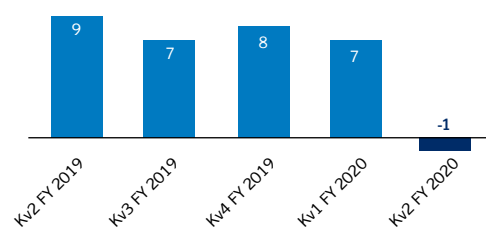
Samhället och våra kunder kräver i allt högre grad mer hållbara lösningar. Det är en utveckling som väntas fortsätta inom flygbranschen till 2030 och framåt, med fokus på att minska utsläpp och få en effektivare resursanvändning.

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

AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC),

RULLANDE 12 MÅNADER, %

SAS målsättning är en avkastning på investerat kapital (ROIC) på minst 12 % över en konjunkturcykel.



Våra mål till 2030

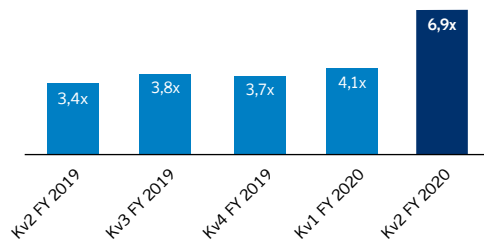
- 25 % lägre koldioxidutsläpp jämfört med 2005 (absoluta utsläpp)
- 17 % inblandning av biobränsle – motsvarande allt SAS inrikesflyg

HÄNDELSER UNDER KVARTALET

- SAS ställer tillfälligt in större delen av trafiken till följd av effekterna av covid-19
- SAS inleder processer för att minska den framtida arbetsstyrkan med upp till 5 000 heltidstjänster
- SAS meddelar att CFO Torbjørn Wist har sagt upp sig och lämnar företaget i september 2020
- Pågående och konstruktiva diskussioner med de största ägarna om en rekapitaliseringsplan för att säkra tillräckliga nivåer av finansiering och eget kapital för framtiden

JUSTERAD FINANSIELL NETTOSKULD/EBITDAR

SAS målsättning är att den justerade finansiella nettoskulden/EBITDAR ska vara under 3x.

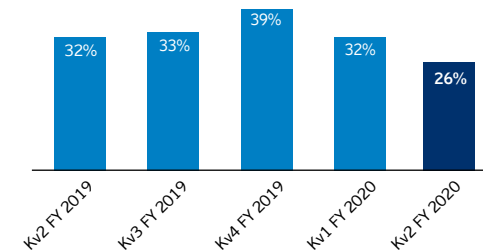


HÄNDELSER EFTER 30 APRIL 2020

- SAS undertecknar avtal om en revolverande kreditfacilitet om 3,3 miljarder SEK som till 90 % garanteras av den danska och svenska staten.
- Magnus Örnberg utsedd till ny CFO för SAS och tillträder sin tjänst senast den 1 oktober 2020

FINANSIELL BEREDSKAP, %

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



RISK- OCH OSÄKERHETSFAKTORER

SAS arbetar strategiskt med att utveckla och förbättra sin riskhantering. Riskhanteringen omfattar identifiering av nya risker samt kända risker såsom Covid-19, förändringar av flygbränslepris och valutakurser. SAS bevakar de övergripande riskerna centralt, men delar av riskhanteringen hanteras i verksamheten och inkluderar identifiering, handlingsplaner och policys. För utförligare information om SAS riskhantering hänvisas till den senast publicerade årsredovisningen.

COVID-19

Den nuvarande covid-19-situationen har i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. De främsta områdena där uppskattningar av osäkerheten har ökat till följd av de nuvarande marknadsförhållandena avser uppskattningar om den framtida efterfrågan. Såsom det beskrivs i Årsredovisningen 2018/19, sidorna 89–90, omfattar kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering: Uppskattade nyttjandeperioder för materiella anläggningstillgångar; Nedskrivningar av tillgångar; Pensioner; Uppskjuten skatt; Åtaganden hänförliga till flygplan under operationella leasingavtal samt Rättstvister.

Valuta- och flygbränslesäkringar beskrivs nedan och frågor avseende antagande om fortsatt drift på sidan 17. SAS följer noga och regelbundet utvecklingen av risker och osäkerhetsfaktorer.

SÄKRING AV VALUTA OCH FLYGBRÄNSLE

På grund av inställda flygningar och den förväntade minskningen av verksamheten till följd av påverkan från covid-19 är SAS prognostiserade finansiella exponering mer osäker än under normala omständigheter. Ytterligare förändringar i antaganden gällande framtida konsumtion och kapacitet skulle kunna få en betydande påverkan på säkringsnivåerna.

De finansiella riskerna avseende förändringar av valutakurser och bränslepris säkras genom derivatinstrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ge handlingsutrymme att anpassa verksamheten till långsiktiga nivåförändringar. SAS säkringsstrategi syftar samtidigt till att möjliggöra för SAS att snabbt ta del av fördelaktiga förändringar i valutakurser och bränslepriser.

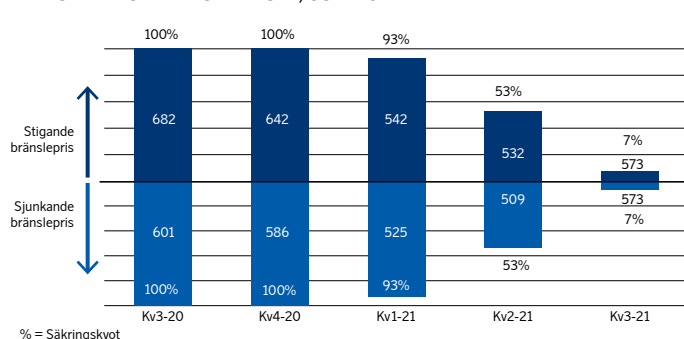
Polycyn för säkring av flygbränsle anger att flygbränslesäkring ska göras med 40–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer. Polycyn medger också säkring upp till 50 % av förväntade volymer för perioden 13 till 18 månader.

För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 79 % av bränsleförbrukningen till ett maxpris på 606 USD/ton. Om bränslepriset sjunker under 536 USD/ton de kommande 12 månaderna skulle 79 % av SAS bränsleförbrukning vara säkrad till ett genomsnittspris på 547 USD/ton. Efter de kommande 12 månaderna är 7 % av bränsleförbrukningen säkrad till ett pris på 573 USD/ton.

Diagrammet till vänster illustrerar SAS säkringar för de kommande kvartalen. Säkringen av SAS framtida flygbränsleförbrukning genomförs genom en blandning av så kallade swaps och optioner.

Med nuvarande planer för flygkapacitet förväntas kostnaden för flygbränsle under 2019/2020, förutsatt olika bränslepriser, dollarkurser och flygbränslesäkring utfalla enligt tabellen i mitten. För utländska valutor är polycyn att säkra 40–80 %. Vid kvartalets utgång hade SAS säkrat 40 % av det förväntade USD-underskottet för de kommande 12 månaderna. SAS har säkrat dollarunderskottet med terminer och valutaoptioner. Samtidigt som NOK fortsätter att vara SAS största överskottsvaluta har den negativa påverkan

SÄKRING AV FLYGBRÄNSLE, USD/TON



KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOV 2019–OKT 2020, MDR SEK¹

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	8,5	9,0	9,5	10,0	10,5
200 USD/ton	5,6	5,7	5,8	5,8	5,9
300 USD/ton	5,6	5,7	5,8	5,8	5,9
400 USD/ton	5,6	5,7	5,8	5,8	5,9
500 USD/ton	5,6	5,7	5,8	5,8	5,9

¹⁾ Hänsyn har tagits till SAS säkring av flygbränsle vid kvartalets utgång.

