



# SAS

**ÅRS- OCH HÅLLBARHETSREDOVISNING**

*2023/2024*

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

## Verksamhet

Kort om SAS	3
Viktiga händelser under året	4
Vd-ord	6
En ny era för SAS	9

## Hållbarhet

Hållbarhet	12
Miljö	18
Socialt ansvar	31
Styrning och ekonomi	36
Om denna rapport	43
GRI-index	46
Bestyrkanderapport	49

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse	51
Utdelning och vinstdisposition	66
Styrelse	67
Koncernledning	68

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter	71
Koncernens noter	75
Moderföretagets finansiella rapporter	109
Moderföretagets noter	111
Underskrifter	112
Revisionsberättelse	113

## Övrigt

Definitioner	117
Destinationer	119

### SAS års- och hållbarhetsredovisning 2023/2024

SAS redovisar finansiell information och hållbarhetsinformation i en gemensam rapport: SAS års- och hållbarhetsredovisning 2023/2024. SAS lagstadgade årsredovisning omfattar de finansiella rapporterna på sidorna 50-112. Hållbarhetsredovisningen har upprättats i enlighet med GRI Standards och finns på sidorna 11-48. Hållbarhetsrapporteringen omfattar även den lagstadgade hållbarhetsredovisningen i enlighet med årsredovisningslagen. Revisorns yttrande om årsredovisningen återfinns på sidorna 113-115 och revisorns rapport över översiktlig granskning av hållbarhetsrapporten och yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten återfinns på sidan 49.

SAS är Skandinaviens ledande flygbolag sedan 1946 och har sin huvudsakliga hub på Köpenhamns flygplats (CPH), med kompletterande hubbar i Oslo (OSL) och Stockholm (ARN). Vårt uppdrag är att binda samman Skandinavien med världen och världen med Skandinavien.





# VERKSAMHET

# SKANDINAVIENS LEDANDE FLYGBOLAG

## Verksamhet

### > Kort om SAS

Viktiga händelser  
under året

VD-ord

En ny era för SAS

I mer än 75 år har vi knutit samman Skandinavien med världen och världen med Skandinavien. De 25 miljoner passagerare som reser med oss årligen utgör det yttersta beviset på vårt engagemang. Vi har alltid legat i framkant av det som är nytt och hela tiden spanat mot horisonten. Vi har sett världen förändras, ibland över lång tid, och ibland plötsligt. Förändringar som har fått oss att tänka om, anpassa oss och bygga nytt. Vi går mot en framtid där förändring och behov av nytänkande är konstant. En framtid av medvetet tänkande och hållbar innovation, på vårt sätt, det skandinaviska sättet.

## Flygverksamhet

SAS är Skandinaviens ledande flygbolag för flygresor till, från och inom Skandinavien. Flygverksamheten är vår kärnverksamhet och utförs av SAS Scandinavia, SAS Connect, SAS Link och våra produktionspartners. Som ny medlem av SkyTeam-alliansen främjar vi resenärernas globala förbindelser.

## Frakttjänster

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

## Markttjänster

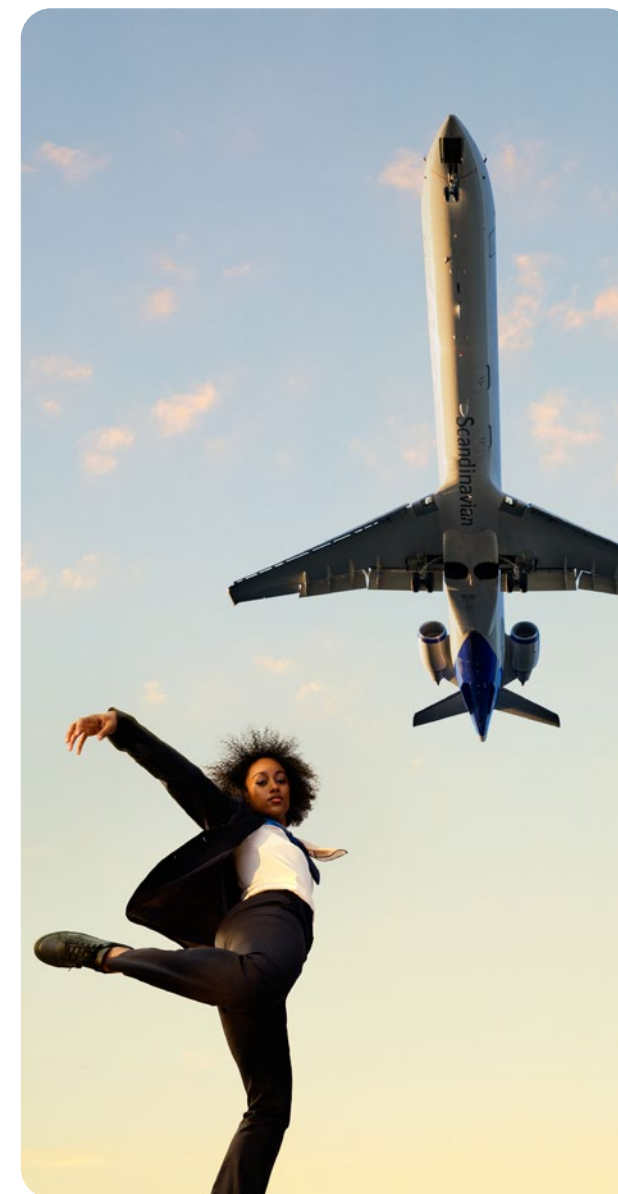
SAS Ground Handling är ett av de ledande mark-tjänstbolagen på flygplatserna i Köpenhamn, Oslo och Stockholm. Verksamheten tillhandahåller passagerar-, frakt- och ramptjänster.

## Tekniskt underhåll

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

## EuroBonus

EuroBonus är Skandinaviens största reserelaterade lojalitetsprogram och möjliggör närmare relationer med kunderna. EuroBonus har över 8 miljoner medlemmar och fler än 100 partners. Medlemmarna bidrar också med värdefulla kundinsikter till SAS, vilket skiljer ut oss från konkurrenterna.



# VIKTIGA HÄNDELSE UNDER ÅRET

## Verksamhet

Kort om SAS

### > Viktiga händelser under året

VD-ord

En ny era för SAS

2024 innebär början på en ny era för SAS i dess långa historia som Skandinaviens ledande flygbolag efter det framgångsrika slutförandet av SAS rekonstruktionsförfaranden i USA och Sverige. Castlelake, Air France-KLM, Lind Invest och danska staten gått in som nya huvudägare i SAS, och SAS har gått med i SkyTeam-alliansen. Vi såg en

positiv utveckling i efterfrågan från passagerare och över 25 miljoner passagerare reste med SAS under året. Efter en stark sommarsäsong under 2024 med flygningar till över 130 destinationer i mer än 40 länder fortsätter SAS nu att expandera sitt erbjudande genom att starta 15 nya linjer under 2025 från den huvudsakliga hubben i Köpenhamn.

## OPERATIONELLT

### Stark produktion

SAS produktion har förbättrats betydligt under året med en stark genomförandegrad och starka punktlighetssiffror. SAS var bland annat det punktligaste större flygbolaget i Europa under tre månader i rad (augusti till oktober).

### Flygplan

Under året växte SAS flotta med åtta flygplan. SAS tog emot flygplansleveranser av tolv A320neo, ett A350-900 och ett E195. Tre A320-200 och tre 737NG fasades ut. I slutet av året var SAS en av de största operatörerna i Europa av flygplan med ny teknik, med totalt 73 A320neo i flottan.

## FINANSIELLT

### Slutförande av rekonstruktionsförfaranden

Under året slutfördes SAS rekonstruktionsförfarandena och chapter 11 i USA. SAS har nu kommit ur förfarandena som ett konkurrenskraftigt och finansiellt starkt flygbolag med en stärkt kapitalstruktur, en mycket engagerad och erfaren ledningsgrupp, ett åtagande om att driva omvälvande förändringar och hållbarhet i flygbranschen samt ett attraktivt kunderbjudande tillsammans med den globala flygbolagsalliansen SkyTeam.

### Avnotering

SAS ansökte om avnotering av sina befintliga stamaktier från Nasdaq Stockholm, Nasdaq Copenhagen och Oslo Børs och av de kommersiella hybridobligationerna från Nasdaq Stockholm efter domstolens godkännande av rekonstruktionsplanen i Sverige. Den sista handelsdagen i SAS AB:s finansiella instrument inföll den 13 augusti 2024.

## PRODUKT OCH ERBJUDANDE

### Medlemskap i SkyTeam

SAS blev under året medlem i den globala flygbolagsalliansen SkyTeam. Med sömlösa förbindelse till över 1 060 destinationer i SkyTeams omfattande globala nätverk kan SAS kunder dra nytta av nya möjligheter i regioner såsom Afrika, Latinamerika och Karibien.

### En global hub i Skandinavien

SAS utökar sitt erbjudande med 15 nya linjer från Köpenhamn, vilket gör flygplatsen till det viktigaste navet för resor till och från Skandinavien och Nordeuropa. Hubben kommer att fungera som den främsta transitpunkten för långdistansresor och öka de globala förbindelserna i enlighet med SAS affärsmål.

### Bättre affärsresor med SAS

Under året lanserades SAS for Work som ett uppdaterat erbjudande för affärsresor jämfört med det tidigare SAS for Business. Det nya förbättrade erbjudandet omfattar unika förmåner såsom gratis namnändringar och gratis val av sittplats i SAS Business och SAS Plus. Genom att underlätta affärsresenärernas upplevelse kan SAS kunder fortsätta att dra nytta av personliga möten i en digital värld. Med alternativ för biobränslen kan SAS kunder dessutom minska sitt koldioxidavtryck från flygresor.

## ORGANISATION

### Verksamhet

Kort om SAS

#### > Viktiga händelser under året

VD-ord

En ny era för SAS

### Talent acquisition

Under året fortsatte SAS att göra framsteg med sin interna talent acquisition-funktion som utvecklades förra året. En intern funktion kommer att fortsätta utveckla den interna kulturen inom ramen för iCARE, stärka SAS arbetsgivarvarumärke och säkerställa de förmågor som krävs för att leverera utifrån SAS strategi med Köpenhamn som global hub.

### Ny chefsutnämning

Under året utsågs Peter Cabello Holmberg till Chief Information Officer.

### Företagskultur

Under året lanserade SAS den kulturella förkortningen iCARE som står för Inspire, Collaboration, Accountability, Recognition och Execution. SAS företagskultur kommer att innebära en strategisk fördel framöver, och genom att implementera iCARE kommer företagskulturen att vara top of mind för alla SAS medarbetare. iCARE kommer att återspeglas i att man tar hand om varandra, om SAS resenärer, SAS investerare och miljön.

### Implementering av iCARE Kulturella beteenden på SAS

I – Inspire

C – Collaboration

A – Accountability

R – Recognition

E – Execution

## SAMHÄLLSSERVICE

### Räddningsflygningar

I samarbete med den norska försvarsmakten och Helsedirektoratet samt som en del av EU:s civilskyddsmekanism har SAS genomfört 500 flygningar och evakuerat över 3 000 krigsoffer från Ukraina sedan Rysslands fullskaliga invasion startade 2022. SAS har byggt om ett Boeing 737 för användning till medicinsk evakuering med flyg. Detta flygplan transporterar krigsoffer till sjukhus runt om i Europa. De så kallade MEDEVAC-flygningarna görs i princip varje vecka.

### SAS Julflyg

SAS Julflyg är en hjälpaktion som genomförs av SAS medarbetare under hela året, i samarbete med representanter från andra företag och organisationer. Under 2024 har hjälporganisationen bidragit med välbehövlig utrustning, mat och pengar till center i Riga och Tallinn. Stödet är riktat till barn och familjer som lever under ogynnsamma förhållanden samt till flyktingar från kriget i Ukraina. Initiativet SAS Julflyg startade för cirka 40 år sedan och har räddat många liv och hjälpt tusentals barn och ungdomar under dessa år.

### Kritisk infrastruktur i Sverige säkerställs genom partnerskapet med BRA Flyg

I september offentliggjorde SAS att ett partnerskap ingåtts med Braathens Regional Airways AB (BRA) genom tecknandet av ett långsiktigt wet lease-avtal. BRAs flygningar på uppdrag av SAS kommer att säkerställa inrikes-flygets regionala förbindelser och ge resenärerna fler alternativa resmöjligheter med Arlanda flygplats som central hub.

## HÅLLBARHET

### Koldioxidutsläpp

Under året ökade koldioxidutsläppen med 3 % jämfört med motsvarande period föregående år. Den främsta anledningen var SAS expansion med nya destinationer och linjer. Löpande leveranser av mer effektiva flygplan, med 15–30 % lägre bränsleförbrukning än de flygplan de ersätter hade en positiv effekt på koldioxidutsläppen.

### SAF (hållbara flygbränslen)

Hållbara flygbränslen (SAF) är ett av de viktigaste sätten att minska utsläppen från SAS flygningar. SAS förbrukade 11 455 ton hållbart flygbränsle under året, vilket är en ökning jämfört med föregående år (6 049). Det omfattar det bio-bränsle som såldes till kunderna, det norska inblandningskravet, den svenska reduktionsplikten som infördes den 1 juli 2021 och den franska reduktionsplikten som infördes den 1 januari 2022.

### Vätgasdrivna flygplan

SAS har inlett samarbete med Airbus, Swedavia, Vattenfall och Avinor för att tillsammans undersöka möjligheterna för vätgasdrivna flygplan på flygplatser i Norge och Sverige. Omställningen till vätgasdrivet flyg är ett viktigt steg mot nettonollutsläpp.

### EuroBonus Conscious Traveler

Programmet EuroBonus Conscious Traveler som lanserades under året gör det möjligt för våra kunder att hjälpa SAS i arbetet med att minska koldioxidavtrycket från flygresor genom att göra hållbara val genom hela reseupplevelsen, från bokning till destination. Programmet erbjuder möjligheter såsom att lägga till biobränsle eller donera EuroBonus-poäng till välgörenhet.

### Aviation Challenge

Som ny medlem i SkyTeam deltog SAS för första gången i tävlingen Aviation Challenge. Det är ett initiativ för att dela kunskap och bästa praxis rörande idéer med möjlighet att minska flygresornas miljöpåverkan i syfte att stötta och påskynda omställningen till hållbara flygresor.



**Verksamhet**

Kort om SAS

Viktiga händelser  
under året

&gt; VD-ord

En ny era för SAS



Anko van der Werff  
Vd och koncernchef

**VD-ORD**

*”Med medlemskapet i SkyTeam, med destinationer i hela världen, positionerar sig SAS som det viktigaste flygbolaget för kunder som vill ha flygförbindelser inom och bortom Skandinavien”*

**Verksamhet**

Kort om SAS

Viktiga händelser  
under året

## &gt; VD-ord

En ny era för SAS

2024 var helt klart ett banbrytande år för SAS. SAS har slutfört sina rekonstruktionsförfaranden, vilket innebär starten för en ny era för SAS som ett konkurrenskraftigt och finansiellt starkt flygbolag med en starkt kapitalstruktur, en mycket engagerad och erfaren ledningsgrupp, ett åtagande om att driva på förändringar och hållbarhet i flygbranschen samt ett attraktivt nytt kunderbudande tillsammans med den globala flygbolagsalliansen SkyTeam. Under året har vi sett en ökning av passagerarvolymerna och markant förbättrat produktionen. Vi har nu full fart mot att uppnå våra uppsatta kostnadsbesparingar och fortsätta genomförandet av vår omställning.

Under året blev SAS medlem i SkyTeam, vilket innebär nya möjligheter för våra kunder och är ett sätt för oss att stärka vår position på den globala flygmarknaden. Expansionen av vårt globala nätverk kommer att förbättra kundernas reseupplevelse betydligt då vi erbjuder sömlösa anslutningar till nya destinationer. Efter att SAS gick med i SkyTeam har vi ingått codeshare-avtal med Virgin Atlantic, Delta Air Lines och Air France-KLM. Dessa avtal utökar vårt kunderbudande ytterligare med nya och spännande destinationer. Vår historia som ett skandinaviskt flygbolag förstärktes ytterligare genom det avtal som tecknades med Braathens Regional Airways AB (BRA). Genom ett långsiktigt wet lease-partnerskap tar vi ansvar för de svenska flygförbindelserna och erbjuder nu en förbättrad regional flygtrafik och globala anslutningar med Arlanda som central hub för både inrikes- och utrikesresor.