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

från covid-19 på det förväntade överskottet från NOK resulterat i en säkring som överstiger 100 % för de kommande 12 månaderna vid månadens utgång. Som en följd av covid-19 var SAS faktiska bränsleförbrukning för andra kvartalet 50 % lägre jämfört med motsvarande period föregående år. Vidare, med en lägre prognostiserad affärsverksamhet har SAS stängt översäkringarna hänförliga till flygbränsle och valuta till marknaden. Avbrutna säkringar har haft en negativ påverkan på resultaträkningen med ett netto om 1 240 MSEK.

Baserat på valutaexponeringen innebär en försvagning av NOK mot SEK med 1 % en negativ resultat effekt på 14 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultat effekt på 93 MSEK, exklusive säkringseffekt, före eventuella effekter från IFRS 16.

LEGALA FRÅGESTÄLLNINGAR

I EU-kommissionens beslut i november 2010 fälldes SAS tillsammans med ett stort antal andra flygbolag för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999-2006 och dömdes att betala böter om 70,2 MEUR. SAS överklagade beslutet i januari 2011 och i december 2015 upphävde EU-domstolen EU-kommissionens beslut inklusive böterna om 70,2 MEUR. EU-domstolens dom vann laga kraft och bötesbeloppet om 70,2 MEUR återbetalades till SAS

i början av mars 2016. EU-kommissionen fattade i mars 2017 ett nytt beslut i samma fråga och dömde återigen SAS och ett stort antal andra flygbolag att betala böter för påstått deltagande i en global flygfraktkartell under åren 1999-2006. Bötesbeloppet på 70,2 MEUR är detsamma som i beslutet från 2010. SAS har överklagat EU-kommissionens beslut och muntligt förhör hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom förväntas under 2020.

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

Ett stort antal före detta kabinanställda i SAS i Danmark driver en grupptalan mot SAS vid dansk domstol med krav om ytterligare inbetalningar från SAS till Fonden for Pensionsforbedring for Cabin Crew (CAU-fonden) under åberopande att CAU-fonden är en förmånsbestämd tillskottsordning. Köpenhamns Byret avslög i en dom i december

2016 de kabinanställdas krav om ytterligare inbetalningar från SAS till CAU-fonden. De kabinanställda överklagade domen i januari 2017 och domstolsbehandling kommer att äga rum i november 2020.

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

KONCERNENS RESULTATRÄKNING

RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

MSEK	Not	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
		Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Intäkter	2	5 264	9 871	14 971	19 276
Personalkostnader		-1 995	-2 420	-4 570	-4 821
Bränslekostnader		-2 504	-2 181	-4 524	-4 142
Lufftartsavgifter		-523	-961	-1 440	-1 877
Övriga externa kostnader	3	-2 150	-4 981	-5 745	-9 149
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-1 408	-455	-2 777	-874
Resultat från andelar i intresseföretag		1	-3	3	-12
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		0	0	0	8
Rörelseresultat (EBIT)		-3 315	-1 130	-4 082	-1 591
Finansnetto	5	-407	-86	-727	-201
Resultat före skatt (EBT)		-3 722	-1 216	-4 809	-1 792
Skatt		252	283	478	390
Periodens resultat		-3 470	-933	-4 331	-1 402
Övrigt totalresultat					
<i>Poster som senare kan återföras i resultaträkningen:</i>					
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-117	54	-120	33
Kassafördessäkningar, netto efter skatt		-927	230	-1 314	-612
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultaträkningen:</i>					
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		47	-735	391	-809
Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt		-997	-451	-1 043	-1 388
Summa totalresultat för perioden		-4 467	-1 384	-5 374	-2 790
<i>Periodens resultat hänförligt till:</i>					
Innehavare av aktier i moderföretaget		-3 470	-933	-4 331	-1 402
Resultat per stamaktie (SEK) ¹		-9,15	-2,44	-11,49	-3,69
Resultat per stamaktie efter utspädning (SEK) ¹		-9,15	-2,44	-11,49	-3,69

¹ Resultat per stamaktie är beräknat som periodens resultat hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget efter avdrag för utdelning på preferensaktier och kostnader för hybridobligationer i relation till 382 582 551 (382 582 551) utestående stamaktier under perioden november till april.

RESULTAT FÖRE SKATT OCH JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

MSEK	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Resultat före skatt (EBT)	-3 722	-1 216	-4 809	-1 792
Nedskrivningar	0	0	0	0
Omstruktureringskostnader ¹	8	5	17	13
Realisationsresultat ²	0	0	0	-8
Övriga jämförelsestörande poster ³	0	0	0	-148
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-3 714	-1 211	-4 792	-1 935

¹ Omstruktureringskostnader belastar resultatet som personalkostnader -17 (-13) MSEK under perioden november till april.

² Realisationsresultat inkluderar flygplansförsäljningar om 0 (8) MSEK under perioden november till april.

³ Övriga jämförelsestörande poster avser en avtalsförlikning och ett frisläppande av en skatterelaterad reservering för indirekta skatter om 0 (148) MSEK under perioden november till april.

KONCERNENS BALANSRÄKNING

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	30 apr 2020	31 okt 2019	30 apr 2019
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
Immateriella tillgångar	1 340	1 416	1 456
Materiella anläggningstillgångar	20 644	15 569	14 423
Nyttjanderättstillgångar	17 634	-	-
Finansiella tillgångar	5 729	4 546	6 171
Uppskjutna skattefordringar	1 308	750	754
Summa anläggningstillgångar	46 655	22 281	22 804
Omsättningstillgångar			
Varulager och förråd	510	346	367
Kortfristiga fordringar	2 041	2 622	3 025
Likvida medel ¹	4 221	8 763	6 912
Summa omsättningstillgångar	6 772	11 731	10 304
SUMMA TILLGÅNGAR	53 427	34 012	33 108
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget kapital	-65	5 372	3 365
Långfristiga skulder			
Räntebärande skulder	14 910	9 450	8 867
Räntebärande leasingskulder	14 491	-	-
Övriga skulder	3 614	4 076	4 187
Summa långfristiga skulder	33 015	13 526	13 054
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder	4 114	1 833	1 308
Räntebärande leasingskulder	3 490	-	-
Övriga skulder	12 873	13 281	15 381
Summa kortfristiga skulder	20 477	15 114	16 689
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER	53 427	34 012	33 108
Eget kapital per stamaktie (SEK) ²	-4,09	10,12	8,80
Räntebärande tillgångar	9 794	12 960	12 378
Räntebärande skulder	37 005	11 283	10 174
Rörelsekapital	-12 493	-13 313	-15 127

¹ Per 30 april 2020, inklusive fordran övriga finansiella institut 0 (427) MSEK.

² Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare exklusive hybridobligationer i relation till 382 582 551 (382 582 551) utestående stamaktier.

SPECIFIKATION AV FINANSIELL NETTOSKULD 30 APRIL 2020

	Enligt balans- räkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	5 729	2 468
Kortfristiga fordringar	2 041	455
Likvida medel	4 221	4 221
Långfristiga skulder	33 015	29 401
Kortfristiga skulder	20 477	7 604
Finansiell nettoskuld		29 861

Uppgifter om finansiell nettoskuld i jämförelseperioderna finns under avsnittet Finansiella nyckeltal. För specifikation av respektive periods finansiella nettoskuld hänvisas till www.sasgroup.net där varje delårsrapport finns publicerad.

KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL I SAMMANDRAG

Totalt eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare

MSEK	Aktie- kapital ¹	Övrigt tillskjutet kapital ²	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligation	Fritt eget kapital ³	Summa eget kapital
Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2018	7 732	327	1 292	-51	-	-2 032	7 268
Effekt av nya redovisningsprinciper, IFRS 9 och IFRS 15						-27	-27
Justerat ingående eget kapital, 1 november 2018	7 732	327	1 292	-51	-	-2 059	7 241
Inlösen av preferensaktier	-42					-1 044	-1 086
Eget kapitalandel av konvertibelt lån		-157				157	0
Resultat						-1 402	-1 402
Övrigt totalresultat			-612	33		-809	-1 388
Utgående balans 30 april 2019	7 690	170	680	-18	-	-5 157	3 365
Hybridobligation					1 500		1 500
Ränta och övriga kostnader på hybridobligation						-23	-23
Resultat						2 023	2 023
Övrigt totalresultat			-497	-53		-943	-1 493
Utgående balans 31 oktober 2019	7 690	170	183	-71	1 500	-4 100	5 372
Ränta hybridobligation						-63	-63
Resultat						-4 331	-4 331
Övrigt totalresultat			-1 314	-120		391	-1 043
Utgående balans 30 april 2020	7 690	170	-1 131	-191	1 500	-8 103	-65

¹ Antal aktier i SAS AB: 382 582 551 (382 582 551) stamaktier, kvotvärde 20,10 SEK.

² Beloppet består av överkursfonder samt eget kapitalandel av konvertibelt lån.

³ Utdelning på stamaktier har ej lämnats för 2017/2018 och 2018/2019.

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN				
Resultat före skatt (EBT)	-3 722	-1 216	-4 809	-1 792
Avskrivningar och nedskrivningar	1 408	455	2 777	874
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier	0	0	0	-8
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	1 063	-55	1 068	-261
Betald skatt	0	-6	-17	-53
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	-1 251	-822	-981	-1 240
Förändring av rörelsekapital	-506	3 166	-221	2 902
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 757	2 344	-1 202	1 662
INVESTERINGSVERKSAMHETEN				
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-3 333	-916	-5 871	-2 756
Förvärv av dotterföretag	0	0	0	-16
Avyttring av dotter- och intresseföretag	0	0	0	0
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	31	45	-46	17
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-3 302	-871	-5 917	-2 755
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-5 059	1 473	-7 119	-1 093
FINANSIERINGSVERKSAMHETEN				
Upptagande av lån	4 534	0	5 949	1 346
Återbetalning av lån	-203	-1 769	-453	-1 941
Amortering av leasingskulder	-665	0	-1 501	0
Ränta på hybridobligation	-63	0	-63	0
Utdelning på preferensaktier	0	0	0	-26
Inlösen av preferensaktier	0	0	0	-1 112
Övrigt i finansieringsverksamheten	-919	-41	-1 352	-19
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	2 684	-1 810	2 580	-1 752
Periodens kassaflöde	-2 375	-337	-4 539	-2 845
Omräkningsdifferens i likvida medel	-3	2	-3	1
Likvida medel vid periodens början	6 599	7 247	8 763	9 756
Likvida medel vid periodens slut	4 221	6 912	4 221	6 912
Kassaflöde från den löpande verksamheten per stamaktie (SEK)	-4,59	6,13	-3,14	4,34

MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal stamaktieägare i SAS AB uppgick till 89 734 per 30 april 2020. Medelantal anställda uppgick till 2 (4). Finansiella poster, netto inkluderade en nedskrivning om 487 MSEK av aktier i dotterbolag.

RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1–Kv2	
	Nov–apr 2019–2020	Nov–apr 2018–2019
Intäkter	22	28
Personalkostnader	-14	-19
Övriga rörelsekostnader	-15	-16
Rörelseresultat (EBIT)	-7	-7
Finansnetto	-483	-31
Resultat före skatt (EBT)	-490	-38
Skatt	-6	8
Periodens resultat	-496	-30

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	30 apr 2020	31 okt 2019	30 apr 2019
Finansiella tillgångar	14 838	14 703	14 684
Övriga omsättningstillgångar	25	137	21
Likvida medel	1	1	2
Summa tillgångar	14 864	14 841	14 707
Eget kapital	10 105	10 664	9 213
Långfristiga skulder	2 249	2 258	2 250
Kortfristiga skulder	2 510	1 919	3 244
Summa eget kapital och skulder	14 864	14 841	14 707

FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital ¹	Reserv- fond	Hybrid- obligation	Balanserade vinstmedel	Totalt eget kapital
Ingående balans 31 oktober 2019	7 690	447	1 500	1 027	10 664
Ränta hybridobligation				-63	-63
Periodens resultat				-496	-496
Eget kapital 30 april 2020	7 690	447	1 500	468	10 105

¹ Antal aktier: 382 582 551 (382 582 551) stamaktier, kvotvärde 20,10 SEK.

NOT 1 REDOVISNINGSPRINCIPER OCH FINANSIELLA RAPPORTER

Delårsrapporten för SAS koncernen har upprättats i enlighet med IAS 34 Delårsrapportering och årsredovisningslagen. Delårsrapporten för moderföretaget har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen och RFR 2. Upplysningar i enlighet med IAS 34.16A presenteras både i de finansiella rapporterna och i övriga delar av denna delårsrapport.

PÅVERKAN FRÅN COVID-19-PANDEMIN OCH ANTAGANDET OM FORTSATT DRIFT

Covid-19-pandemin och de åtgärder som har vidtagits som ett svar på dess spridning inklusive de olika staternas åtgärder och reserestriktioner har orsakat stora störningar i SAS verksamhet. Under april månad minskade kapaciteten (ASK) med 93,9 % och trafiken (RPK) minskade med 97,8 %. Minskningen av nätverket och antalet passagerare har sänkt SAS intäkter betydligt. För andra kvartalet 2020, som delvis var opåverkat av de negativa effekterna av covid-19-pandemin minskade de totala rörelseintäkterna med 46,7 % jämfört med motsvarande period föregående år.

Den 3 mars 2020 drog SAS tillbaka sin vägledning för 2020 till följd av den osäkra situationen. Efter de utökade reserestriktionerna har SAS vidtagit ett antal åtgärder för att minska kostnaderna och upprätthålla likviditeten.