För andra året i rad fick vi ett prestigefyllt femstjärnigt betyg i den globala kundundersökningen APEX 2025. Undersökningen som baseras på närmare en miljon recensioner från passagerare placerar SAS bland världens bästa flygbolag. Denna utmärkelse utgör ett viktigt erkännande för SAS-medarbetarnas engagemang och deras konstanta arbete med att förbättra kundernas reseupplevelse. Detta är resultatet av ett starkt lagarbete som vi alla kan känna oss stolta över.

Under räkenskapsåret valde 25,2 miljoner passagerare att resa med SAS, vilket motsvarar en ökning om 6,4 procent jämfört med föregående år. Vi är stolta över att kunna konstatera att efterfrågan från

passagerarna fortsätter att utvecklas i positiv riktning. SAS strävar efter att vara en drivkraft för hållbart flygresande. Vårt arbete med att minska växthusgasutsläppen fortsatte under året. Vi har inlett ett samarbete med Airbus, Swedavia, Vattenfall och Avinor för att undersöka möjligheterna för vätgasdrivna flygplan på flygplatser i Norge och Sverige. Att uppnå nettollutsläpp förblir en prioritet då verksamhetens framtid är beroende av detta. Genom att undersöka alternativa flygbränslen förbereder vi oss på att ställa om branschen från fossilberoende till fossilfri. Under året lanserade vi även programmet EuroBonus Conscious Traveler som gör det möjligt för våra kunder att följa med på vår resa mot nettollutsläpp genom att göra medvetna val när





**Verksamhet**

Kort om SAS

Viktiga händelser  
under året

## &gt; VD-ord

En ny era för SAS

de reser med SAS. Programmet har tagits emot väl av våra kunder, och dess påverkan sedan lanseringen har överträffat förväntningarna. Vi har nu 6 500 registrerade Concious Travelers och våra kunder har skänkt 23 miljoner EuroBonus-poäng till välgörande ändamål.

Vi är även oerhört stolta över att återigen ha röstats fram som det mest hållbara flygbolaget av svenska och danska konsumenter, enligt den omfattande varumärkesundersökningen Sustainable Brand Index (SBI). SBI är Europas största fristående varumärkesstudie som mäter konsumenternas uppfattning om varumärken avseende hållbarhet.

Under 2024 har vi fortsatt att visa att SAS har potential att fortsätta ligga i framkant av flygindustrin många år framöver. Efter slutförandet av våra rekonstruktionsförfaranden har vi stärkt vår finansiella position betydligt, och vi har ett nytt attraktivt kunderbudande. Allt detta har varit möjligt tack vare SAS medarbetares outtröttliga arbete. Idag är jag stolt över att säga att vi kommit ut på andra sidan som ett starkare bolag, och jag vill tacka alla inblandade för deras engagemang för SAS och processen.

SAS har gått in i en ny era. Framöver kommer vi att behålla vårt fokus på att slutföra den omställning vi har påbörjat. Vi fortsätter även med vårt åtagande att uppnå nettonollutsläpp till 2050 och att dra nytta av möjligheterna på en växande marknad.

Som alltid ser vi fram emot att välkomna er ombord.

Anko Van der Werff,  
vd och koncernchef



# EN NY ERA FÖR SAS

## Verksamhet

Kort om SAS

Viktiga händelser  
under året

VD-ord

> [En ny era för SAS](#)

Under 2024 fortsatte SAS sin omfattande transformationsplan för att möta framtidens flygresande som ett starkare, robust och finansiellt konkurrenskraftigt företag. Vi har uppnått många viktiga milstolpar i vår transformationsplan, SAS FORWARD, och kommer att fortsätta driva på omställning och hållbarhet inom flyget samt vidareutveckla ett nytt attraktivt kunderbudande tillsammans med den globala flygbolagsalliansen SkyTeam och andra viktiga branschpartners.

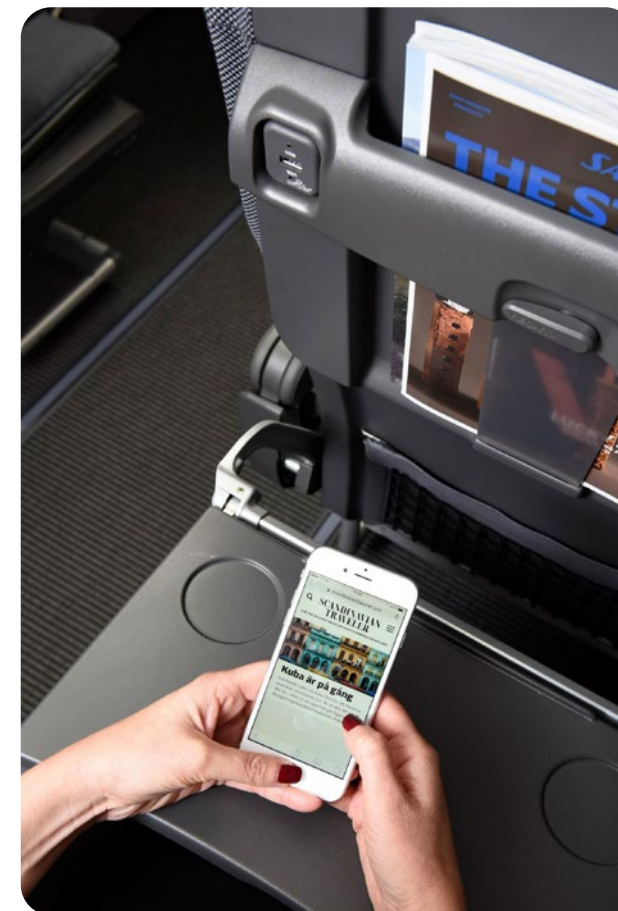
## Slutfört rekonstruktionsförfaranden

Under året avslutade SAS sina rekonstruktionsförfaranden och slutförde chapter 11 i USA samt företagsrekonstruktionen i Sverige, vilket resulterade i en investering om 1,2 miljarder USD. Detta markerade starten på en ny era för SAS. Bolaget har nu kommit ur förfarandet som ett konkurrenskraftigt och finansiellt starkt flygbolag med en stärkt kapitalstruktur, en mycket engagerad och erfaren ledningsgrupp, ett åtagande om att driva på förändringar och hållbarhet i flygbranschen samt ett attraktivt kunderbudande tillsammans med den globala flygbolagsalliansen SkyTeam.

SAS inledde sina rekonstruktionsförfaranden för att påskynda genomförandet av sin omfattande transformationsplan, SAS FORWARD. Syftet med SAS FORWARD är att åstadkomma en fullständig transformation av SAS verksamhet, inklusive optimering av nätverket och flottan, för att uppnå konkurrenskraftiga enhetskostnader och kunna bygga en hållbar

framtid. Under rekonstruktionsförfarandena har SAS framgångsrikt omstrukturerat skulder på mer än 2 miljarder USD, justerat sin flygplansflotta och kostnader relaterat till det samt uppnått avtal med viktiga intressenter, borgenärer och säljare. SAS har också framgångsrikt avslutat en konkurrensutsatt anskaffningsprocess för exitfinansiering och utsett Castllake, Air France-KLM och Lind Invest, tillsammans med den danska staten, som vinnande budgivarkonsortium. Exitfinansieringstransaktionen innefattade en total investering i det rekonstruerade SAS motsvarande 1,2 miljarder USD, vilket inkluderar 475 miljoner USD i nya onoterade aktier och 725 miljoner USD i säkerställda konvertibla skuldebrev.

Efter slutförandet är SAS ett finansiellt robust bolag med en stärkt kapitalstruktur och betydande likviditet. SAS har även gjort betydande framsteg med operativa förbättringar och med att bygga upp en konkurrenskraftig verksamhet. Igenom hela processen har SAS noterat en fortsatt positiv utveckling i efterfrågan



från passagerare där 25,2 miljoner resenärer reste med SAS under 2023/2024, vilket innebär en ökning om 6,4 procent jämfört med samma period under 2022/2023. SAS EuroBonus-programmet har nu över 8 miljoner medlemmar och förblir det ledande lojalitetsprogrammet i Skandinavien. Dessutom noterade SAS sin högsta månatliga lönsamhet någonsin i

**Verksamhet**

Kort om SAS

Viktiga händelser  
under året

VD-ord

&gt; En ny era för SAS



juli 2024, vilket visar på en stadig utveckling mot att uppnå den målsatta årliga kostnadsminskningen om cirka 7,5 miljarder SEK i SAS FORWARD-planen.

Arbetet med SAS FORWARD fortsätter, och SAS kommer att fortsätta transformationen av verksamheten med ett nätverk och en flotta som är optimerade för den nuvarande och framtida efterfrågan från våra kunder samtidigt som vi säkerställer kommersiell konkurrenskraft.

**Uppbyggnaden av en global hub i Skandinavien**

Köpenhamns flygplats har länge varit den viktigaste hubben för skandinaviska flygresor. Under 2024 meddelade SAS att de skulle expandera hubben med 15 nya linjer, med start 2025. Med denna expansion blir Köpenhamn det internationella navet för resenärer från Skandinavien och stora delar av Nordeuropa. Köpenhamns attraktiva läge i Kontinentaleuropa möjliggör effektiva resor samma dag i hela Nord-, Central- och Västeuropa. Denna hub kommer även att fungera som en viktig transitpunkt för långdistansresor och koppla samman Europa med Nordamerika och Asien. Förutom nya linjer kommer

tätare avgångar och fler direktflyg att spela en viktig roll för att knyta samman Skandinavien med världen och världen med Skandinavien.

**SkyTeam-alliansen**

2024 var det år då SAS blev medlem i den globala flygbolagsalliansen SkyTeam. Genom medlemskapet i SkyTeam får SAS resenärer tillgång till sömlösa anslutningar till över 1 060 destinationer över hela världen, från världens sydligaste till dess nordligaste kommersiella flygplatser. SAS ger tillgång till tidigare otillgängliga destinationer och knyter samman världen med Skandinavien i ännu större utsträckning. Nya möjligheter i regioner som exempelvis Afrika, Latinamerika och Karibien är värdefulla för SAS kunder samtidigt som de stärker SAS position på den globala flygmarknaden. För SAS EuroBonus-medlemmarna kommer medlemskapet i SkyTeam-alliansen att ge en förbättrad reseupplevelse.

**Stärkt inrikestrafik i Sverige**

I september tecknade SAS och BRA ett långsiktigt wet lease-partnerskap för svenska inrikesanslutningar. Med Arlanda flygplats som central hub kommer BRA att flyga flera flygplan på uppdrag av SAS. Genom detta partnerskap kommer SAS att förbättra anslutningarna för det svenska flyget genom att förbättra den regionala flygtrafiken för kunderna samtidigt som SAS gynnas av en optimerad och effektiv verksamhet. Samarbetet kommer att förbättra trafiken mellan större städer och regionala destinationer och stödja såväl affärs- som fritidsresenärer. När inrikesresorna går från Arlanda flygplats kommer kunderna att gynnas av bättre anslutningar och fler resealternativ, både inrikes och utrikes.





# HÅLLBARHET

# HÅLLBARHET

## Hållbarhet

### > Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

SAS primära strategiska fokus är att uppnå en hållbar och lönsam verksamhet. För att underlätta övergången till ett mer hållbart flygresande har vi som mål att ta täten och inspirera på resan mot ett koldioxidneutralt samhälle.

I över tre årtionden har SAS arbetat hårt för att minska miljöpåverkan från vår verksamhet. Sedan 1996 har våra framsteg redovisats på ett transparent sätt i externt verifierade rapporter. Under året har vi ökat vår användning av SAF (hållbart flygbränsle), främst genom inblandningskravet (reduktionsplikten) i Norge och Sverige och med stöd från våra kunder som är målmedvetna och köper hållbart flygbränsle för att flyga fossilfritt.

Vårt målmedvetna arbete för att minska koldioxidutsläppen främjades under 2023/2024 i och med leveransen av tolv nya flygplan med 15–30 % lägre bränsleförbrukning. I slutet av året hade vi 73 A320neo i vår flotta. SAS är en av de ledande operatörerna som använder nästa generations flygteknik och flyger 60 % av dessa toppmoderna bränsleeffektiva flygplan. Ytterligare sex A320neo är beställda.

SAS Links roll är avgörande för att få rätt storlek på vår flotta och sänka våra utsläpp. Under 2023/2024 introducerade vi ett E195-flygplan på rutten med lägre efterfrågan från passagerarna.



## Omfattning

SAS engagerar sig för en hållbar utveckling och har en helhetssyn som omfattar miljömässigt, socialt och finansiellt ansvar. Detta reflekteras i vår hållbarhetsstrategi. Våra miljöinitiativ drivs av övertygelsen att hållbara metoder är avgörande för en bättre morgondag. Vi är medvetna om att samarbete och innovation utgör kärnan för att uppnå de förändringar som är nödvändiga för en hållbar framtid.

## Miljöansvar

På SAS är vi medvetna om vårt ansvar för att minimera miljöpåverkan och fokuserar på att minska den påverkan vår verksamhet har på klimatet och miljön. De främsta områdena för miljöfrågor innefattar flygplanens bränsleeffektivitet, resursutnyttjande och

minskat avfall. Vår målsättning är att minska koldioxidutsläppen, optimera resursanvändningen och främja bevarandet av den biologiska mångfalden.

## Socialt ansvar

Vi känner ett starkt engagemang för hållbarhet i alla aspekter av vår verksamhet och prioriterar våra kunder, medarbetare och samhället i stort. Vi har som mål att förbättra kundnöjdheten och kundernas välbefinnande. Vi skapar en säker och inkluderande arbetsmiljö för våra medarbetare och tar även aktivt del i samhället för att hantera sociala frågor. Vårt engagemang för socialt ansvar innebär att vi bygger starka relationer med intressenter, lyfter fram medarbetarnas hälsa och säkerhet samt bidrar till välbefinnandet i samhället.

Hållbarhet

> Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

**Ekonomiskt ansvar**

SAS hållbarhetsagenda omfattar även ekonomiskt ansvar. Genom att använda resurserna på ett effektivare sätt, minska riskerna och optimera verksamheten kan vi höja vårt värde och förbättra konkurrenskraften. Som ett exempel ger mer bränsleeffektiva flygplan och optimering av passagerar- och fraktkapacitet inte bara lägre bränsleförbrukning utan även sänkta driftskostnader. Att minska sjukfrånvaron och öka välbefinnandet har också starka ekonomiska incitament.

**Avgränsningar**

Övergången till ett mer hållbart flygresande är en grundläggande utmaning för SAS, och vi är fast beslutna att uppnå hållbarhet genom en heltäckande metod som är inbäddad i vår kärnverksamhet. Vårt hållbarhetsarbete spänner över alla aspekter av verksamheten, inklusive våra flygningar, markservice och koncernfunktioner. Vi arbetar aktivt med interna och externa intressenter för att definiera och prioritera vårt hållbarhetsarbete. Vår hållbarhetsagenda har ständiga förbättringar inom alla relevanta hållbarhetsområden som mål.

**SAS hållbarhetsstrategi**

Med vårt starka engagemang, våra dokumenterade aktiviteter och våra resultat strävar vi aktivt efter att minska vår miljöpåverkan. Vårt åtagande omfattar välbefinnandet för våra kunder, medarbetare och samhället. På det sättet begränsar vi inte bara de hållbarhetsrelaterade riskerna utan drar även nytta av möjligheter, undviker onödiga kostnader och förbättrar vårt ekonomiska resultat och utmärker oss på en konkurrensutsatt marknad.

Övergången till ett mer hållbart flygresande är av avgörande betydelse för SAS och vi anser att hållbar utveckling handlar om ständiga förbättringar inom alla viktiga hållbarhetsområden. Vi har infört en väldefinierad process för löpande översyn och utvärdering av relevanta hållbarhetsfrågor. I processen ingår samarbete med interna och externa intressenter och den bygger på internationella riktlinjer såsom GRI, FN:s Global Compact, FN:s mål för hållbar utveckling, globala trender, media, dialog med intressenter samt våra egna bedömningar av risker och möjligheter.



STYRNING

Vårt fokus är de fem områden inom hållbarhet där SAS gör framsteg. Men det speglar också syftet med flyget – att stötta samhället.



- Hållbarhet
- > Hållbarhet
- Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- GRI-index
- Bestyrkanderapport

## SAMARBETEN MED INTRESSENTER

SAS har en lång tradition av samarbete med en rad intressenter och engagemang i samhällsfrågor. Vårt engagemang gör vår hållbarhetsagenda bättre, vilket gynnar samhället.