- Den 3 mars 2020 meddelade SAS att bolaget, för att dämpa påverkan på intäkterna från den minskade efterfrågan, genomfört ett antal kostnadsbesparingsinitiativ. På kort sikt skulle en minskad kapacitet sänka de flygrelaterade kostnaderna, så som kostnader för flygbränsle, flygplatser och andra avgifter. SAS har även meddelat andra åtgärder, som nedskärningar i administrations- och personalkostnader, införandet av anställningsstopp, uppskjutande av icke-kritiska projekt, marnadsförings- och reklamkampanjer. I meddelandet nämnde SAS också att åtgärder hänförliga till personalkostnader kan omfatta visstidspermitteringar, frivilla avgångar, förtidspension eller andra initiativ.
- Den 15 mars 2020 meddelade bolaget att man tillfälligt ställer in större delen av trafiken från och med den 16 mars till dess att det återigen finns förutsättningar för att bedriva kommersiell flygtrafik. Vidare meddelade bolaget att man skulle införa visstidspermitteringar av upp till 10 000 medarbetare, motsvarande 90 procent av den totala arbetsstyrkan.
- Den 28 april meddelade bolaget att man skulle inleda processer för att minska den framtida arbetsstyrkan med upp till 5 000 heltidstjänster.
- Den 5 maj meddelade bolaget att det hade undertecknat ett treårigt avtal om en revolverande kreditfacilitet om 3,3 miljarder SEK som till 90 % garanteras av den danska och svenska staten.

Trots de åtgärder som SAS har vidtagit kommer det finansiella resultatet för den kommande perioden att fortsätta att påverkas betydligt av intäktsbortfall, lägre biljettförsäljning och betydande negativa kassaflöden i en omfattning och under en tidsrymd som för närvarande är osäkra. I och med den pågående krisen kommer SAS återigen att behöva visa prov på sin förmåga att ställa om sig till en ny och synnerligen utmanande verklighet. Som ett svar på en miljö som kännetecknas av lägre passagerarantal och intäktsgenerering har SAS reviderat sin affärsplan och har satt upp ett mål om 4 miljarder SEK i ytterligare effektiviseringar fram till 2022.

Mot bakgrund av påverkan från covid-19 och den tid det kommer att ta att återgå till en mer normaliserad situation kommer SAS att behöva säkra ytterligare finansiering för att kunna fortsätta som den viktigaste leverantören av flygbolagsinfrastruktur i Skandinavien. Det kommer att kräva stöd från de skandinaviska staterna. Som ett första steg har den danska och svenska staten till 90 % garanterat en revolverande kreditfacilitet om 3,3 miljarder SEK. SAS fortsätter också ansträngningarna för att säkra stöd från den norska staten.

SAS deltar för närvarande i aktiva, intensiva och konstruktiva diskussioner med bolagets största aktieägare samt utvalda intressenter om en rekapitaliseringsplan för att säkra SAS framtid. I denna ingår att leverera på verksamhetens viktigaste prioriteringar, som innefattar en ökad produktivitet och en fortsatt grön omställning.

Alla potentiella lösningar kommer att kräva att både stater och marknadsaktörer deltar, samt åtgärder för att fördela bördan på interna, externa och ekonomiska intressenter i bolaget. I nuläget överväger vi olika alternativ och målet är att presentera en plan för marknaden under juni 2020.

Inom ramen för dessa omständigheter har de finansiella rapporterna upprättats enligt antagandet om fortsatt drift. Detta är emellertid beroende av framgångsrika uppdateringar av affärsplanen och att det är möjligt att säkra ytterligare finansiering.

STANDARER OCH TOLKNINGAR SOM GÄLLER FÖR KV1–KV2 2019/2020

Redovisningsprinciperna följer de som beskrivs i årsredovisningen för 2018/2019. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal samt IC:s agendabeslut om kompensation för förseningar och inställda flygningar (IFRS 15). IFRS 16 tillämpas enligt den modifierade retroaktiva metoden, vilket innebär att den ingående balansen per 1 november 2019 justeras för att spegla effekten av IFRS 16, men tidigare perioder har inte räknats om. IC:s agendabeslut tillämpas från den 1 november 2019, med omräkning av jämförelseåret. Mer information om antagandet av IFRS 16 och IC:s agendabeslut återfinns i denna not.

STATLIGA BIDRAG

Vissa av de juridiska enheter inom SAS koncernen har under kvartalet fått stöd för visstidspermitteringar i arbetsstyrkan från den danska, norska och svenska staten till följd av covid-19. I enlighet med IAS 20 redovisas statliga bidrag i resultaträkningen när det föreligger en rimlig säkerhet att bolaget kommer att uppfylla kraven som följer med bidragen och att bidragen kommer att erhållas. De statliga bidragen har redovisats som en minskning av personalkostnaderna under de perioder som bidraget ska kompensera uppgående till totalt 242 MSEK. Dessutom har SAS fått stöd från den norska staten för att upprätthålla flygtjänster inom Norge. Detta stöd har redovisats som övriga rörelseintäkter i resultaträkningen uppgående till totalt 177 MSEK under samma perioder som kostnadsåtgångarna är avsedda att kompensera. SAS har också ansökt om stöd från den danska staten avseende ersättning för fasta kostnader, och 92 MSEK har redovisats som en minskning av övriga externa kostnader.

IFRS 16 – LEASINGAVTAL

Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasingavtal. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt har ersatts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en finansiell skuld i balansräkningen. IFRS 16 har en stor påverkan på SAS koncernens räkenskaper, se mer detaljer nedan.

Påverkan på koncernens balansräkning

SAS tillämpar den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal enligt den modifierade retroaktiva metoden. Leasingskulden redovisas som ett belopp motsvarande nuvärdet av framtida leasingbetalningar för de leasead tillgångarna. Som en följd av SAS övergångsmetod värderades alla nyttjanderättstillgångar till ett belopp som motsvarar leasingskulden per övergångsdatumet. Justeringar av nyttjanderättstillgångarna har gjorts för förutbetalda leasingkostnader som redovisades den 31 oktober 2019 och den initiala beräkningen av återställandekostnader för de leasead tillgångarna. Det initiala antagandet av IFRS 16 fick ingen effekt på eget kapital. Av tabellen nedan framgår övergångseffekten den 1 november 2019 på koncernens balansräkning.

KONCERNENS BALANSRÄKNING, 1 NOV 2019 - ÖVERGÅNGSEFFEKT IFRS 16

MSEK	Rapporterat	Justeringar	Justerad balans
	31 okt 2019		1 nov 2019
Nyttjanderättstillgångar	0	16 718	16 718
Förutbetalda kostnader	446	-38	408
Eget kapital	5 372	0	5 372
Avsättningar	1 966	177	2 143
Långfristiga räntebärande leasingskulder	0	13 623	13 623
Kortfristiga räntebärande leasingskulder	0	2 880	2 880

De huvudsakliga tillgångar som leasas av SAS är flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning. Per övergångsdatumet avser 13,4 miljarder SEK av nyttjanderättstillgångar flygplan inklusive motorer, 2,8 miljarder SEK fastigheter och 0,5 miljarder SEK ground handling-utrustning.

En betydande påverkan från tillämpningen av IFRS 16 är att SAS exponeras för valutakursfluktuationer. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingsskulder är denominerade i utländska valutor. Leasingsskulder avseende flygplan är denominerade i USD, medan fastigheter och ground handling-utrustning främst är denominerade i SEK, NOK och DKK. Då flygplan utgör omkring 80 % av leasingsskulderna per övergångsdatumet är valutaexponeringen från omräkningen av skulder i USD till SEK betydande. SAS har justerat sin policy för säkring av utländska valutor från och med den 1 november 2019 för att bättre hantera denna risk.