SAS intressenter utgörs av ett brett spektrum av individer och organisationer. Genom att engagera oss i och samarbeta med våra intressenter lägger vi grunden för de förutsättningar som stödjer SAS konkurrenskraft och operativa ramverk.

SAS samarbetar aktivt med kunder, myndigheter, leverantörer, flygplatser och andra intressenter för att driva hållbarhet och innovationer. Vi för en dialog med medarbetare, partners, experter, icke-statliga organisationer och forskare som alla delar vårt engagemang i lärande, driver positiva förändringar och stödjer våra hållbarhetsinitiativ.



Intressenternas prioriteringar ändras ständigt och vi fortsätter att utvecklas för att uppfylla förväntningarna. Att genomföra en noggrann väsentlighetsanalys hjälper oss att identifiera och prioritera de frågor som är viktigast för vår verksamhet och våra intressenter.

- Hållbarhet
- > Hållbarhet
- Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- GRI-index
- Bestyrkanderapport

## VÄSENTLIGHETS-ANALYS

Väsentlighetsanalysen syftar till att engagera intressenter för att identifiera vår viktigaste påverkan på ekonomi, miljö och människor för att ta reda på hur viktiga specifika miljö-, sociala och styrningsfrågor (ESG) är för dem.

### Identifiering av väsentliga aspekter

För att identifiera SAS prioriterade väsentlighetsfrågor genomfördes en analys under 2021/2022. Analysen gjordes av en oberoende tredje part för att säkerställa fullständig sekretess och objektivitet. I processen intervjuades 11 externa intressenter (kunder, leverantörer, icke-statliga organisationer och flygplatser) och 19 interna intressenter (styrelseledamöter, ledning, affärsenhetschefer och dotterföretag). Det genomfördes också en undersökning bland medarbetarna.

### Prioritering av väsentliga aspekter

Resultaten har sammanställts och bearbetats av SAS ledning och SAS nyckelmedarbetare för att identifiera de mest väsentliga aspekterna av vår hållbarhetsagenda och -strategi. Styrelsen har därefter bekräftat prioriteringsordningen av de väsentliga frågorna, som har inkluderats i strategi, riskhantering och relaterade affärsprocesser.

#### De mest väsentliga frågorna att inkludera i strategi, riskhantering och relaterade affärsprocesser

##### MILJÖ

- Minska klimatpåverkan
- Utveckling av flottan
- Hållbart flygbränsle
- Effektiv flygverksamhet
- Avfallshantering

##### SOCIALT ANSVAR

- Ansvarsfull arbetsgivare
- Medarbetarnas hälsa och säkerhet
- Mångfald och jämställdhet
- Relationen arbetsgivare-arbetstagare
- Olycks- och säkerhetshantering

##### STYRNING OCH EKONOMI

- Finansiellt resultat
- Konkurrenskraft på marknaden
- Innovation och digitalisering
- Affärsetik

#### Väsentliga frågor att inkludera i rapporteringen

##### MILJÖ

- Förebygga föroreningar
- Anpassning till klimatförändringar
- Buller

##### SOCIALT ANSVAR

- Ansvarsfull leverantörskedja
- Mänskliga rättigheter
- Samhällsengagemang

##### STYRNING OCH EKONOMI

- Intressentdialog

#### Väsentliga aspekter att följa upp i fråga om utveckling

##### MILJÖ

- Biologisk mångfald
- Vattenhantering

##### STYRNING OCH EKONOMI

- Lojalitetsprogram

Väsentlighetslista med prioriterade hållbarhetsfrågor som identifierats av bolaget, i dialog med intressenterna

**Hållbarhet**

## &gt; Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## VÅRA MEST VÄSENTLIGA FRÅGOR

### Minska klimatpåverkan

Med utgångspunkt i den väsentlighetsanalys som genomfördes 2021/2022 är vår viktigaste miljöfråga, utöver olycks- och säkerhetshantering, att minska vår klimatpåverkan. Då utsläpp från flygverksamheten (Scope 1) svarar för över 99 % av våra utsläpp av växthusgaser inom Scope 1 och 2 förblir detta en viktig prioritering i vårt hållbarhetsarbete.

För att minska vår klimatpåverkan ska vi:

- Fortsätta modernisera vår flotta
- Öka volymerna av SAF (hållbart flygbränsle)
- Förbättra bränsleeffektiviteten
- Minska vikten ombord
- Arbeta ihop med flygledningen
- Hitta disruptiv teknik som används eller kommer att användas för att minska koldioxidutsläppen inom flyget.

### Intressentdialog

Vi arbetar för att kommunicera aktivt om hållbarhetsfrågor på ett öppet sätt med våra intressenter, till exempel genom publiceringen av vår års- och hållbarhetsredovisning. Kundnöjdhet avseende resenärer, fraktkunder med flera, mäts och följs upp löpande, vilket är av stor betydelse både för SAS och våra intressenter.

### Ansvarsfull arbetsgivare

SAS medarbetares välbefinnande är en viktig prioritering och en grundläggande aspekt av vår hållbarhetsagenda. Då arbetet omfattar fysisk och psykisk hälsa, arbetsvillkor, identifiering av faror, processer för övervakning, revision och incidentrapportering samt företagshälsovård täcks alla aspekter av deras välbefinnande in. Vi arbetar för att främja en säker och sund arbetsmiljö. Vi säkerställer detta genom att främja en positiv affärskultur och ett starkt ledarskap, erbjuda utbildning och program för personalutveckling samt genomföra utvecklingssamtal för medarbetarna och undersökningar av medarbetarengagemanget.

### Relationen arbetsgivare-arbetstagare

SAS upprätthåller konstruktiva och samarbetsinriktade arbetsrelationer som prioriterar välbefinnandet i vår personalstyrka och säkerställer att alla behandlas rättvist. Vi arbetar för att främja en positiv arbetsmiljö som gynnar alla parter. Vår metod är att ha ett respektfullt engagemang och en öppen dialog, samt vara medvetna om betydelsen av en harmonisk och produktiv relation med våra medarbetare.

### Mångfald och jämställdhet

SAS förespråkar och arbetar för ökad mångfald, vilket omfattar såväl mångfald i styrande organ som bland medarbetarna. Det omfattar mångfald inom områden som representation i styrande organ och grundlönenivåer samt att säkerställa lika möjligheter oavsett kön, nationalitet och religion.

### Finansiellt resultat

För att säkra en stabil och konkurrenskraftig marknadsposition krävs ett finansiellt resultat som är förenligt med den fastställda strategin i SAS FORWARD såväl ur ett kortsiktigt som långsiktigt perspektiv. Ett starkt

Miljö	Socialt ansvar	Styrning och ekonomi
Minska klimatpåverkan	Ansvarsfull arbetsgivare	Finansiellt resultat
- Utveckling av flottan	- Medarbetarnas hälsa och säkerhet	- Konkurrenskraft på marknaden
- Hållbart flygbränsle	- Mångfald och jämställdhet	Innovation och digitalisering
- Effektiv flygverksamhet	Hantering av relationen arbetsgivare-arbetstagare	Affärsetik och anti-korruption
Avfallshantering	Olycks- och säkerhetshantering	

finansiellt resultat är en förutsättning för att vi ska kunna förverkliga potentialen i vår hållbarhetsagenda.

### Innovation och digitalisering

Innovation och digitalisering stödjer övergången till en hållbar verksamhet och är därmed helt avgörande. Innovation och digitalisering handlar om att bygga upp partnerskap för nya disruptiva flygplan, motorer och hållbart flygbränsle och att utveckla och införa smarta verktyg som hjälper piloterna att flyga bränsleeffektivt. Även datahantering och IT-säkerhet omfattas.

### Affärsetik och anti-korruption

SAS arbetar på ett strukturerat sätt för att säkerställa ett etiskt uppförande, både internt och externt. Viktiga verktyg för detta omfattar utbildning i uppförandekoden och utvärdering av verksamheten gällande korruptionsrisker, samt att säkerställa efterlevnad av principer gällande affärsetik och anti-korruption i vår leverantörskedja i enlighet med den norska öppenhetslagen (Åpenhetsloven).



## Hållbarhet

## &gt; Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## FN:S MÅL FÖR HÅLLBAR UTVECKLING

Målen för hållbar utveckling, eller De globala målen för hållbar utveckling, består av 17 globala mål som antogs av FN:s general-församling 2015. Målen omfattar ett brett spann av globala utvecklingsmål som ska vara uppnådda till 2030 och uppmanar företag att se hur de på bästa sätt kan bidra till att övervinna de globala utmaningarna kopplade till ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet.

### Våra mest relevanta mål för hållbar utveckling

Då vi strävar efter att ta ledningen inom omställningen till hållbart flygande är vårt främsta fokus att minska vår klimatpåverkan, öka resurseffektiviteten och skapa en attraktiv arbetsplats. Genom de fem nyckelprioriteringarna inom vår hållbarhetsstrategi kan SAS ha positiv påverkan på åtta av de globala målen.



#### FN:S MÅL 5 – JÄMSTÄLLDHET

Mål 5 verkar för jämställdhet och alla kvinnors och flickors egenmakt. SAS bidrar till detta mål genom att uppmuntra jämställdhet och mångfald genom vår rekryteringspolicy och en årlig kartläggning, "People Review".



#### FN:S MÅL 8 – ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT

Mål 8 verkar för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla. SAS erbjuder rättvisa arbetsvillkor för alla sina medarbetare, partners och leverantörer.



#### FN:S MÅL 9 – HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR

Mål 9 stödjer en fungerande och stabil infrastruktur, inkluderande och hållbara industrier samt främjar innovation. SAS deltar i partnerskap för innovation i ny disruptiv teknik som flygplan, motorer och hållbart flygbränsle samt smarta verktyg som hjälper piloterna att flyga bränsleeffektivt.



#### FN:S MÅL 11 – HÅLLBARA STÄDER OCH SAMHÄLLEN

Mål 11 syftar till att göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. SAS skapar arbetstillfällen och förbinder invånarna i Skandinavien svårtillgängliga delar med övriga världen.



#### FN:S MÅL 12 – HÅLLBAR KONSUMTION OCH PRODUKTION

Mål 12 ska säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster. SAS arbetar kontinuerligt med produktutveckling och effektiviseringar för att minska sin klimat- och miljöpåverkan.



#### FN:S MÅL 13 – BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGARNA

Mål 13 uppmanar till omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna. SAS arbetar proaktivt för att minska sina utsläpp av växthusgaser genom att fokusera på att minska utsläppen från flygverksamheten.



#### FN:S MÅL 16 – FREDLIGA OCH INKLUDERANDE SAMHÄLLEN

Mål 16 ska främja fredliga och inkluderande samhällen för hållbar utveckling, tillhandahålla tillgång till rättvisa för alla samt bygga upp effektiva, och inkluderande institutioner med ansvarsutkrävande på alla nivåer. SAS säkerställer att mänskliga rättigheter respekteras genom vår uppförandekod.



#### FN:S MÅL 17 – GENOMFÖRANDE OCH GLOBALT PARTNERSKAP

Mål 17 uppmanar till att stärka genomförandemedlen och återvitalisera det globala partnerskapet för hållbar utveckling. Inom flygbranschen ska partnerskap bidra till att klara åtagandet om nettonollutsläpp från vår verksamhet till 2050. Partnerskap för flygteknik, program för koldioxidkompensation och klimatriskbedömning är andra områden där branschen samarbetar för att hitta hållbara lösningar.

# MILJÖRESULTAT

## Hållbarhet

Hållbarhet

> Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

SAS har som målsättning att sänka sina utsläpp av växthusgaser. För att främja våra miljöinitiativ har vi fastställt omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt.

Vårt mål är att vara en drivkraft i övergången till ett hållbart flygresande. I målsättningen ingår att främja innovation och forma partnerskap för att utveckla nya lösningar, göra investeringar i avancerade, mer bränsle-effektiva flygplan, öka produktion och utnyttjande av hållbart flygbränsle samt att införa ett flertal förbättringar av vårt erbjudande och vår service ombord.

På SAS har hållbarhet utifrån ett miljöperspektiv fokus på följande grundpelare: att minska koldioxidutsläppen i vår verksamhet, förbättra resurseffektiviteten och minimera vår lokala påverkan på luft- och vattenkvaliteten. Vi har också som mål att minska flygplansbullret under start och landning.

Under räkenskapsåret 2023/2024 inledde vi arbetet med vår klimatomställningsplan. Denna plan omfattar frågor som viktiga fokusområden, framtida scenarier och klimatfärdvägar för vår klimatomställning. Planen har utvecklats genom ett engagerat tvärfunktionellt samarbete mellan hållbarhetsspecialister, experter inom fokusområdena, analytiker samt finansiella planerare. Det övergripande målet är att SAS ska uppnå netto-nollutsläpp till 2050.



## MILJÖMÅL OCH NYCKELTAL

- Hållbarhet
- Hållbarhet
- > Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- GRI-index
- Bestyrkanderapport

För att reducera våra utsläpp av växthusgaser och gå framåt i vårt miljöarbete har vi etablerat omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt.

### 2025

- 25 % lägre koldioxidutsläpp jämfört med 2005 (absoluta utsläpp)

### 2030

- Inblandning av hållbart flygbränsle motsvarande allt SAS inrikesflyg (18 % de senaste fem åren)
- 50 % lägre buller jämfört med 2010
- 100 % hållbara material i SAS kunderbjudande
- 100 % återvinning där det är möjligt

### 2050

- Nettonollutsläpp i linje med IATA:s uppdaterade ambition

### Science Based Targets initiative

Under 2021/2022 fattades beslut om att SAS skulle gå med i Science Based Targets initiative, som ger företag en definierad väg för att minska utsläppen i linje med målen i Parisavtalet. För SAS innebär åtagandet att minska koldioxidutsläppen med omkring 35–40 % mellan 2019 och 2035.



### Branschens utsläppsmål

SAS stödjer luftfartsorganisationerna IATA:s och ICAO:s utsläppsmål. Genom att göra gemensam sak med andra företag i branschen kan vi tillsammans förbättra branschens hållbarhetsresultat.

SAS avser att vara en del av ett samhälle som är hållbart på lång sikt och stödjer International Air Transport Associations (IATA) ambition om nettonollutsläpp från kommersiellt flyg till 2050.

IATA och flygbranschen har kommit överens om följande gemensamma mål:

- Koldioxidneutral tillväxt från 2020
- Nettonollutsläpp till 2050

Vi på SAS är fast beslutna att uppnå IATA:s mål och vår bränsl effektivitet har ökat med omkring 2 % per år

sedan 2010. Vi ska nå målen genom en kombination av ny teknik, hållbart flygbränsle, alternativa energikällor, mer effektiv trafikstyrning och samordnade åtgärder för att förbättra infrastrukturen och villkoren för flygtransporter. För en mer detaljerad bild av våra initiativ för minskade utsläpp, se sidan 21 och efterföljande avsnitt.

Under 2021 introducerade International Civil Aviation Organization (ICAO), en FN-ledd luftfartsorganisation en global marknadsbaserad åtgärd som går under namnet Systemet för kompensation för och minskning av koldioxidutsläpp från internationell luftfart (CORSIA). Initiativet är utformat för att säkerställa att vägen mot en koldioxidneutral utveckling inte skapar orättvis konkurrens och följer FN:s princip om gemensamt men differentierat ansvar (CBDR). CORSIA spelar en viktig roll i att uppnå denna koldioxidneutrala tillväxt. Vi är i nuläget redo att uppfylla rapporteringskraven för våra utsläpp.



## AVIATION CHALLENGE

2024 deltog SAS för första gången i tävlingen Aviation Challenge. Aviation Challenge är ett årligt evenemang där medlemmar av Sky Team-alliansen kan visa upp sin operativa förmåga, sitt hållbarhetsarbete och sina innovativa strategier. Då deltagarna delar med sig av sina innovationer kan tävlingen bidra till omvandlingen av hela flygbranschen.

SAS deltog i tävlingen med en historisk linje från Köpenhamn (CPH) till Los Angeles (LAX). För 70 år sedan – 1954 – var SAS det första flygbolaget som flög över Nordpolen och skapade en förbindelse mellan Köpenhamn och Los Angeles. Vägen över Nordpolen innebar en avsevärd minskning av restiden mellan Europa och Nordamerika med lägre bränsleförbrukning och minskade utsläpp. På den tiden innebar detta en verklig milstolpe inom hållbarhet.

Tävlingen innebär ett samarbete mellan team i olika avdelningar, exempelvis flygverksamhet, fraktverksamhet, marktjänster och underhåll och visar SAS helhetsyn när det gäller att driva omställningen av branschen som ett kollektivt arbete.

SAS deltagande i Aviation Challenge baseras på vårt långsiktiga engagemang för innovation och att sätta nya standarder inom flygbranschen. Genom att optimera alla aspekter av flygningarna för att minska vårt miljöavtryck, från en minskning av matsvinnet och optimering av rutterna så att vi får en effektiv flotta till användningen av hållbart flygbränsle (SAF), rör vi oss mot vårt åtagande om att uppnå nettonollutsläpp till 2050.



- Hållbarhet
- Hållbarhet
- > Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- GRI-index
- Bestyrkanderapport

## BEGRÄNSNING AV KLIMATFÖRÄNDRINGAR



Under 2023/2024 ökade de absoluta koldioxidutsläppen från flygverksamheten med 3% jämfört med föregående år. Förändringen beror på den högre andelen internationella resor, som innefattar längre flygsträckor.

I motsats till detta minskade våra koldioxidutsläpp per passagerarkilometer med 8% till 81 gram (från 88) till följd av en högre kabinfaktor och vår pågående förnyelse av flottan. Koldioxidutsläpp per offererade säteskilometer noterade en svag minskning om 5 % till 52 gram (från 55).

Under 2023/2024 använde SAS 11 455 ton hållbart flygbränsle, vilket är en ökning med 89 % jämfört med föregående år (6 049 ton). Denna tillväxt beror på kundernas deltagande genom köp av SAF-produkter, samt efterlevnad av det norska inblandningskravet och den svenska reduktionsplikten.

Jämfört med 2005 har koldioxidutsläppen minskat med hela 29 % medan produktionen mätt i tonkilometer har ökat (+0,4 %). Denna framgång avspeglar bland annat effektiviseringar i vår flotta och en ökad bränsleeffektivitet.

### UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER, SCOPE 1

	Enhet	2023/2024	2022/2023 <sup>6)</sup>	Basår 2010
<b>Flygoperativ verksamhet</b>				
CO <sub>2</sub> totalt	1 000 ton	3 171	3 081	3 522
för inrikesflyget	1 000 ton	480	536	
för flyg till/från EU/EES/GB	1 000 ton	1 425	1 201	
för flyg till/från utanför EU/EES	1 000 ton	1 266	1 344	
för biogena CO <sub>2</sub> -utsläpp <sup>1)</sup>	1 000 ton	36,2	19,1	-
CO <sub>2</sub> passagerarandel	1 000 ton	2 973	2 892	3 254
NO <sub>x</sub>	1 000 ton	11,8	11,8	14,3
SO <sub>2</sub>	1 000 ton	1,0	1,0	
CO	1 000 ton	3,3	3,3	
HC <sup>2)</sup>	1 000 ton	0,12	0,14	-
Passagerarkilometer	miljoner	36 612	33 528	29 572
Tonkilometer	miljoner	4 064	3 729	3 480
Avgångar	1 000	224	226	279
CO <sub>2</sub> /passagerarkilometer	gram	81	88	110
CO <sub>2</sub> /offererade säteskilometer	gram	52	55	74
CO <sub>2</sub> /tonkilometer	gram	780	821	1 012
CO <sub>2</sub> e totalt <sup>3)</sup> Flygoperativ verksamhet	1 000 ton	3 191	3 100	3 544
<b>Ground Handling</b>				
CO <sub>2</sub> fordonsbensin <sup>4)</sup>	ton	41	39	
CO <sub>2</sub> fordonsdiesel <sup>4)</sup>	ton	1 956	2 034	
HVO	ton	71	47	
<b>Maintenance Productions</b>				
CO <sub>2</sub> fordonsbensin <sup>4)</sup>	ton	26	25	
CO <sub>2</sub> fordonsdiesel <sup>4)</sup>	ton	56	90	
HVO	ton	3	3	
<b>SAS Cargo Group</b>				
CO <sub>2</sub> andel med flyg (frakt)	1 000 ton	198	179	231
Tonkilometer med flyg (frakt)	miljoner	403	378	570
CO <sub>2</sub> /tonkilometer med flyg (frakt)	gram	491	475	405
CO <sub>2</sub> /tonkilometer med lastbil (frakt)	gram	85	91	
<b>Totalt CO<sub>2</sub>e<sup>5)</sup></b>	<b>1 000 ton</b>	<b>3 193</b>	<b>3 102</b>	
<b>Flygplansbuller – start</b>	<b>85 db område i km<sup>2</sup> per avgång</b>	1,55	1,77	2,40

1) Biogent CO<sub>2</sub> från 11 455 ton SAF

2) Kolväten från JetA-bränsle inkl. CH<sub>4</sub>

3) Utsläppsfaktor 3,18 för CO<sub>2</sub>e (DEFRA emission factors)

4) SAS redovisar endast för huvudflygplatserna ARN, CPH och OSL

5) Total Co<sub>2</sub>e inkluderar flygoperativ verksamhet, Ground Handling och Maintenance Production

6) Jet-A korrelerade utsläpp för 2022/2023 har justerats från utsläppsfaktor 3,15 till 3,16

Hållbarhet

Hållbarhet

> Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

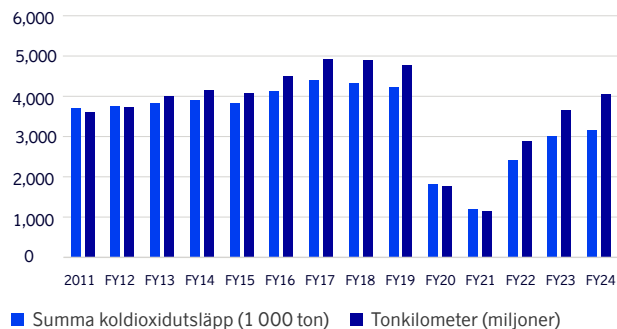
Bestyrkanderapport

**Vilka är våra relativa och absoluta utsläpp?**

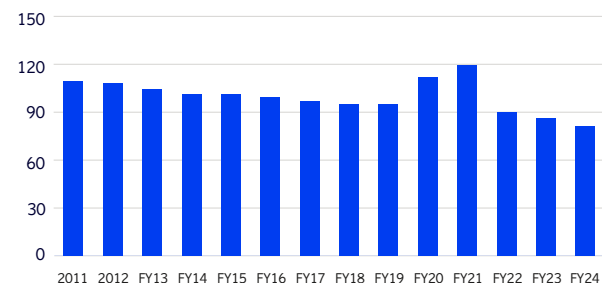
**Absoluta utsläpp** avser vår totala mängd utsläpp (ofta mätta i ton CO<sub>2</sub>).

**Relativa utsläpp** avser däremot utsläpp per produktionsenhet, t.ex. gram CO<sub>2</sub> per tonkilometer, gram CO<sub>2</sub> per passagerarkilometer, gram CO<sub>2</sub> per tonkilometer med flyg (frakt), eller gram CO<sub>2</sub> per offererade säteskilometer.

**SAS FLYGVERKSAMHET SUMMA KOLDIOXIDUTSLÄPP**



**SAS FLYGVERKSAMHET CO<sub>2</sub> GRAM/PASSAGERARKILOMETER**



**Andel av koldioxidutsläpp**

Följande observationer gjordes i en analys av våra totala koldioxidutsläpp under 2023/2024: Resor kortare än 500 km svarade för 11,1 % av våra utsläpp, resor mellan 500 och 800 km för 10,2 %, resor mellan 800 och 3 000 km för 36,6 % och resor längre än 3 000 km för 42,1 %. Inrikesresor svarade för 15,1 % av våra utsläpp och internationella resor för återstoden.

**Andra utsläpp än koldioxid**

SAS har valt att redovisa olika utsläpp separat i denna årsredovisning. Utsläppskalkylatorn finns på SAS webbplats. De flesta utsläppskalkylatorer beräknar en uppskattad koldioxidekvivalent (CO<sub>2</sub>e) baserad på olika uppräkningsfaktorer för att redovisa andra utsläpp än koldioxid. Eftersom det saknas samsyn bland forskare och experter på hur man ska räkna om kväveoxid (NOX), partiklar och utsläpp av vattenånga till koldioxidekvivalenter avstår SAS från sådana beräkningar av koldioxidekvivalenter. Vi stödjer aktivt flera initiativ som syftar till att minska effekten av andra utsläpp än koldioxid i den dagliga verksamheten samt att utveckla mer avancerade beräkningsmetoder. Vår aktuella förnyelse av flottan och våra tekniska val bidrar till att andra utsläpp än koldioxid relativt sett minskar mer än våra koldioxidutsläpp.

Nya EU-regler som träder i kraft under 2025 kommer att göra det obligatoriskt för flygbolag att redovisa utsläpp som inte är koldioxid. Däremot är den exakta metoden för att införa detta redovisningskrav ännu under övervägande, vilket innebär att det är ett pågående utvecklingsområde i branschen.

Kondensstrimmor, som återspeglar strålning, har dubbla effekter på klimatet – de kylar ner under

dagen men värmer potentiellt upp nattetid. Under 2022/2023 etablerade IATA en arbetsgrupp för att hantera andra utsläpp än koldioxid, med ett särskilt fokus på miljöpåverkan från kondensstrimmor som orsakas av flygplan. Detta belyser betydelsen av en proaktiv metod.

Som svar på utmaningarna som orsakas av kondensstrimmor använder vissa företag digitala modelltekniker för att spåra fickor av fuktig luft och erbjuder alternativa färdvägar för att undvika att det bildas kondensstrimmor.

**Våra fokusområden för att minska utsläppen**

SAS miljöprogram är centrerade kring ett flertal utsläppsrelaterade områden som alla beskrivs mer i detalj nedan:

- Förbättrad energieffektivitet
- Hållbart flygbränsle och ny teknik
- Hållbara produkter och tjänster



<b>Hållbarhet</b>
Hållbarhet
> Miljö
Socialt ansvar
Styrning och ekonomi
Om denna rapport
GRI-index
Bestyrkanderapport

#### KOLDIOXIDUTSLÄPP FÖR SCANDINAVIAN AIRLINES FLYGVERKSAMHET 2023/2024

	1 000 ton CO <sub>2</sub>	% av CO <sub>2</sub> från den totala flyg- verksamheten
<b>Danmark</b>		
Inrikesflyget	21	0,7 %
Resor till EU/EES/GB	319	10,1 %
Resor utanför EU/EES/GB	532	16,8 %
<b>Norge</b>		
Inrikesflyget	311	9,8 %
Resor till EU/EES/GB	246	7,7 %
Resor utanför EU/EES/GB	51	1,6 %
<b>Sverige</b>		
Inrikesflyget	140	4,4 %
Resor till EU/EES/GB	271	8,6 %
Resor utanför EU/EES/GB	78	2,5 %
<b>Finland</b>		
Inrikesflyget		
Resor till EU/EES/GB	18	0,6 %
Resor utanför EU/EES/GB		
<b>EU/EEA/GB</b>		
Avresa från EU/EES/GB <sup>1</sup> till Skandinavien och Finland	575	18,1 %
Avresa från EU/EES/GB <sup>1</sup> till utanför EU/EEA/GB <sup>1</sup>		
Resor inom EU/EES/GB <sup>1</sup>	1	0,0 %
<b>Utanför EU/EES/GB</b>		
Avresa från utanför EU/EES/ GB <sup>1</sup> till Skandinavien och Finland	605	19,1 %
Avresa från utanför EU/EES/ GB <sup>1</sup> till utanför EU/EES/GB	1	0,0 %
<b>Summa</b>	<b>3 171</b>	<b>100,0 %</b>

1) Exklusive Danmark, Sverige, Norge och Finland som redovisas separat.

## FÖRNYELSE AV FLOTTAN

En kontinuerlig förnyelse av flottan förblir en avgörande del av vår strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från flygverksamheten. SAS kan säkerställa långsiktig lönsamhet genom en välbalanserad plan för flottan. Under årens lopp har vi kontinuerligt förnyat flottan genom att byta ut mindre effektiva flygplan mot mer avancerade och hållbara alternativ.

Våra flygplan, vare sig de är ägda, leasade eller wet-leasade, drevs 2023/2024 av SAS Scandinavia, SAS Connect och SAS Link eller ett antal regionala produktionspartners som använder mindre jetflygplan och turbopropflygplan.

Under 2023/2024 ökade vi takten i avvecklingen av äldre och mindre bränsleeffektiva flygplan, en viktig bidragande faktor för att vi ska nå våra hållbarhetsmål. I kapacitetsspannet 140–200 säten kommer vi att ha en enhetsflotta i drift när alla A320neo är levererade. När det gäller prestanda uppvisar A320neo en väsentlig förbättring i fråga om bränsleeffektivitet och bullerminskningar. A320neo uppvisar en 15–18 % lägre bränsleförbrukning på typiska kortdistansflygningar jämfört med den tidigare generationen, A320.

Under året tog vi emot flygplansleveranser av tolv A320neo och ett E195, samtidigt som vi fasade ut fyra äldre A320. I slutet av räkenskapsåret var SAS en av de största operatörerna i Europa av flygplan med ny teknik, med totalt 73 A320neo i flottan.

Vid årets slut bestod SAS flotta av 133 flygplan (15 långdistansplan, 95 kortdistansplan och 23 flygplan som flygs av regionala produktionspartners). Genomsnittsåldern för hela flygplansflottan var 7,9 år vid årets slut.

## BRÄNSLEEFFEKTIVITET

### Program för bränslebesparingar

SAS har integrerat ett omfattande program för bränslebesparingar i hela verksamheten. Samtliga medarbetare inom SAS flygverksamhet har fått de förutsättningar och kunskaper som krävs för att främja bränsleeffektiviteten. Här ingår nyckelmedarbetare som ansvarar för nätverksplanering, produkter, tjänster och själva flygverksamheten.

Vi arbetar kontinuerligt för att optimera operativa rutiner och stödsystem för att förbättra bränsleeffektiviteten. Det är viktigt att notera att alla förändringar som görs i det här avseendet måste följa högsta flygsäkerhetsstandard. Samtidigt måste SAS väga bränsleeffektivitet mot andra driftskostnader såsom underhållskostnader och luftrumsavgifter.

### Rätt storlek

En flexibel och anpassningsbar flotta är en viktig förutsättning för att utsläppen från flygresor ska kunna sänkas. Tack vare SAS regionala produktionspartners kan vi på ett flexibelt sätt anpassa vårt schema och våra flygplansstorlekar för att möta efterfrågan, i synnerhet på regionala linjer med färre passagerare. SAS flotta med flygplan av olika storlekar och räckvidder gör det möjligt för SAS att erbjuda ett brett nätverk av destinationer och linjer för olika passagerarvolym. Denna anpassningsförmåga gör det möjligt för oss att optimera vår bränsleförbrukning och våra utsläpp per säteskilometer. Genom att dra nytta av vår omfattande erfarenhet strävar vi ständigt efter en effektiv planering av flygplansdriften.

### Luftrummet och det europeiska nätverket

Under de senaste tjugo åren har SAS samarbetat med olika intressenter och gjort betydande investeringar för



**Hållbarhet**

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

att förbereda införandet av ett effektivare europeiskt flygledningssystem. Ansvaret för att implementera den här viktiga omvandlingen ligger hos myndigheterna.

**Samarbete med tillverkare av flygplan och motorer**

SAS för en aktiv dialog med tillverkare av flygplan och motorer samt tillverkare av inredningar och andra flygplansinstallationer för ökad hållbarhet. Miljöprestanda och miljökriterier utgör viktiga aspekter som är integrerade i våra beslut inom upphandlingar av nya flygplan och regionala produktionspartners.

## HÅLLBART FLYGBRÄNSLE (SAF) OCH NY TEKNIK

I över ett årtionde har vi aktivt stöttat och lagt ner ett stort arbete på olika aktiviteter för att främja utvecklingen av hållbart flygbränsle, inklusive biobränslen. Kommersialiseringen av hållbart flygbränsle är av avgörande betydelse om vi ska kunna uppfylla våra miljö- och klimatmål och säkra alternativ till fossila bränslen. Detta gäller inte bara SAS utan hela flygbranschen.

SAS tar regelbundet in anbud på hållbara flygbränslen från alla anbudsgivare av flygbränsle för att visa att vi är beredda att köpa biobränsle när det uppfyller hållbarhetskriterierna och om priset är konkurrenskraftigt. Vårt aktiva deltagande i ett flertal nationella och internationella projekt, forum och nätverk påskyndar



**Hållbarhet**

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

kommersialiseringen av biobränsleproduktionen i Skandinavien. Bland dessa samarbeten finns IATA/ ATAG biobränslenätverk, SAFUG, NISA, RISE, Fossil Free Aviation 2045, Klimatpartnerskapet och andra skandinaviska intresseorganisationer.