Påverkan på koncernens resultaträkning

SAS resultaträkning påverkas i hög grad av IFRS 16. Leasingkostnaderna som tidigare redovisades i resultaträkningen ersätts av en kostnad för avskrivning av nyttjanderättstillgångar och en räntekostnad för leasingsskulden. Nyttjanderättstillgångar skrivs av linjärt. Räntekostnader hänförliga till leasingsskulderna är högst i början av leasingperioden och minskar i takt med att leasingsskulderna amorteras. När IAS 17 tillämpades under tidigare år resultatfördes operationella leasingavtal för flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning i huvudsak linjärt över leasingperioden och redovisades i rörelseresultatet som leasingkostnader för flygplan och övriga rörelsekostnader. Med tanke på denna förändring i kostnadsmodellen där fler kostnader, på grund av räntekomponenten, redovisas tidigare under leasingperioden hade IFRS 16 en negativ påverkan på SAS resultat under det första halvåret 2019/2020. Den negativa påverkan på resultat före skatt (EBT) är 180 MSEK under andra kvartalet och den negativa påverkan på rörelseresultat (EBIT) under det första halvåret är 310 MSEK. Påverkan inkluderar valutaomvärdering av leasingsskulderna. Över leasingperioden motsvarar kostnaderna till följd av tillämpningen av IFRS 16 de kostnader som redovisades enligt IAS 17. Av tabellen nedan framgår påverkan från IFRS 16 på koncernens resultaträkning för andra kvartalet och för första halvåret.

KONCERNENS RESULTATRÄKNING, KV2 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv2	Justeringar	Justerat Kv2*
MSEK	Feb-apr 2020		Feb-apr 2020
Intäkter	5 264		5 264
Personalkostnader	-1 995		-1 995
Bränslekostnader	-2 504		-2 504
Luftfartsavgifter	-523		-523
Övriga externa kostnader	-2 150	-995	-3 145
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 408	913	-495
Resultat från andelar i intresseföretag	1		1
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	0		0
Rörelseresultat (EBIT)	-3 315	-82	-3 397
Finansnetto	-407	262	-145
Resultat före skatt (EBT)	-3 722	180	-3 542

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

KONCERNENS RESULTATRÄKNING, KV1-KV2 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv1-Kv2	Justeringar	Justerat Kv1-Kv2*
MSEK	Nov-apr 2019-2020		Nov-apr 2019-2020
Intäkter	14 971		14 971
Personalkostnader	-4 570		-4 570
Bränslekostnader	-4 524		-4 524
Luftfartsavgifter	-1 440		-1 440
Övriga externa kostnader	-5 745	-1 933	-7 678
Avskrivningar och nedskrivningar	-2 777	1 782	-995
Resultat från andelar i intresseföretag	3		3
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	0		0
Rörelseresultat (EBIT)	-4 082	-151	-4 233
Finansnetto	-727	461	-266
Resultat före skatt (EBT)	-4 809	310	-4 499

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

Påverkan på koncernens kassaflödesanalys

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

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS, KV2 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv2	Justeringar	Justerat Kv2*
MSEK	Feb-apr 2020		Feb-apr 2020
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 757	-665	-2 422
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-3 302		-3 302
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	2 684	665	3 349
Periodens kassaflöde	-2 375		-2 375

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

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS, KV1–KV2 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv1–Kv2	Justeringar	Justerat Kv1–Kv2*
	Nov–apr 2019–2020		
MSEK			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 202	-1 501	-2 703
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-5 917		-5 917
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	2 580	1 501	4 081
Periodens kassaflöde	-4 539		-4 539

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

Påverkan på nyckeltal

Eftersom IFRS 16 har en stor påverkan på resultaträkning och balansräkning har SAS gått igenom nyckeltalen för att se till att de är fortsatt relevanta. Som en följd av SAS övergångsmetod kommer den finansiella rapporteringen som SAS publicerar under 2019/2020 inte att inkludera omräknade jämförelsesiffror för 2018/2019. Då koncernen använder rullande 12 månader vid beräkningen av många nyckeltal, och en resultaträkning för rullande 12 månader eller balansräkning för jämförelseåret enligt IFRS 16 inte kommer att föreligga förrän 2020/2021, kommer beräkningen av många nyckeltal under 2019/2020 att bygga på de finansiella rapporterna exklusive IFRS 16. De nyckeltal som beräknas baserade på utgående balans, och inte rullande månader, kommer under 2019/2020 att baseras på de finansiella rapporterna inklusive IFRS 16. Av tabellen nedan framgår påverkan från IFRS 16 på nyckeltal som har beräknats på utgående balans.

Se sidan 25 för operationella nyckeltal och sidan 27 för nyckeltal och alternativa nyckeltal.

NYCKELTAL, KV2 - PÅVERKAN IFRS 16

	Rapporterat Kv2	Justeringar	Justerat Kv2*
	Feb–apr 2020		
MSEK			
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-0,90	-0,02	-0,92
Eget kapital per stamaktie (SEK)	-4,09	+0,95	-3,14
Soliditet	-0,1 %	+0,9 %	0,8 %
Finansiell nettoskuld, MSEK	29 861	-17 981	11 880
Skuldsättningsgrad	-459,4	+499,27	39,87

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

FÖRÄNDRING AV PRESENTATION - KONCERNENS RESULTATRÄKNING

I samband med införandet av IFRS 16 har koncernen gjort några förändringar för att förbättra presentationen av koncernens resultaträkning. Tidigare redovisades Leasingkostnader flygplan som en separat rad i resultaträkningen. Efter införandet av IFRS 16 är denna kostnad inte längre väsentlig för koncernen och redovisas därför från den 1 november 2019 som övriga externa kostnader och specificeras i not 3 i denna rapport. Bränslekostnader och Luftfartsavgifter redovisades tidigare som Övriga externa kostnader, men från den 1 november 2019 redovisas dessa kostnader på separata rader i resultaträkningen. Eftersom dessa kostnader fortsättningsvis redovisas i rörelseresultatet (EBIT) har den ändrade presentationen inte någon effekt på rörelseresultatet (EBIT). De redovisade beloppen för de två första kvartalen i jämförelseåret, 2018/2019, har omklassificerats. Se mer detaljer i tabellen nedan.

KOMPENSATION FÖR FÖRSENINGAR OCH INSTÄLLDA FLYGNINGAR

IFRS Interpretation Committee (IFRS IC eller IC) publicerade ett agendabeslut i september 2019 om kompensation för förseningar och inställda flygningar (IFRS 15). IC fastslår i sitt beslut att kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar utgör en rörlig ersättning i avtalet. Därför bör ersättningen redovisas som en justering av intäkter. SAS har tidigare redovisat kompensation till kunder under övriga externa kostnader. I enlighet med IC:s beslut har SAS omklassificerat kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar från övriga externa kostnader till intäkter. Det belopp som har omklassificerats för jämförelseåret som slutar den 31 oktober 2019 är 624 MSEK. Beloppet som omklassificerades för de två första kvartalen i 2018/2019 var 445 MSEK. Se mer detaljer i tabellen nedan.