Vi fokuserar på att stödja redan certifierade färdplaner samt realistiska och implementerbara initiativ med en realistisk tidsram. Då en certifiering av flera färdplaner är på gång förväntar vi oss att tillgängligheten ska öka under de närmaste åren.

För SAS är långsiktig hållbarhet från ett helhetsperspektiv ett av de främsta kriterierna för biobränslen. För oss innebär detta att de inte får konkurrera med matproduktion eller tillgång till dricksvatten samt att de måste ha minimal påverkan på den biologiska mångfalden och utgå från en effektiv markanvändning. Enligt IATA kan hållbart flygbränsle sänka koldioxidutsläppen under livscykeln med upp till 80 % beroende på produktionsmetod. Förbättrad kvalitet på de hållbara flygbränslen som levererades till SAS under 2023/2024 resulterade i en genomsnittlig minskning av koldioxidutsläppen med 90,3 %.

Från och med 2020 ska norska bränsleleverantörer enligt påbud blanda in 0,5 % hållbart flygbränsle för alla flygningar som tankas i Norge. Den 1 juli 2021 infördes regler i Sverige om inblandning av hållbart flygbränsle. Utsläppsminskningen under livscykeln genom användning av hållbart flygbränsle angavs till 0,8 % under 2021 och ökade till 3,5 % under 2024.

Ett krav som gäller i hela EU, som är en del av EU Fit for 55 och som har integrerats i den nya förordningen ReFuel EU Aviation, antogs av Europeiska rådet i



oktober 2023, med målet att minska koldioxidutsläppen i flygsektorn. Förordningen anger regler för en ökad användning av hållbara flygbränslen från och med 2025. Det börjar på 2 % och ökar till 6 % år 2030.

**ALIGHT-projektet**

I samarbete med Köpenhamns flygplats och DLR deltar vi i ALIGHT-projektet. Under 2022/2023 flögs ett av våra A320neo-flygplan fyra gånger om dagen under två veckor i sträck med en inblandning av 30 % hållbart flygbränsle för att mäta den lokala luftkvaliteten. Resultaten överträffade förväntningarna och visade att användningen av hållbart flygbränsle minskar mängden partiklar, vilket förbättrade den lokala luftkvaliteten. Det finns anledning att tro att minskade partiklar även leder till färre kondensstrimmor på hög höjd.

**Framtidens flygplan med lägre utsläpp**

Tack vare utvecklingen av förbättrad aerodynamik,

viktminskningar och förbättrade eller nya lösningar för framdrivning förväntar vi oss en kommersialisering av framtidens flygplan med lägre utsläpp inom en tidsram på 5 till 15 år.

På senare tid har fokus legat på nya lösningar för framdrivning, som omfattar en lång rad möjligheter, såsom nästa generations jetmotorer som drivs med traditionellt flygbränsle eller hållbart flygbränsle, jetturbiner som byggs om för att drivas med vätgas samt elmotorer med batterieller vätgasbränsleceller. Alla lösningar har sina möjligheter och utmaningar, och vi ser framför oss att många olika lösningar kommer att kommersialiseras över tid.

De mindre producenterna har fokus på en marknad för flygplan med 10–15 säten och en till två timmars flygtid före 2030. De största flygplanstillverkarna arbetar med målet att före år 2040 kommersialisera flygplan med 100–150 säten för kortdistansflygningar på marknaden.



## Hållbarhet

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

**Samarbete för lägre utsläpp**

SAS har också undertecknat en överenskommelse med Airbus, Swedavia, Vattenfall och Avinor för att tillsammans undersöka möjligheterna till infrastruktur för vätgasdrivna flygplan på flygplatser i Norge och Sverige. Samarbetet har som mål att utveckla ett ramverk för introduktionen av vätgasdrivna flygplan i båda länderna.

Vätgas förväntas bli en betydande bränslekälla för flyget i framtiden, och samarbetet kommer att leda till förståelse av vätgaskoncept och vätgasverksamhet, regulatoriska behov, infrastruktur, leveranser, bränsleförvaring och tankning på flygplatser. Vätgas spelar en viktig roll vid omställningen till flyg med låga eller inga utsläpp och har potential att ersätta det fossildrivna flyget även på långdistanslinjer.

SAS bidrar till projektet med expertis och kunskap om den skandinaviska marknaden samt med specialiserade kunskaper om flygverksamhet och hantering av flygplan. Denna förstudie är den enda i sitt slag och den första någonsin som täcker två länder och över 50 flygplatser. Den speglar vår gemensamma ambition om att möjliggöra en minskning av koldioxidutsläppen i flygsektorn och uppnå målet om nettonollutsläpp till 2050.

SAS har samarbetat med Heart Aerospace sedan 2019 för att påskynda utvecklingen av eldrivna flygplan. I september 2022 tecknade vi ett "letter of support" för att lägga till deras nya elflygplan ES-30 till vår regionala flygplansflotta. Denna milstolpe har potential att bli ett viktigt steg på SAS hållbarhetsresa och gör det möjligt att erbjuda flygningar med nollutsläpp på linjer inom Skandinavien. SAS bidrog till Heart AeroSpaces rådgivningsgrupp och hjälpte till att definiera kraven på flygplanet ES-30 under 2022/2023.

SAS har förbundit sig att samarbeta med Airbus och ger ett starkt stöd till utvecklingen av olika initiativ inom området. Vi är övertygade om att det kommer att ske ett avgörande tekniskskifte under 2030-talet som leder till en kommersialisering av ett flertal helt eldrivna, hybrid eller vätgasdrivna flygplan.

SAS deltar aktivt i The Nordic Network for Electric Aviation, en plattform där nordiska aktörer samarbetar för att påskynda introduktionen av eldrivna flygplan i Norden. Projektet är ett samarbete mellan tolv partners från sex nordiska länder.

**ELISE**

SAS är medlem i projektet ELISE som syftar till att bygga upp expertis och främja snabba tekniska innovationer inom flygbranschen. Projektet förenar intressenter från branschen och den tekniska sidan för

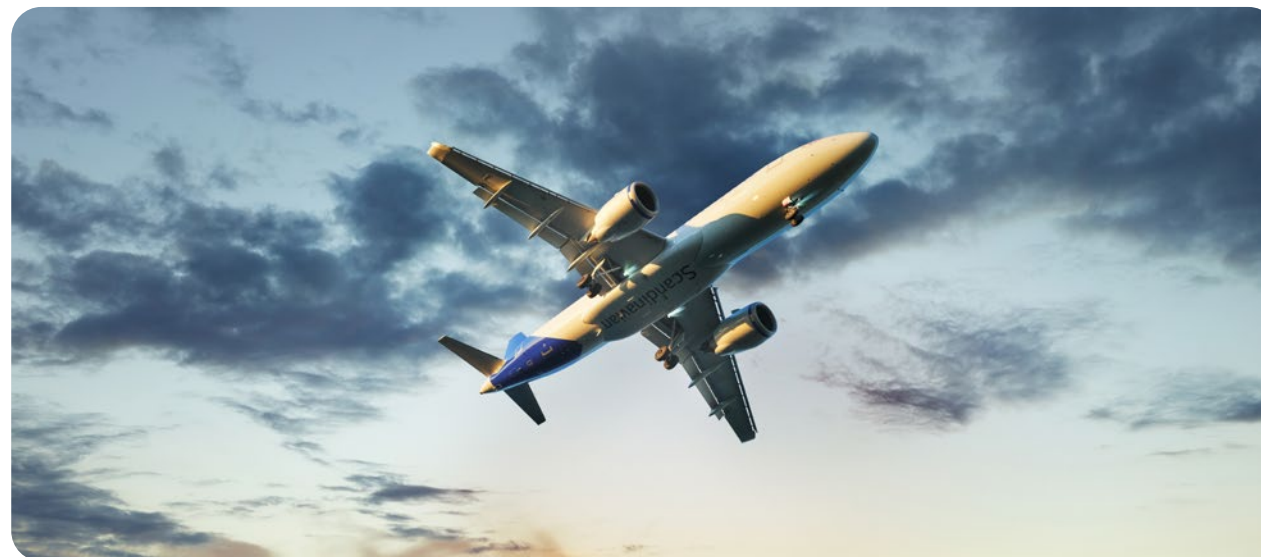
att utveckla elflyget i Sverige. Målet med projektet är att skapa och visa upp ett fullt fungerande elektriskt flygsystem. Det involverar även att testa rutiner och funktioner för taxning och laddning.

**Utsläpp av ozonförstörande ämnen**

Flygbolag måste lämna in årliga rapporter över sin användning, sin förbrukning, sina läckage och sin lagerhållning av halon till myndigheterna. Under 2023/2024 rapporterades inget fall av halonanvändning för brandskyddsändamål.

**Beräkning av utsläpp och koldioxidkompensation**

2023/2024 har SAS vidtagit kraftfulla åtgärder för att omforma flygbranschen genom att byta fokus från olika former av kompensation till att minska utsläppen på lång sikt. Som en del av EuroBonus Conscious Traveler-programmet upphörde SAS med



**Hållbarhet**

Hållbarhet

> Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

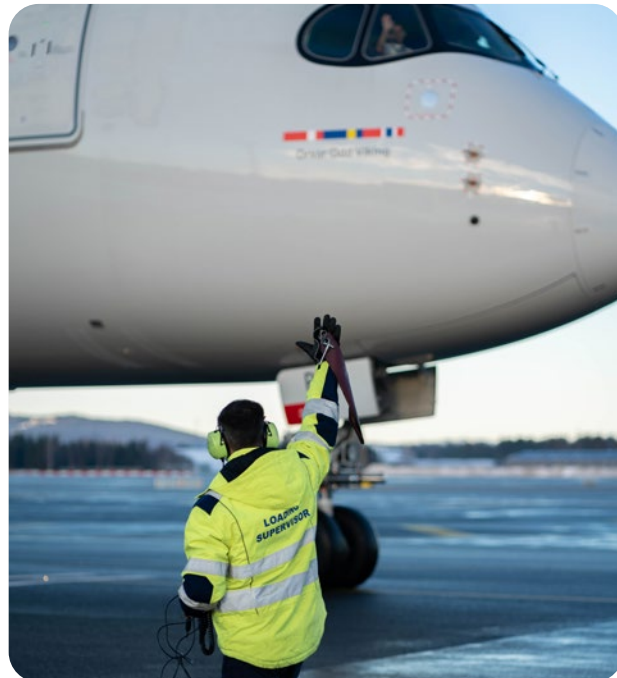
Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

koldioxidkompensation för EuroBonus-resenärer, ungdomsbiljetter med SAS samt personalbiljetter från och med den 1 december 2023. Den här omställningen innebär ett skifte mot att skala upp produktionen av hållbart flygbränsle och bidra till ny teknik för renare flyg redan från början. SAS återinvesterar genom Conscious Traveler-programmet i att belöna alla de passagerare som deltar och på så sätt bidrar till mer hållbara resor.

Det innebär att SAS i år genomförde sina slutliga åtaganden gällande koldioxidkompensation, som omfattar 97 759 ton koldioxid från 2023/2024. Denna kompensation uppnåddes genom investeringar i tredjepartsprojekt för förnybar energi i Asien, och innebär



att vi avslutar kapitlet med kompensation till förmån för lösningar som leder till en omställning.

**Förbrukning av glykol, diesel och bensin**

Glykol används för att avisa flygplan. Vår förbrukning ökade till 3 264 tusen liter under 2023/2024. SAS använder fordon för underhåll och marktjänster på flygplatser och följer lagstiftning som främjar övergång till fordon med lägre miljöpåverkan. På våra huvudflygplatser leasas alla fordon, och kontrakt och bränsleförbrukning övervakas kontinuerligt. SAS Cargo övervakar också koldioxidutsläppen per tonkilometer (frakt) från sina lastbilstjänster som är utlagda på entreprenad. Eventuellt spill vid marktjänster hanteras i enlighet med etablerade rutiner.

**ENERGI OCH UTSLÄPP**

SAS arbetar kontinuerligt för att minska energiförbrukningen. Den minskade energiförbrukningen jämfört med basåret 2010 beror i stort sett på att vi har infört effektivare belysning och använder mindre golvyta.

**UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER, SCOPE 2**

	Enhet 2023/2024		2022/2023		Basår 2010
<b>Energi</b>					
Fossil energi	1 000 ton	3,0	5,1		24,9
Varav fossil el	1 000 ton	0,0	2,3		12,3
Varav fossil uppvärmning	1 000 ton	3,0	2,9		12,6

**Egna affärsresor**

Vi har direkt kontroll över våra affärsresor på SAS egna flygningar, som resulterar i utsläpp om cirka 10,879 ton koldioxid under året. SAS undersöker

och utvärderar för närvarande strategier för att uppmåna våra leverantörer att rapportera om våra Scope 3-utsläpp.

**BULLER**

Flygbuller uppfattas som den största påverkan av dem som berörs lokalt av flygplatser. Det finns därför stränga regler för flygvägar nära bostadsområden. Under 2023/2024 har bullret minskat under start (-12,4 %), och sedan 2010 har det skett en väsentlig minskning om 35,4 %. Denna förbättring beror främst på införande av tystare och modernare flygplan.

Under 2023/2024 mottog SAS två rapporter om överträdelser av bullergränser. Efter vår kontinuerliga förnyelse av flottan på senare år med inköp av tystare flygplan ser vi fortsättningsvis ett lågt antal överträdelser, vilket gynnar våra lokala intressenter. Andra förbättringsinitiativ, såsom särskilda träningsscenarion i flygsimulator utformade för in- och utflygning på flygplatser med stränga bullerbestämmelser, har också bidragit.

**AVFALLSHANTERING**

De varierande nationella reglerna inom avfallshantering utgör en utmaning för flygbranschen när det gäller återvinningen av avfall ombord. SAS arbetar kontinuerligt med att förbättra den återvunna andelen av det totala avfallet, trots regler som ofta kräver metoder som förhindrar vårt arbete med sopsortering och återvinning. Aluminiumburkar återvinns vid alla SAS skandinaviska flygplatser. Inom kontor, marktjänster och tekniskt underhåll övervakas bortskaffningen av avfall noggrant och delas in i sorterat, osorterat och farligt avfall.



**Hållbarhet**

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

	Enhet	2023/2024	2022/2023	Basår 2010
Sorterat avfall	ton	1 278	1 146	-
Osorterat avfall	ton	204	176	815
Farligt avfall	ton	46	71	302

**Spill av flygbränsle**

Under 2023/2024 inkom 15 rapporter om bränsleläckage vid tankningen av flygplan med SK- eller SAS Link-flightnummer. Dessa hanterades omedelbart enligt fastställda rutiner.

## CIRKULARITET

För att minska mängden avfall och optimera resurserna på marken och ombord på våra flygplan tillämpar SAS ett cirkulärt förhållningssätt. Genom att använda produkter och material så länge som möjligt minimerar vi behovet av nya resurser och bidrar till att minska vår negativa miljöpåverkan. SAS utforskar ständigt nya och innovativa områden för cirkularitet.

Två huvudområden där vi gör framsteg inom cirkularitet är återvinning av möbler och hantering av avisningsglykol.

**Återvinning av möbler**

Under 2021/2022 inledde SAS ett omfattande program för återvinning av möbler för att återanvända och återvinna möbler runt om i våra lokaler. Syftet med initiativet är att förlänga livslängden för möblerna och minska avfallet, i enlighet med principerna för en cirkulär ekonomi. Genom att återvinna och renovera våra möbler minskar vi behovet av ny resursintensiv produktion och minskar miljöpåverkan från vår kontorsverksamhet.


**Hantering av avisningsglykol**

Avisningsglykol är en kritisk komponent för att kunna garantera en säker flygverksamhet vintertid. Avisning förhindrar att snö och is fastnar och tar bort det från flygplanets vingar och stjärt för säkra flygningar.

För att begränsa miljöpåverkan från avisningsglykol har SAS infört avancerade system för att samla upp och omhänderta glykol, så att vi kan återvinna avisningsglykolen och minska utsläppen av skadliga ämnen i miljön.

Genom cirkulär användning av avisningsglykol kan vi minimera miljöföroreningar och främja en ansvarsfull användning av denna viktiga resurs för flyget. Vi är stolta över att vi genom dessa insatser bidrar till en mer hållbar och cirkulär framtid för flygbranschen.