FÖRÄNDRING AV JÄMFÖRELSEÅR, KV2 2018/2019 - KONCERNENS RESULTATRÄKNING

	Rapporterat Kv2	Justeringar	Justerat Kv2
	Feb–apr 2019		
MSEK			
Intäkter	10 187	-316	9 871
Leasingkostnader flygplan	-846	846	0
Övriga externa kostnader	-7 593	2 612*	-4 981
Bränslekostnader	0	-2 181	-2 181
Luftfartsavgifter	0	-961	-961

Ovanstående tabell visar påverkan på Kv2, 2018/2019, efter de ändringar som beskrivs under rubrikerna "Förändring av presentation - koncernens resultaträkning" och "Kompensation för förseningar och inställda flygningar" ovan. Förändringarna påverkar inte Rörelseresultat (EBIT).

* 316 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader (2 181 MSEK), Luftfartsavgifter (961 MSEK) och Leasingkostnader flygplan (-846 MSEK).

FÖRÄNDRING AV JÄMFÖRELSEÅR, KV1–KV2 2018/2019 - KONCERNENS RESULTATRÄKNING

	Rapporterat Kv1–Kv2	Justeringar	Justerat Kv1–Kv2
	Nov–apr 2018–2019		
MSEK			
Intäkter	19 721	-445	19 276
Leasingkostnader flygplan	-1 633	1 633	0
Övriga externa kostnader	-13 980	4 831*	-9 149
Bränslekostnader	0	-4 142	-4 142
Luftfartsavgifter	0	-1 877	-1 877

Ovanstående tabell visar påverkan på Kv1–Kv2, 2018/2019, efter de ändringar som beskrivs under rubrikerna "Förändring av presentation - koncernens resultaträkning" och "Kompensation för förseningar och inställda flygningar" ovan. Förändringarna påverkar inte Rörelseresultat (EBIT).

* 445 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader (4 142 MSEK), Luftfartsavgifter (1 877 MSEK) och Leasingkostnader flygplan (-1 633 MSEK).

NOT 2 INTÄKTER

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

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Passagerarintäkter	3 462	7 732	10 777	14 842
Charterintäkter	201	276	446	503
Fraktintäkter	160	373	526	803
Övriga trafikintäkter	553	683	1 224	1 308
Summa trafikintäkter	4 376	9 064	12 973	17 456
Övriga rörelseintäkter	888	807	1 998	1 820
Summa intäkter	5 264	9 871	14 971	19 276

TRAFIKINTÄKTER PER GEOGRAFISKT OMRÅDE

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Passagerarintäkter	3 426	4 365	1 249	1 620	3 624	5 398	2 478	3 459	10 777	14 842
Charterintäkter	0	0	0	0	446	503	0	0	446	503
Fraktintäkter	3	4	2	3	25	33	496	763	526	803
Övriga trafikintäkter	389	385	142	142	412	476	282	305	1 224	1 308
Summa trafikintäkter	3 818	4 754	1 393	1 765	4 507	6 410	3 256	4 527	12 973	17 456

ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER PER REGION

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Övriga rörelseintäkter	240	280	681	548	434	346	423	391	220	255	1 998	1 820

NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Försäljnings- och distributionskostnader	-377	-704	-1 088	-1 330
Leasingkostnader flygplan	-18	-846	-80	-1 633
Cateringkostnader	-169	-293	-438	-555
Hanteringskostnader	-387	-706	-1 067	-1 366
Tekniskt flygplansunderhåll	-590	-679	-1 150	-1 361
Data- och telekommunikationskostnader	-344	-371	-732	-775
Wet lease-kostnader	-307	-389	-684	-698
Övrigt	42	-993	-506	-1 431
Summa	-2 150	-4 981	-5 745	-9 149

NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Immateriella tillgångar	-37	-40	-73	-74
Materiella anläggningstillgångar	-458	-416	-922	-800
Nyttjanderättstillgångar	-913	-	-1 782	-
Summa	-1 408	-456	-2 777	-874

NOT 5 FINANSNETTO

	Kv2	Kv2	Kv1-Kv2	Kv1-Kv2
	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019
Finansiella intäkter	24	44	56	88
Räntekostnader	-147	-113	-277	-258
Övriga finansiella kostnader	-15	-14	-28	-27
Valutakursdifferenser	-7	-3	-17	-4
Räntekostnader, IFRS 16	-179	-	-347	-
Valutakursdifferenser, IFRS 16	-83	-	-114	-
Summa	-407	-86	-727	-201

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

	30 apr 2020		31 okt 2019	
	Bokfört värde	Verkligt värde	Bokfört värde	Verkligt värde
MSEK				
Finansiella tillgångar				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	406	406	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	14	14	23	23
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	8 496	8 496	12 648	12 648
Summa	8 916	8 916	12 896	12 896
Finansiella skulder				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	2 972 ¹	2 972	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	13	13	17	17
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	18 794	18 431	12 075	11 540
Summa	21 780	21 416	12 983	12 448

¹Av vilka 1 240 MSEK är säkringar som avbrutits

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

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

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

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

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

VERKLIGT VÄRDEHIERARKI

	30 apr 2020			31 okt 2019		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
MSEK						
Finansiella tillgångar						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	406	406	-	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	14	14	-	23	23
Summa	-	420	420	-	248	248
Finansiella skulder						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	2 972 ¹	2 972	-	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	13	13	-	17	17
Summa	-	2 985	2 985	-	908	908

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

Stockholm den 28 maj 2020

Carsten Dilling
Styrelsens ordförande

Dag Mejdell
Vice ordförande

Monica Caneman
Styrelseledamot

Lars-Johan Jarnheimer
Styrelseledamot

Oscar Stege Unger
Styrelseledamot

Liv Fiksdahl
Styrelseledamot

Sanna Suvanto-Harsaae
Styrelseledamot

Kay Kratky
Styrelseledamot

Jens Lippestad
Styrelseledamot

Tommy Nilsson
Styrelseledamot

Christa Cerè
Styrelseledamot

Rickard Gustafson
VD och koncernchef

GRANSKNINGSRAPPORT

SAS AB
ORG. NR. 556606-8499

INLEDNING

Vi har utfört en översiktlig granskning av den finansiella delårsinformationen i sammandrag (delårsrapporten) för SAS AB per den 30 april 2020 och den sexmånadersperiod som slutade per detta datum. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta och presentera denna delårsrapport i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen. Vårt ansvar är att uttala en slutsats om denna delårsrapport grundad på vår översiktliga granskning.

DEN ÖVERSIKTLIGA GRANSKNINGENS INRIKTNING OCH OMFATTNING

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med International Standard on Review Engagements ISRE 2410 *Översiktlig granskning av finansiell delårsinformation utförd av företagets valda revisor*. En översiktlig

granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för finansiella frågor och redovisningsfrågor, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. En översiktlig granskning har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt ISA och god revisionsred i övrigt har. De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

SLUTSATS

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att delårsrapporten inte, i allt

väsentligt, är upprättad för koncernens del i enlighet med IAS 34 och årsredovisningslagen samt för moderbolagets del i enlighet med årsredovisningslagen.