**Upcycling av textil**

Som en del av SkyTeam-tävlingen Aviation Challenge 2024 samarbetade SAS med en extern organisation för upcycling av utslitna uniformer till förkläden som användes av SAS kabinpersonal på linjen över Nordpolen från Köpenhamn till Los Angeles. Detta initiativ omfattade även ett partnerskap med ett socialt företag som hjälper invandrarkvinnor genom att ge dem meningsfulla

arbeten och integration på arbetsmarknaden. SAS undersöker möjligheten till ytterligare samarbeten för att förbättra cirkulariteten inom textilier.

**Conscious Traveler-bagagetagg**

I oktober 2024 lanserade vi ett försöksprojekt med en cirkulär bagagetagg, Conscious Traveler-bagagetagg. Den återanvändbara bagagetaggen är kopplad till resenärens EuroBonus-profil i vår SAS-app. När bagagetaggen har fästs på väskan kan väskan checkas in lika enkelt som tidigare. Vid ankomsten kan bagagetaggen kopplas bort från den befintliga profilen så att bagagetaggen kan återanvändas av en annan EuroBonus-medlem. Conscious Traveler-bagagetaggen är ett exempel på vårt cirkulära förhållningssätt när det gäller diverse aspekter av vår verksamhet.

## BIOLOGISK MÅNGFALD OCH SKYDD AV VILDA DJUR

SAS lägger stor vikt vid biologisk mångfald och skydd av vilda djur och erkänner den viktiga roll dessa spelar för att upprätthålla den känsliga ekologiska balansen på vår planet. Som ett ledande flygbolag med destinationer världen över är vi medvetna om de risker vår verksamhet medför för vilda djur, däribland smuggling, troféjakt och transporter av levande djur.

För att främja skyddet av den biologiska mångfalden engagerar vi oss aktivt i initiativ som syftar till att bevara sårbara arter och deras naturliga habitat. Vårt fortsatta arbete på området stöds av våra strikta policyer och rutiner för att bekämpa illegal handel med vilda djur, avskräcka från troféjakt och säkerställa human behandling av levande djur under transport.

**Hållbarhet**

Hållbarhet

## &gt; Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Transportbranschen har ett viktigt ansvar för att förhindra illegal handel med vilda djur och stödja globala bevarandeinsatser. SAS är fast beslutna att spela vår roll i att bekämpa dessa hot mot den biologiska mångfalden, inte bara inom den egna verksamheten utan också genom att samarbeta med relevanta myndigheter, organisationer och partners som delar vårt engagemang för skyddet av vilda djur.

Vårt mål är inte bara att erbjuda effektivt och hållbart flygresande utan också att vara en ansvarsfull förvaltare av miljön och bidra till det globala arbetet med att bevara världens rika och värdefulla djurliv.

## ÖVRIGA MILJÖFRÅGOR

### Hållbara produkter och tjänster

På SAS omfattar vår hållning hela livscykeln för resurser och material. Detta återspeglas i vårt arbete för att utveckla våra produkter och tjänster, för att se till att de följer våra grundläggande miljömässiga värderingar och principer.

Vi står fast vid att försöka nå våra ambitiösa hållbarhetsmål. Vi engagerar oss aktivt i att förbättra vårt erbjudande ombord och i lounges och undersöker innovativa sätt att införa alltmer hållbara produkter och tjänster.

### SAS biobränslebiljetter

SAS erbjuder två slags biljetter för kunder som vill göra ett hållbarare val: Go Smart Bio och Plus Pro Bio. Dessa biljetter är utformade för att inkludera en väsentlig andel biobränsle på alla våra inrikesflygningar samt inom Skandinavien och Europa. Detta är ett viktigt sätt för oss att involvera SAS passagerare i omställningen,

och våra biljettalternativ gör det ännu enklare för våra medvetna kunder att bidra till mer hållbart flygresande.

Resenärer som väljer biljetterna Go Smart Bio eller Plus Pro Bio tickets har möjlighet att köpa biljetter med omkring 50 % biobränsleandel, vilket effektivt sänker koldioxidutsläppen från deras SAS-flygning. Genom att öka användningen av biobränsle minskar vi klyftan till flygningar med nollutsläpp. Vi är medvetna om hur viktigt det är att våra kunder, både fritids- och affärsresenärer, aktivt kan bidra till detta arbete, och SAS Bio är vårt svar på denna efterfrågan.

### EuroBonus Conscious Traveler

Under 2023/2024 lanserade SAS EuroBonus Conscious Traveler. Det är ett initiativ som gör det

möjligt för våra kunder att hjälpa oss i arbetet med att minska avtrycket från flygresor.

Genom att göra hållbara val igenom hela reseupplevelsen, från bokning till destination, kan våra kunder minska utsläppen från sina flygresor. Programmet omfattar handlingar såsom möjligheten att lägga till biobränsle eller donera EuroBonus-poäng till välgörenhet.

Under året överträffade effekten av EuroBonus Conscious Traveler våra förväntningar med råge då 95 000 kunder valde att agera och ta medvetna steg inom ramen för programmet, med målet att få tillgång till belöningar såsom inbjudningar till exklusiva event och möjligheten att prova vår nya återanvändbara Conscious Traveler-bagagetagg.



- Hållbarhet
- Hållbarhet
- > Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- GRI-index
- Bestyrkanderapport

## MILJÖREGLER OCH EFTERLEVNAD

SAS hållbarhetsagenda ser till att vår verksamhet fullt ut följer alla relevanta miljörelaterade lagar och regler. Inga betydande incidenter som innebar brott mot miljötillstånd rapporterades under 2023/2024.

### Miljörelaterade kostnader

Under 2023/2024 uppgick SAS externa miljörelaterade användaravgifter och reseskatter till 2 478 (2 097) MSEK. Dessa består av miljörelaterade skatter och avgifter som ibland påverkas av flygplanens miljöprestanda och ingår i startavgifterna. Våra miljöskatter i Sverige och Norge uppgick till 981 (961) MSEK.

I enlighet med EU:s utsläppshandelssystem (EU-ETS) hanterar flygbranschen sina koldioxidutsläpp inom EU genom en marknadsbaserad åtgärd. Sedan den 1 januari 2021 har SAS även rapporterat koldioxidutsläpp till CORSIA. Dessutom införde Storbritannien samtidigt ett eget utsläppshandelssystem (UK-ETS), som SAS deltar i fullt ut.

Vi förespråkar marknadsbaserade åtgärder som prioriterar mål för utsläppsminskning och uppmuntrar ständiga förbättringar utan att snedvrider konkurrensen. SAS har i flera år aktivt stöttat utvecklingen av en global, marknadsbaserad lösning för flygutsläpp.

Samtidigt som SAS fullt ut stöttar principen om att förorenaren ska betala för sina utsläpp och tar ansvar för våra utsläpp är vi oroade över de extra skatterna i Sverige och Norge som inte har ett direkt samband med de faktiska koldioxidutsläppen och tillkommer utöver EU-ETS och systemet som snart ska införas,



CORSIA. Ansatsen kan ses som en ekonomisk åtgärd men saknar incitament för att minska koldioxidutsläppen. Till exempel betalar en passagerare på ett A320neo med 50 % hållbarare flygbränsle samma skatt som en passagerare ombord på ett flygplan som är två generationer äldre, trots att det första planet har betydligt lägre utsläpp.

### Miljörelaterade förpliktelser

SAS har inga kända större miljörelaterade förpliktelser eller eventalförpliktelser hänförliga till frågor såsom förorenad mark.

### Miljörelaterade investeringar

Enligt SAS riktlinjer ska våra investeringar inriktas på lösningar som är både miljömässigt och ekonomiskt sunda. Denna ansats bidrar inte bara till vår lönsamhet utan rustar oss också för att uppfylla framtida miljökrav.

Under 2023/2024 gjorde SAS en betydande hållbarhetsinvestering inriktad på förnyelse av flottan. Ytterligare information om finansieringen framgår på sidorna 56-57. SAS föredrar leasing snarare än egna investeringar i flygplan, fordon, datorer etc.



# SOCIALT ANSVAR

## SYSSELSÄTTNING OCH ARBETSMETODER

### Vårt medarbetarengagemang

Som arbetsgivare anstränger vi oss för att säkerställa goda arbetsvillkor inom verksamheten, främst i Norden. För att vidmakthålla medarbetarnas uppfattning om SAS som en attraktiv arbetsgivare främjar vi också aktivt möjligheterna till personlig och professionell utveckling. Vårt åtagande stöds av tillämpningen av SAS arbetsmiljöpolicy, ledarskapspolicy, personalpolicy och mångfaldspolicy som gäller för SAS samtliga medarbetare. Koncernledningen har det yttersta ansvaret för dessa policyer. De granskas årligen och verkställandet övervakas och rapporteras systematiskt på vecko-, månads-, kvartals- eller årsbasis.

Vi upprätthåller en strikt nolltolerans mot alla former av trakasserier och arbetar konsekvent för att förhindra trakasserier genom flera olika initiativ. Åtagandet regleras i vår uppförandekod med obligatorisk digital utbildning för alla medarbetare.





## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

### > Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport



Som svar på feedback från medarbetare och i enlighet med FN:s globala mål 8 (Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt) har SAS glädjen att introducera ett nytt värdeerbjudande som arbetsgivare (EVP). Initiativet, som nu utgör en viktig del av både interna och externa diskussioner, syftar till att vidareutveckla SAS företagskultur och lyfta fram fördelarna med att ingå i SAS team. Genom en aktiv dialog med medarbetarna vill vi främja en personalstyrka med mer sammanhållning och möjlighet till självbestämmande.

### Uppsägningar och samarbete med fackföreningar

SAS håller på att anpassa och omforma vår planering på kort sikt, samtidigt som vi tar hänsyn till den osäkerhet som omger flygbranschens framtid i stort.

Över 95 % av SAS medarbetare omfattas av kollektivavtal. Övrig personal är ledande befattningshavare, vissa typer av statstjänstemän och medarbetare i delar av världen där anställningsvillkoren regleras på andra sätt. Det dagliga samarbetet med fackföreningar sköts främst på nationell nivå med fackföreningar som har kollektivavtal med SAS. Dessa samarbeten sker inom ramen för nationella lagar och avtal som påverkar den berörda personalen.

SAS medarbetare representeras i SAS styrelse av valda representanter från enheter inom koncernens skandinaviska verksamhet. Dessa medarbetare omfattas också av kollektivavtal, med undantag för några få specialister och ledande befattningshavare på koncernnivå.



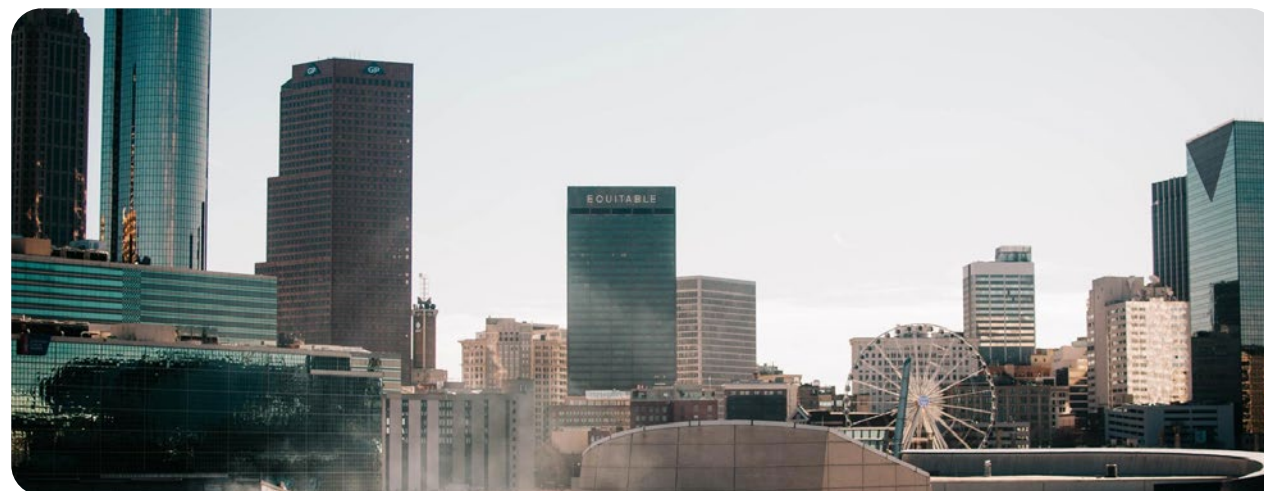
### Mångfald och lika möjligheter

På SAS står mångfald och lika möjligheter högst upp på agendan. Med hjälp av vår mångfaldspolicy arbetar vi för att säkerställa lika-behandling av samtliga medarbetare och arbets-sökande. Vårt engagemang för lika möjligheter omfattar att främja mångfald och jämställdhet i alla dess former. Under 2023/2024 var könsfördelningen på SAS 38 % kvinnor och 62 % män bland medarbetarna.

På SAS finns det traditionellt kvinnodominerade och mansdominerade roller. Exempelvis är piloter (6 % kvinnor) och tekniker för flygplansunderhåll (6 % kvinnor) oftast män, medan kabinpersonal (73 % kvinnor) och inchecknings- och gatepersonal på flyg-platserna (66 % kvinnor) typiskt sett är kvinnor.

Per den 31 oktober 2024 var sammansättningen i SAS koncernledning 33 % kvinnor, i SAS styrelse 10 % kvinnor och i styrelsen för SAS Cargo 17 % kvinnor.

SAS inser vikten av att främja en inkluderande arbetsmiljö och arbetar aktivt för att främja jämställdhet inom både traditionellt könsuppdelade yrken och inom ledningen. Arbetet för att uppnå en mer inkluderande arbetsplats genomförs genom att prioritera jämställdhet och mångfald genom vår rekryteringspolicy och årliga personalkartläggningar. I SAS rekryteringspolicy läggs stor vikt vid att den mest kvalificerade kandidaten för en viss befattning ska väljas, och samtidigt prioritera och följa SAS mångfalds- och inkluderingsmål. Att skapa en inkluderande arbetsplats är inte bara ett åtagande för jämställdhet utan också en integrerad del av att främja en mångfacetterad och rik företagskultur.



Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

> Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Juridiskt kön	Ålder			Summa
	<30	31–50	>50	
Kvinnor	1 137	1 145	1 651	3 933
Män	1 785	2 034	2 605	6 424
Summa	2 922	3 179	4 256	10 357

MEDARBETARE PER KÖN OCH REGION

	Fast anställda		Visstidsanställda		Summa		Summa
	Heltid	Deltid	Heltid	Deltid	Heltid	Deltid	
<b>Region DK (Inkl. INTL)</b>							
Kvinnor	693	704	19	2	712	706	1 418
Män	1 855	555	71	1	1 926	556	2 482
<b>Summa</b>	<b>2 548</b>	<b>1 259</b>	<b>90</b>	<b>3</b>	<b>2 638</b>	<b>1 262</b>	<b>3 900</b>
<b>Region NO</b>							
Kvinnor	823	343	2	19	825	362	1 187
Män	1 487	398	1	62	1 488	460	1 948
<b>Summa</b>	<b>2 310</b>	<b>741</b>	<b>3</b>	<b>81</b>	<b>2 313</b>	<b>822</b>	<b>3 135</b>
<b>Region SE</b>							
Kvinnor	1 136	83	104	8	1 240	91	1 331
Män	1 698	178	110	5	1 808	183	1 991
<b>Summa</b>	<b>2 834</b>	<b>261</b>	<b>214</b>	<b>13</b>	<b>3 048</b>	<b>274</b>	<b>3 322</b>
<b>Region SUMMA</b>							
Kvinnor	2 652	1 130	125	29	2 777	1 159	3 936
Män	5 040	1 131	182	68	5 222	1 199	6 421
<b>Summa</b>	<b>7 692</b>	<b>2 261</b>	<b>307</b>	<b>97</b>	<b>7 999</b>	<b>2 358</b>	<b>10 357</b>

Det har inte förekommit några betydande fluktuationer i antal anställda under rapportperioden eller mellan rapporteringsperioderna.

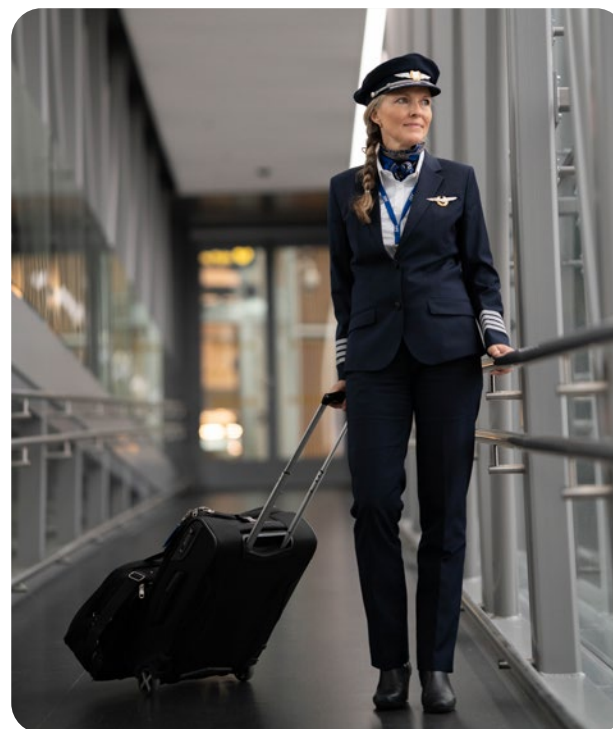
Medarbetare som inte är anställda

Under 2023/2024 anlätades minst 37 konsulter eller entreprenörer av SAS. Information om typ av arbete och metoder är otillräckliga. Åtgärder har vidtagits för att samla in information för kommande år.

Utbildning

Under 2023/2024 genomgick SAS medarbetare tillsammans omkring 442 718 timmars utbildning (exklusive övningstimmar i luften), i genomsnitt 43 timmar per medarbetare. Flygande personal, tekniker och operativ markpersonal omfattas av olika krav på licenser och kompetens från EU-OPS och IATA genom säkerhetsrevisionen IOSA (IATA Operational Safety Audit).

6 191,6 timmars e-utbildning genomfördes av medarbetarna vid SAS huvudkontor under 2023/2024.



HÄLSA OCH SÄKERHET

Företagshälsovård

Genom interna och externa resurser erbjuder SAS omfattande vårdtjänster för att stödja alla medarbetares välbefinnande. Dessa resurser omfattar terapeuter, stress- och rehabiliteringsexperter, ergonomispecialister och tekniker. Funktionen erbjuder även specialtjänster såsom flygmedicin, stresshantering, uppföljning av sjukfrånvaro, hälsoprofiler, ergonomi och rådgivning i kemikaliehantering. Det görs investeringar i hela organisationen inom olika hälsofrämjande aktiviteter både på arbetsplatsen och fritiden.

Sjukfrånvaro

Sjukfrånvaro utgör en väsentlig kostnad för samhället och orsakas av fysiska och psykiska besvär. Under 2023/2024 uppgick våra beräknade kostnader för sjukfrånvaro till omkring 182 (133) MSEK. Kostnaden är högre än föregående år (133 MSEK) och förklaras av en något högre andel sjukskrivningar och fler anställda. Under 2023/2024 var den totala sjukfrånvaron på SAS 5,9 % jämfört med 5,8 % föregående år. Långtidssjukskrivningar över 14 dagar svarade för 3,6 % (jämfört med 3,7 %) av den totala sjukfrånvaron på SAS.

SAS arbetar aktivt för att förebygga både kortvarig och långvarig sjukfrånvaro. Vi har infört en standardiserad rapporteringsmetod för alla de tre skandinaviska länderna som följer rapporteringskraven i skandinavisk lagstiftning. Cheferna har, med stöd av vårt People Partner-team, gjort tidiga uppföljningar av sjuka medarbetare, vilket har minskat långtidssjukskrivningarna.

När det gäller vår flygande personal har specialiserade team för medicinskt stöd ett nära samarbete med

**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

 > **Socialt ansvar**

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

externa specialister på arbetsmiljö och flygmedicin. Denna tidiga kontakt med medarbetarna och stöd för hälsovård samt rehabiliteringsprogram är effektivt för att förkorta sjukdomsperioderna.

Vid ofta återkommande korttidssjukskrivning kräver SAS ett läkarutlåtande från första dagen i Sverige. Vi erbjuder också tillfälligt byte av arbetsplats och specialscheman för bättre och snabbare rehabilitering.

**Arbetsolyckor**

Under 2023/2024 uppgick antalet arbetsolyckor som leder till frånvaro på SAS till tre (en föregående år). Arbets-skador som leder till frånvaro uppgick till 83. SAS arbetar aktivt med att förbättra processerna för systematisk uppföljning, utbildningsverksamhet och förtydligade definitioner i samarbete med skyddsombud, arbetsledare, HR och säkerhetskommittéer med representanter från anställda och ledning som omfattar samtliga medarbetare i varje land.

Markttjänster är fortfarande den avdelning som har flest arbetsolyckor inom SAS. Arbetsolyckorna är till exempel klämskador, fallskador och i vissa fall fordonsrelaterade olyckor i samband med bagagehantering.

SAS	DK	NO	SE	Summa
Antal medarbetare oktober rapportering räkenskapsåret (antal medarbetare)	3 900	3 135	3 322	10 357
Antal kvinnor	1 418	1 187	1 331	3 936
varav kvinnor, %	36	38	40	38
Total sjukfrånvaro, %	4,5	8,6	4,4	5,9
Långtidssjukskrivningar, %				med.
(mer än 14 dagar)	2,3	5,6	2,7	3,6
Totalt antal arbetsolyckor med en dags sjukfrånvaro eller mer	3	0	0	3

## MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

SAS är djupt engagerade i att skydda mänskliga rättigheter och säkerställa goda arbetsvillkor i vår verksamhet. SAS har varit medlem av FN:s Global Compact sedan 2003 och följer dess tio principer för ansvarsfulla affärsmetoder. Principerna omfattar mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljöskydd och anti-korruption. Som medlem av FN:s Global Compact lämnar SAS in en årlig redovisning av framsteg – Communication on Progress.

**Den norska insynslagen**

I enlighet med den norska insynslagen (Åpenhetsloven) som trädde i kraft den 1 juli 2022 är SAS skyldiga att främja respekt för grundläggande mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor inom ramen för vår verksamhet och våra tjänster. SAS har även åtagit sig att se till att allmänheten har tillgång till information om hur SAS hanterar negativ påverkan på grundläggande mänskliga rättigheter och goda arbetsvillkor.

Åtgärder har vidtagits för att säkerställa efterlevnad av de nya rättsliga kraven och förbättra genomförandet av granskning av mänskliga rättigheter, med stöd från styrelsen.

## HUMANITÄRT STÖD

SAS humanitära stöd och sociala initiativ är främst relaterade till vår flygverksamhet.

**Räddningsflygningar**

Ett av SAS flygplan används för att evakuera skadade och allvarligt sjuka patienter från Ukraina. För SAS är det ett viktigt samhällsuppdrag att vara till stöd under kriget i Ukraina. Räddningsflygningarna (Medevac) tar krigsoffer till sjukhus runt om i Europa från ett evakueringscenter i Polen.

Operationen ingår i EU:s civilskyddsmekanism och genom ett långtidsavtal med den norska armén och Helsemyndigheten. Ett kommersiellt reguljärflygplan, en Boeing 737, har byggts om till ett flygande sjukhus med medicinsk utrustning och sjukhussängar. SAS personal på dessa flygningar är specialutbildad för krävande uppdrag och har ofta sjuksköterskebakgrund och kunskaper i traumabehandling.

Sedan mitten av 2022 har vi, genom det unika samarbetet, flugit nästan varje vecka och evakuerat över 3 000 krigsoffer från Ukraina med hjälp av SAS flygplan. Generellt så har Medevac-operationerna pågått i över 25 år, med uppdrag i samband med tsunamin i Thailand, terrorattacken i In Amenas i Algeriet och evakueringsuppdrag från flyktingläger i Afghanistan och Moira.

SAS har trafikerat två flygningar i samarbete med det danska utrikesministeriet som ett svar på utbrottet av kriget mellan Israel och Hamas. Militär personal evakuerade människor från Tel Aviv till Cypern varifrån SAS flög passagerarna i specialchartrade plan hem till Danmark.

**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

> **Socialt ansvar**

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport



SAS har en lång historia av att stödja skandinaviska medborgare i kritiska situationer runt om i världen. Vårt nära samarbete med de nationella myndigheterna i Skandinavien har underlättat väl samordnade räddningsinsatser i allt från konflikter till naturkatastrofer i länder som Ukraina, Afghanistan, Thailand och Peru.

**Säkerställa infrastruktur**

SAS spelar en avgörande roll i att binda samman länderna i Skandinavien, i synnerhet på inrikesflygningar och säkerställer viktig infrastruktur för både resenärer

och gods. I september 2024 ingick vi ett partnerskap med Braathens Regional Airways AB (BRA) med ett långsiktigt wet lease-avtal. Partnerskapet ska säkerställa inrikesflygets regionala förbindelser för skandinaviska resenärer.

**Luftbroar för viktiga medicinska leveranser**

SAS spelade en viktig roll för transporter av viktiga läkemedel och medicinsk utrustning till Skandinavien via flygfrakt under Covid-19-pandemin.

**Julflyget**

SAS Julflyg är en hjälpkampanj som genomförs av SAS anställda under hela året tillsammans med frivilliga från andra företag och organisationer. Under 2023/2024 har SAS Julflyg lämnat stora bidrag i form av utrustning, mat och pengar till center i Riga och Tallinn samt till flyktingar som drabbats av kriget i Ukraina. SAS ställer upp med ett flygplan med fullt operativt stöd medan våra piloter och besättning ställer upp med sin tid, och bränslet generöst sponsras av en bränsleleverantör.

Initiativet startade för cirka 40 år sedan och har haft en viktig påverkan genom att ha räddat liv och hjälpt tusentals barn och ungdomar under dessa år.

**SAS – YOU ASSIST**

SAS – YOU ASSIST är ett ideellt initiativ som startades av SAS medarbetare 1979. Det drivs ideellt av nuvarande och tidigare medarbetare på SAS i syfte att hjälpa barn i utvecklingsländer till ett bättre liv genom en rad projekt i olika länder.

SAS – YOU ASSIST stöder enbart projekt där det finns en pålitlig person på plats som kan stödja med rapporter om projekten. Donationerna stöder utvecklingsprojekt som att bygga skolor, lekplatser, studentbostäder och vattentankar och borra brunnar. Omkring 95 % av de pengar som samlas in av SAS – YOU ASSIST går direkt till projekten och bara 5 % till administration.



# STYRNING OCH EKONOMI

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

### > Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## SAS LEDNINGSSYSTEM

Hållbarhet är en viktig del av vår verksamhet och SAS har sömlöst integrerat hållbarhet i sitt ledningssystem. Systemet omfattar alla SAS aktiviteter och bygger på operativa standarder för flygbolag. Det omfattar även våra interna och gemensamma miljö- och hållbarhetspolicyer, SAS uppförandekod (Code of Conduct), FN:s Global Compact, FN:s mål för hållbar utveckling, EU:s taxonomi, Lean och IATA Environmental Assessment (IEnvA). Systemet är vårt ramverk för pågående planering, implementering och utvärdering samt förbättring av processer och aktiviteter för att uppfylla operativa mål och hållbarhetsmål. SAS har infört kontrollmekanismer med särskilda uppföljningssystem och resurser för att säkerställa efterlevnad av internationell och nationell lagstiftning.

I vår syn på miljöansvar ingår inte bara att följa relevant lagstiftning utan också att minimera våra absoluta och våra relativa utsläpp av växthusgaser och annan miljöpåverkan.

Både SAS miljöpolicy och SAS hållbarhetspolicy har godkänts av koncernledningen och gäller för SAS samtliga medarbetare, produkter och tjänster. Liksom våra mål och strategier granskas och godkänns dessa policyer årligen. Aktiviteterna följs upp inom ledningssystemet och redovisas varje vecka, månad, kvartal eller årligen enligt de specifika kraven.

Under 2023/2024 certifierades SAS för första gången enligt IATA Environmental Assessment (IEnvA). SAS miljöledningssystem har varit certifierat enligt ISO 14001 för hela företaget sedan 2010. IEnvA-certifieringen är anpassad till flygbranschen och dess specifika påverkan på miljön. Då denna certifiering baseras på globalt erkända standarder och bästa praxis i branschen, inklusive ISO 14001, kommer SAS inte längre att vara ISO 14001-certifierat. En tredjepartsverifierad certifiering av SAS miljöledningssystem förblir en prioritet, och med hjälp av IEnvA-certifieringen fortsätter SAS att förbättra verksamhetens miljöprestanda. Efter övergången från ISO 14000 till IEnvA har SAS uppdaterat sin miljöpolicy.

## UPPFÖRANDEKODEN

SAS uppförandekod, som tagits fram av styrelsen, syftar till att sammanfatta och förtydliga SAS fastslagna prioriteringar, löften, policyer och andra riktlinjer. Uppförandekoden gäller för samtliga medarbetare oavsett befattning eller anställningsform. SAS har upprättat ett omfattande utbildningsprogram som aktivt främjar implementeringen av uppförandekoden och är obligatoriskt för alla medarbetare. Uppförandekoden innehåller inga detaljerade granskningsrutiner eller särskilda bestämmelser om mänskliga rättigheter.

Den senaste uppdaterade versionen av SAS uppförandekod är tillgänglig på [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net).

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

## &gt; Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## PROCESSER FÖR ATT MINSKA NEGATIV PÅVERKAN

Genom sin visselblåsarfunktion och sitt ledningssystem har SAS tydliga regler och etablerade strukturer för rapportering och hantering av misstänkta överträdelse. Kritiska frågeställningar och händelser kommuniceras till styrelsen, från fall till fall. Under 2023/2024 användes visselblåsarfunktionen vid sju tillfällen. Samtliga fall är hanterade och avslutade.

SAS samarbetar fullt ut för att minska den negativa påverkan organisationen eller dess medarbetare kan ha orsakat. Metoden för samarbetet varierar beroende på kontext och om ärendet har lyfts genom rättsliga eller icke-rättsliga kanaler. Utvärderingar av klagomålsmekanismer utgör en del av vår kontinuerliga intressentdialog.

## RISKHANTERING

SAS har en försiktighetsbaserad syn på riskhantering med ett starkt fokus på att minimera hållbarhetsrelaterade risker samtidigt som potentiella möjligheter tas tillvara. Dessa risker och möjligheter bedöms noggrant och hanteras strategiskt genom ledningssystemet och är fullt integrerade i vårt omfattande riskhanteringsramverk. Införandet av åtgärder för riskkontroll är av avgörande betydelse för att säkerställa en effektiv hantering av dessa risker.

SAS följer upp alla risker och identifierar möjligheter som har en god affärspotential. Genom vårt certifierade miljöledningssystem identifierar vi snabbt förändringar i affärsmiljön, och anpassar därefter verksamheten för att begränsa miljöpåverkan. För mer information, se avsnittet om Riskhantering på sidorna 58-65.



SAS redovisar årligen sina klimatrelaterade risker och möjligheter till Carbon Disclosure Project (CDP).

Dessa faktorer påverkar våra möjligheter att bedriva flygverksamhet i ett förändrat klimat, omställningsaktiviteter och kundernas uppfattning om SAS som ett mer hållbart alternativ för snabba och effektiva resor över längre sträckor. Vår CDP-redovisning och våra CDP-resultat finns tillgängliga på [www.cdp.net](http://www.cdp.net).



EcoVadis hjälper SAS att följa upp hela vår värdekedja, från leverantörer till kunder, genom att öppet informera om vårt resultat till intressenterna. Inom en snar framtid planerar vi att utöka uppföljningen även till resultatet för SAS värdekedja uppströms. Vår hållbarhetspoäng enligt EcoVadis Business Sustainability för 2023/2024 finns på [www.ecovadis.com](http://www.ecovadis.com).



**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

> **Styrning och ekonomi**

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## EU-TAXONOMIN

SAS står fast vid engagemanget för hållbarhet och transparent rapportering. Hållbarhet har varit en hörnsten i vår företagsstrategi i många år, och vi har konsekvent eftersträvat att anpassa oss till internationellt erkända ramverk som driver ansvarstagande och framsteg. EU-taxonomin har varit ett av dessa ramverk, som vägleder hållbara ekonomiska aktiviteter och ger intressenter en tydlig förståelse av miljöprestanda. I årets hållbarhetsrapport vill vi dock adressera förändringen i vår rapporteringspraxis gällande EU-taxonomin.

### EU-taxonomin och SAS:s rapportering

EU-taxonomin är ett viktigt system för att klassificera miljömässigt hållbara ekonomiska aktiviteter. Det spelar en viktig roll för att stärka hållbara investeringar och uppnå målen i den europeiska gröna given. Under EU:s direktiv för icke-finansiell rapportering var SAS, som ett noterat stort företag med över 500 anställda, tidigare skyldiga att redogöra för i vilken utsträckning vår verksamhet uppfyller taxonomins kriterier. I de två senaste hållbarhetsrapporterna har SAS därmed tillhandahållit detaljerad information om hur våra ekonomiska aktiviteter uppfyller taxonomins krav.