VÄSENTLIGA OSÄKERHETSFAKTORER AVSEENDE ANTAGANDET OM FORTSATT DRIFT

Utan att det påverkar vårt uttalande ovan, vill vi fästa uppmärksamheten på den information som lämnas i delårsrapporten på sidan 17, som beskriver vidtagna åtgärder såväl som effekterna på den finansiella utvecklingen och osäkerheten i tidsrymden av den nuvarande situationen. Vidare framgår att företaget arbetar med olika effektiviseringar samt att säkerställa ytterligare finansiering och eget kapital. Vid tidpunkten för avgivandet av denna delårsrapport har inte dessa aktiviteter slutförts. Tills slutfört, tyder detta förhållande på att det finns väsentliga osäkerhetsfaktorer som kan leda till betydande tvivel om företagets förmåga att fortsätta verksamheten.

Stockholm den 28 maj 2020

KPMG AB

Tomas Gerhardsson

Auktoriserad revisor

TRAFIKTALSINFORMATION

REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Förändr. mot f.g. år	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	3 124	6 587	-52,6 %	9 243	12 619	-26,8 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	3 398	7 897	-57,0 %	10 763	15 116	-28,8 %
ASK, säteskilometer (milj.)	5 906	11 220	-47,4 %	16 665	21 893	-23,9 %
Kabinfaktor	57,5 %	70,4 %	-12,8 ¹	64,6 %	69,0 %	-4,5 ¹
Passageraryield, valutajusterad	1,02	0,98	+3,7 %	1,00	0,99	+1,1 %
Passageraryield, nominell	1,02	0,98	+4,0 %	1,00	0,98	+2,0 %
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,59	0,69	-15,2 %	0,65	0,68	-5,4 %
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,59	0,69	-14,9 %	0,65	0,68	-4,6 %
RASK, valutajusterad	0,70	0,77	-9,5 %	0,74	0,77	-3,6 %
RASK, nominell	0,70	0,77	-9,2 %	0,74	0,76	-2,7 %

¹Siffror i procentenheter

TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Feb-apr 2020	Feb-apr 2019	Förändr. mot f.g. år	Nov-apr 2019-2020	Nov-apr 2018-2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	3 225	6 755	-52,3 %	9 485	12 920	-26,6 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	3 677	8 387	-56,2 %	11 503	16 048	-28,3 %
ASK, säteskilometer (milj.)	6 256	11 764	-46,8 %	17 513	22 919	-23,6 %
Kabinfaktor	58,8 %	71,3 %	-12,5 ¹	65,7 %	70,0 %	-4,3 % ¹
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	-1,30	-0,88	+48,3 %	-1,01	-0,86	+16,6 %
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	-1,23	-0,87	+41,9 %	-0,97	-0,83	+17,2 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	-0,90	-0,68	+32,3 %	-0,75	-0,67	+11,2 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelse- störande poster	-0,83	-0,68	+21,8 %	-0,72	-0,65	+10,1 %

¹Siffror i procentenheter

SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Feb-apr 2019-2020 vs. Feb-apr 2018-2019		Nov-apr 2019-2020 vs. Nov-apr 2018-2019	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	-65,3 %	-54,5 %	-32,5 %	-26,4 %
Europa/Intraskand	-55,2 %	-48,1 %	-28,1 %	-25,0 %
Inrikes	-44,4 %	-32,0 %	-22,5 %	-16,2 %

PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	April 2020	April 2019	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blockttimmar/dag	8,3	9,4	-11,4 %
Kabin, Blockttimmar/år	701	750	-6,5 %
Piloter, Blockttimmar/år	578	666	-13,2 %

Miljöeffektivitet	April 2020	April 2019	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton	3 707	4 253	-12,8 %
Koldioxid per säteskilometer, gram	61,1	63,1	-3,2 %

FLYGPLANSFLOTTA

SAS FLYGPLANSFLOTTA 30 APRIL 2020

SAS koncernens flygplansflotta	Ålder	Ägda	Leasade	Wet Lease	Summa	SAS Scandinavia	SAS Ireland	Wet Lease	I trafik för SAS koncernen	Fasta order köp	Fasta order leasing
Airbus A330/340/350	11,4	13	6		19	19			19	5	
Airbus A320-familjen	6,6	20	42		62	53	9		62	35	9
Boeing 737NG	15,0	26	24		50	50			50		
Bombardier CRJ	4,1			24	24			24	24		
ATR-72	6,7			8	8			8	8		
Summa	9,4	59	72	32	163	122	9	32	163	40	9

Flygplan på fast order 2020–2024 per 30 april 2020	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	Summa
Airbus A320neo	3	3	12	17	6	41
Airbus A321neo LR	1	1	1			3
Airbus A350	1	4				5
Summa	5	8	13	17	6	49

Diskussioner pågår med Airbus om ytterligare uppskjutna leveranser



Den nya flottan sänker bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen.

FINANSIELLA NYCKELTAL OCH ALTERNATIVA NYCKELTAL

	30 apr 2020	31 okt 2019	30 apr 2019
Avkastning på investerat kapital (ROIC), rullande 12 månader ¹	-1 %	8 %	9 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR ¹	6,9x	3,7x	3,4x
Finansiell beredskap ¹	26 %	38 %	32 %
Avkastning på eget kapital, rullande 12 månader ¹	-59 %	14 %	14 %
Soliditet ²	-0,1 %	16 %	10 %
Finansiell nettoskuld, MSEK ²	29 861	328	917
Skuldsättningsgrad ²	-459,4	0,06	0,27
Räntetäckningsgrad ¹	-2,3	2,5	2,7

¹ Beräkningen baseras på rullande 12 månader. Nyckeltalen bygger på finansiella rapporter som exkluderar IFRS 16.

² Nyckeltal för 2020 inklusive IFRS 16. Tidigare perioder inkluderar inte IFRS 16.

Se mer detaljer i not 1.

SAS beräknar olika alternativa nyckeltal, APM (Alternative Performance Measures, APM-mått), vilka kompletterar de mått som definieras i tillämpliga regler för finansiell rapportering. Nyckeltalen underlättar jämförelser mellan olika perioder och används för intern analys av verksamhetens resultat, utveckling och finansiella ställning och anses därmed också ge externa intressenter som investerare, analytiker, ratinginstitut och andra värdefull information. För definitioner, se avsnitt Definitioner och begrepp. Avstämning av de alternativa nyckeltal som bedömts väsentliga att specificera finns på www.sasgroup.net under Investor relations.

RESULTATBASERADE NYCKELTAL OCH MEDELANTAL ANSTÄLLDA

MSEK	Kv1	Kv1	Kv2	Kv2	Kv3	Kv3	Kv4	Kv4
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Feb–apr 2020	Feb–apr 2019	Maj–jul 2019	Maj–jul 2018	Aug–okt 2019	Aug–okt 2018
Intäkter	9 707	9 405	5 264	9 871	13 401	13 146	13 435	12 678
EBITDAR	662	746	-1 890	174	2 998	3 330	2 631	2 044
EBITDAR-marginal	6,8 %	7,9 %	-35,9 %	1,8 %	22,4 %	25,3 %	19,6 %	16,1 %
Rörelseresultat (EBIT)	-767	-461	-3 315	-1 130	1 570	2 167	1 187	920
EBIT-marginal	-7,9 %	-4,9 %	-63,0 %	-11,4 %	11,7 %	16,5 %	8,8 %	7,3 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 087	-576	-3 722	-1 216	1 490	2 034	1 096	789
Periodens resultat	-861	-469	-3 470	-933	1 162	1 570	861	623
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 078	-724	-3 714	-1 211	1 495	2 008	1 226	822
Resultat per stamaktie (SEK)	-2,33	-1,25	-9,15	-2,44	3,04	4,03	2,19	1,56
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-2 060	-2 566	-5 059	1 473	140	197	-309	658
Medelantal anställda (FTE)	10 364	10 292	7 988	10 260	10 639	10 332	10 587	10 334

DEFINITIONER OCH AKTIEÄGAREINFORMATION

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

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

AOC (Air Operator Certificate) – Flygoperativt tillstånd.

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

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

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

Avkastning på investerat kapital (ROIC) – Rörelseresultat plus schablonmässig räntedel motsvarande 33 % av operationella leasingkostnader, netto i relation till summa genomsnittligt eget kapital, finansiell nettoskuld och netto kapitaliserade leasingkostnader (*7).

Betalda passagerarkilometer (RPK) – Se RPK.

Betalda tonkilometer (RTK) – Se RTK.

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

Börsvärde – Aktiekurs multiplicerat med utestående antal aktier.

CAGR – Genomsnittlig årlig tillväxttakt.

CASK – Se enhetskostnad.

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

EBIT – Rörelseresultat.

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

EBITDA – Resultat före skatt, finansnetto, resultat från försäljning av anläggningstillgångar, resultatandelar i intresseföretag och avskrivningar.

EBITDA-marginal – EBITDA dividerat med intäkterna.

EBITDAR – Resultat före skatt, finansnetto, resultat från försäljning av anläggningstillgångar, resultatandelar i intresseföretag, avskrivningar och leasingkostnader för flygplan.

EBITDAR-marginal – EBITDAR dividerat med intäkterna.

EBT – Resultat före skatt.

EES – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

Enhetsintäkt – Se PASK.

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

Finansiell beredskap – Likvida medel, exklusive fordran övriga finansiella institut, samt outnyttjade kreditfaciliteter i relation till fasta kostnader. I nyckeltalet definieras fasta kostnader som personal- och övriga rörelsekostnader, exklusive kostnader för flygbränsle och luftfartsavgifter, samt leasingkostnader flygplan.

Finansiell leasing – Baseras på ett leasingavtal vari de risker och förmåner som är förknippade med ägandet av objektet i allt väsentligt finns kvar hos leasetagaren. Objektet redovisas som anläggningstillgång i balansräkningen på grund av att leasetagaren har en

skyldighet att köpa tillgången när leasen är slut. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter tas upp som skuld. Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandard IFRS 16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

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

FTE – Medelantal anställda.

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

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

Interline-intäkter – Biljettavräkning mellan flygbolag.

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

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

Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR – Summa finansiell nettoskuld, genomsnitt och kapitaliserade leasingkostnader, netto, 12 månader, genomsnitt i relation till EBITDAR.

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

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

Kapitaliserade leasingkostnader (*7) – Den årliga kostnaden för operationell flygplansleasing, netto multiplicerad med sju.

Kassaflöde från den löpande verksamheten per stamaktie – Kassaflöde från den löpande verksamheten i relation till genomsnittligt antal utestående stamaktier.

Koldioxid (CO₂) – En färglös gas som bildas vid förbränning av alla fossila bränslen. Flygindustrins koldioxidutsläpp minskas genom en övergång till mer flygbränsleeffektiva flygplan.

LCC – Low Cost Carrier. Lågkostnadsbolag.

NPV – Nuvärde. Används bland annat vid beräkning av den kapitaliserade framtida kostnaden för operationell flygplansleasing.

Nyttjanderättstillgångar (RoU) – Från och med den 1 november 2019 tillämpar SAS koncernen den nya redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal. IFRS 16 ersätter den tidigare standarden IAS 17 Leasingavtal. Den tidigare klassificeringen av varje leasingavtal som antingen operationellt eller finansiellt har ersatts av en modell där leasetagaren redovisar en tillgång (nyttjanderätt) och en finansiell skuld i balansräkningen. Se mer information i not 1.

Offererade säteskilometer – Se ASK.

Offererade tonkilometer – Se ATK.

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

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

Preferenskapital – Preferenskapital, motsvarande inlösenbeloppet för 2 101 552 preferensaktier till 105 % av teckningskursen 500 kronor, uppgick till 1 103 MSEK. Samtliga preferensaktier upplöstes i december 2018.

Räntetäckningsgrad – Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i relation till finansiella kostnader.

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

Regularitet – Andelen genomförda flygningar i relation till tidtabellagda flygningar.

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

SAS, Skandinaviens ledande flygbolag, flyger 30 miljoner passagerare årligen till, från och inom Skandinavien. Flygbolaget förbinder tre viktiga knutpunkter – Köpenhamn, Stockholm och Oslo – med över 125 destinationer i Europa, USA och Asien. Drivet av ett skandinaviskt arv och hållbara värderingar vill SAS minska de totala koldioxidutsläppen med 25 % och använda biobränsle i en omfattning som motsvarar hela bränsleförbrukningen för SAS inrikesflyg till 2030. Utöver flygverksamhet ingår även marktkjänster, tekniskt underhåll och frakttjänster i SAS verksamhet. SAS är medlem i Star Alliance™ och kan tillsammans med partnerflygbolag erbjuda nära 19 000 dagliga flygningar till över 1 300 destinationer runt om i världen.

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

FINANSIELL KALENDER

Månatlig trafikalsinformation utkommer normalt den femte arbetsdagen. Utförlig, uppdaterad finansiell kalender finns på www.sasgroup.net under Investor Relations.

25 augusti 2020	Delårsrapport 3 maj 2020–juli 2020
3 december 2020	Bokslutskommuniké november 2019–oktober 2020
Januari/februari 2021	SAS Års- och Hållbarhetsredovisning 2019/2020

INVESTOR RELATIONS



IR-kontakt

Michel Fischier, Vice President Investor Relations
Tel: +46 70 997 0673
E-post: investor.relations@sas.se

Rörelsekapital – Summan av ej räntebärande omsättningstillgångar och ej räntebärande finansiella anläggningstillgångar exklusive kapitalandelar i intresseföretag och andra värdepappersinnehav minus ej räntebärande skulder.

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

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

Sale and leaseback – Försäljning av en tillgång (flygplan, fastighet etc.) som sedan hyrs tillbaka.

Skuldsättningsgrad – Finansiell nettoskuld i relation till eget kapital.

Soliditet – Eget kapital i relation till balansomslutning.

Sysselsatt kapital – Totalt kapital enligt balansräkningen med räntefria skulder frånräknade.

Total kabinfaktor – RTK dividerat med ATK.

WACC – Genomsnittlig total kapitalkostnad, består av den genomsnittliga kostnaden för skulder, eget kapital och operationell flygplansleasing. Finansieringskällorna beräknas och vägs i enlighet med dagens marknadsvärde för eget kapital och skulder samt kapitaliserat nuvärde för kostnaden för operationell flygplansleasing.

Wet lease-avtal – Inhyring av flygplan inklusive besättning.

Yield – Passagerarintäkter dividerat med RPK (reguljär).