### Motivering för att inte rapportera 2024

Efter SAS:s avnotering och övergång till privat ägande har våra regulatoriska skyldigheter förändrats. Som ett privat företag är SAS inte längre skyldig att rapportera enligt EU-taxonomin. Denna förändring i skyldigheter speglar det regulatoriska ramverkets fokus på publikt noterade bolag. Även om taxonomin fortsatt är ett värdefullt verktyg, innebär SAS:s nya ägarstruktur att vi är undantagna från dess obligatoriska tillämpning under denna rapporteringsperiod.

### Engagemang för hållbarhet trots regulatoriska förändringar

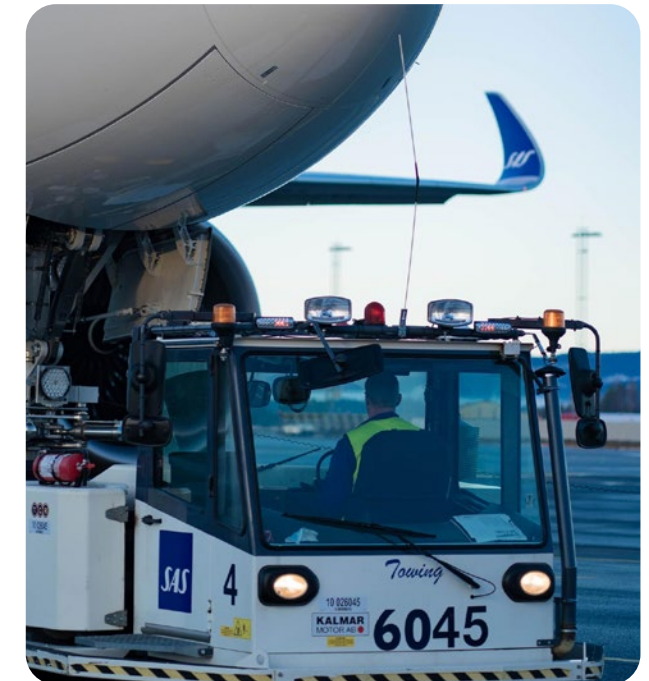
Trots att det regulatoriska landskapet har förändrats kvarstår SAS:s engagemang för hållbarhet orubbligt. Oavsett rapporteringsskyldigheter fortsätter vi att prioritera hållbara verksamheter, inklusive ambitiösa insatser för att minska koldioxidutsläpp, öka användningen av hållbart flygbränsle och förbättra den övergripande miljöprestandan. SAS erkänner EU-taxonomin som ett viktigt verktyg i övergången till en lågkoldioxidekonomi. Även om vi inte rapporterar enligt dess ramverk i år fortsätter vi att anpassa oss till dess underliggande principer där det är möjligt. Vårt engagemang för transparens och hållbar lönsamhet säkerställer att vi förblir ansvariga gentemot våra intressenter.

### Framtida rapporteringsplaner

Med blicken riktad framåt är SAS engagerade i att bevara robusta rapporteringspraxis för hållbarhet. Som en del av vår långsiktiga strategi kommer vi att utvärdera möjligheten att anpassa oss till EU-taxonomin eller andra ramverk som överensstämmer med våra operativa mål och intressenters förväntningar. Dessutom kommer vi att fortsätta att utforska alternativa rapporteringsstandarder och bästa praxis som speglar vår hållbarhetsresa och ger meningsfulla insikter om vår miljömässiga, sociala och styrningsmässiga (ESG) prestation.

### Slutsats

SAS:s övergång till privat ägande markerar ett nytt kapitel i vår bolagsresa. Även om denna förändring påverkar vissa rapporteringsskyldigheter är vårt övergripande engagemang för hållbarhet lika starkt som tidigare. Vi fortsätter att vara en drivande kraft i flygindustrins klimatövergång, där vi använder innovation och samarbete för att uppnå hållbar tillväxt. Vi inbjuder våra intressenter att utforska de bredare initiativ och framgångar som beskrivs i årets hållbarhetsrapport och delta i arbetet med att bygga en motståndskraftig och hållbar framtid för flyget.





**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

> **Styrning och ekonomi**

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## AFFÄRSETIK OCH ANTI-KORRUPTION

På SAS bekämpar vi proaktivt alla former av korruption och beteenden som snedvrider konkurrensen.

SAS uppförandekod, legala policy och policy mot mutor gäller för alla enskilda som representerar SAS koncernen. SAS styrelse har det övergripande ansvaret för att implementera uppförandekoden och övervaka efterlevnaden, vilken övervakas genom ledningssystemet och interna revisioner.

Bestämmelserna om mutor och andra olämpliga handlingar är stränga. Ett exempel är det pågående programmet om efterlevnad av konkurrenslagstiftning som omfattar alla SAS enheter. Programmet tar upp de mest väsentliga riskerna för korruption och fokuserar på medarbetare som är exponerade mot korruptionsrisker i sina dagliga arbetsuppgifter.





## HÅLLBARHET I LEVERANTÖRSKEDJAN

### Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

> **Styrning och ekonomi**

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

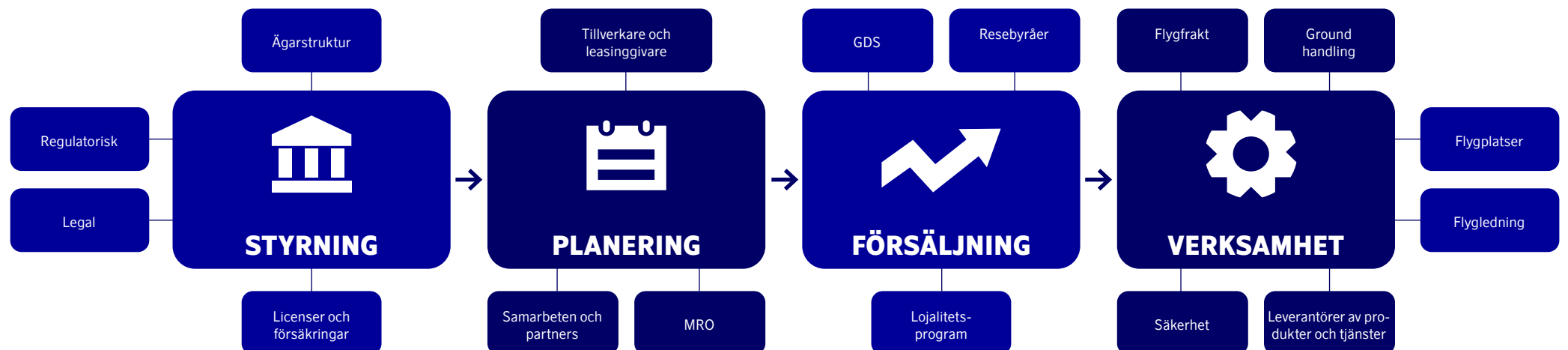
På SAS prioriterar vi hållbarhet i hela leverantörskedjan som är nära kopplad till vår kärnverksamhet, flyget. De flesta av våra leverantörer är strategiskt lokaliserade i de geografiska områden där SAS trafikerar sina linjer. Vi samarbetar med 3 349 leverantörer i följande kategorier:

- Tillverkare av flygplan och motorer
- Leverantörer av flygplats- och flygtrafiktjänster
- Bränsleleverantörer
- Cateringleverantörer
- IT-leverantörer
- Leverantörer av tekniskt underhåll
- Regionala produktionspartners
- Finansiella tjänster

I enlighet med vår operativa modell lägger vi ut mark-tjänster, regionala produktionspartners, kundtjänst och redovisning till externa leverantörer. För att uppnå en mer hållbar flygbransch samarbetar vi aktivt med partners i hela leverantörskedjan.

### Leverantörskedjans ansvar

Samtliga inköpsaktiviteter på SAS styrs av SAS uppförandekod för leverantörer och SAS inköspolicy. Policyerna ses över årligen av koncernledningen. Aktiviteter och möjliga överträdelser följs upp och rapporteras efter behov, antingen varje vecka, månad, kvartal eller årligen, för att säkerställa att vårt åtagande om ansvarsfulla inköp upprätthålls.



**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

> **Styrning och ekonomi**

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

**Styrning av leverantörskedjan**

Vår etablerade styrmodell tydliggör leverantörskedjans ansvar, risker och förbättringsområden samt rutiner för hantering av eventuella avvikelser. Ansvar för att kontinuerligt följa upp våra kritiska leverantörer är centraliserat och standardiserat. Alla SAS leverantörer måste uppfylla våra rigorösa krav på hållbarhet och socialt ansvar samt följa vår inköspolicy och de allmänna villkoren i FN:s Global Compact och andra specifika hållbarhetskrav.

Hållbarhet är ett integrerat värderingskriterium i hela SAS inköpsstyrning. Kriterierna varierar utifrån typ av vara eller tjänst och tillverkningsplats. Faktorer som energieffektivitet, avfallshantering, kollektivavtal, mänskliga rättigheter och barnarbete övervägs. Kriterierna granskas och hanteras under både upphandlingsfasen och avtalsperioden.

**Intressentdialog**

SAS har en lång tradition av pågående dialog och samarbete med en rad intressenter och är aktivt engagerade i samhällsfrågor.

Vi lägger stor vikt vid nära samarbeten med kunder, myndigheter, leverantörer och flygplatser för att främja de förhållanden som underlättar skapandet av lösningar för ett förbättrat hållbarhetsarbete. Vi har också en dialog med parter som söker kunskap, arbetar för förändring eller stödjer SAS på olika sätt, såsom medarbetare, partners, experter, icke-statliga organisationer, forskare och media.

Vår syn på intressentdialogen ger oss en möjlighet att ta initiativ till meningsfulla diskussioner i viktiga frågor och få input för att ytterligare utveckla SAS kunderbjudanden och hållbarhetsagenda. Som en del av vår strävan att öka förståelsen för flygbranschen deltar vi i olika bransch- och arbetstagarorganisationer.

En uttömmande lista över våra intressenter finns på sidan 14.

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

## &gt; Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

## PRODUKTANSVAR



Vi är fast beslutna att upprätthålla de högsta standarderna för produktansvar och följer strikta policyer och relevant lagstiftning som reglerar hälsa och säkerhet, miljöpåverkan, IT-säkerhet och livsmedelssäkerhet. Vi åtar oss också att leverera produkter och tjänster som är tillförlitliga och som produceras under etiska förhållanden. SAS kvalitetspolicy är tillämplig på alla SAS produkter och tjänster. Den ses över kontinuerligt och granskas årligen av koncernledningen. Aktiviteterna följs noga upp inom ledningssystemet och redovisas efter behov, antingen varje vecka, månad, kvartal eller årligen.

Flygsäkerhet är mycket strängt reglerat och SAS granskas regelbundet av externa parter. De behöriga myndigheterna granskar arbetsvillkoren för flygbolagspersonal inom områden som arbetstid, i syfte att höja flygsäkerheten.

Punktlighet och regularitet är avgörande aspekter för att utföra passagerartransporter i tid och som planerat. SAS övervakar och förbättrar ständigt vår punktlighet och regularitet, vilket uppskattas mycket av våra kunder. Punktlighet har också en avgörande betydelse för att minska utsläpp.

IT-säkerhet och IT-integritet blir allt viktigare, och SAS har därför ett omfattande program för att säkerställa den höga nivå av IT-säkerhet som krävs. Vi efterlever dessutom EU:s allmänna dataskyddsförordning (GDPR).

## SAS BIDRAR TILL EKONOMISK UTVECKLING

Vår verksamhet gynnar samhället genom att både direkt och indirekt skapa ekonomiskt värde och socialt välstånd i de länder och lokalsamhällen där vi är verksamma.

Vi spelar en aktiv roll i att främja direkta ekonomiska fördelar som arbetsgivare och genom våra köp av varor och tjänster. Under 2023/2024 betalade SAS ut löner om totalt 8 362 MSEK, vilket inkluderade sociala avgifter om 1 115 MSEK och pensioner om 515 MSEK. Vår målsättning är att betala konkurrenskraftiga löner till samtliga medarbetargrupper.

SAS tillför ekonomiskt värde genom att tillhandahålla den nödvändiga infrastrukturen för smidiga transporter av passagerare och gods till, från och inom Skandinavien. Flyget bär kostnaderna för den infrastruktur som krävs, såsom flygplatser, flygledning och säkerhet. Under 2023/2024 uppgick dessa kostnader till 8 121 MSEK för SAS, varav SAS bidrog med 1 381 MSEK till säkerhetsrelaterade kostnader.





# OM DENNA RAPPORT

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

> Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

Hållbarhetsrapporteringen i SAS Års- och hållbarhetsredovisningar har granskats av externa parter sedan 1996. Rapporten beskriver företagets viktigaste miljö- och samhällsaspekter under räkenskapsåret 2023/2024 som löper mellan den 1 november 2023 och den 31 oktober 2024.

Års- och hållbarhetsredovisningen har upprättats i enlighet med GRI Standards. FN:s Global Compact, FN:s mål för hållbar utveckling, IATA Environmental Assessment och CDP har också beaktats vid upprättandet av denna rapport. Hållbarhetsdelen av denna rapport har upprättats i enlighet med SAS redovisningsprinciper för hållbarhetsredovisning.

SAS har i enlighet med årsredovisningslagen upprättat en hållbarhetsrapport. Den lagstadgade hållbarhetsrapporten är inkluderad i års och hållbarhetsredovisningen 2023/2024 men fristående från förvaltningsberättelsen och omfattar sidorna 11-48. Revisorernas yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten återfinns på sidan 49.

Års- och hållbarhetsredovisningen är en viktig del i vårt åtagande att ha en öppen kommunikation med intressenterna. Väsentlighetsanalysen uppdaterades 2022 och "hållbarhetskommunikation" betecknas fortfarande som ett mycket viktigt område för SAS och dess

intressenter. SAS-koncernen benämns i hållbarhetsrapporten som SAS.

### Extern översiktlig granskning: väsentlig hållbarhetsinformation och EU-ETS samt UK ETS

All väsentlig hållbarhetsinformation i års- och hållbarhetsredovisningen 2023/2024 har granskats av KPMG. Revisorns bestyrkanderapport finns på sidan 49.

För år 2023 har Verifavia verifierat de rapporterade systemen avseende CORSIA EU och UK:s system för handel med utsläppsrätter för flygningar.

### Externa initiativ

SAS har varit medlem i FN:s Global Compact sedan 2003 och deltar i det nordiska nätverket. Ett kriterium för att publicera företagsinformation på Global Compacts webbplats är en årlig redovisning av framsteg – Communication On Progress (COP). Den senaste redovisningen av SAS information skedde i juni 2024. FN:s Global Compact är en huvudkomponent i SAS uppförandekod och de krav som ställs på företagets leverantörer.

Vi har också valt att använda FN:s mål för hållbar utveckling (de globala målen) som ett verktyg för att strukturera vår strategiska hållbarhetsagenda. Se sidan 17 för mer information om vår syn på de globala målen. Exempel på organisationer som rör hållbarhetsfrågor där SAS är medlem:

- Medlem i IATA:s miljökommitté (SEAC)
- Medlem i och medgrundare till det nordiska initiativet Det hållbara flyget
- Medlem i Nordic CEOs for a Sustainable Future
- Medlem i biobränsleklustret Fossilfritt Flyg 2045
- Medlem i The Nordic Network for Electric Aviation
- Aktiv i den nordiska arbetsgruppen för miljöfrågor inom flyget (N-ALM)
- Deltagande i tre nationella branschorganisationer: NHO Luftfart i Norge, Föreningen Svenskt Flyg i Sverige och Dansk Industri i Danmark.

### Redovisningsprinciper för hållbarhetsrapportering 2023/2024

"SAS" eller "SAS koncernen" används i hela rapporten vid hänvisning till den övergripande verksamheten.

Hållbarhetsredovisningen omfattar alla enheter inom SAS om inte annat anges.

I fråga om miljöansvar strävar SAS efter att skilja mellan flyg- och markverksamheterna. Därför har följande indelningar gjorts:

**Hållbarhet**

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

&gt; Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

- Flygverksamhet med SK-flightnummer. Scope 1
- Markttjänster inom SAS Ground Handling (SGH). SGH utför markttjänster för SAS och andra kunder, såsom andra flygbolag. Scope 1
- Tekniskt underhåll inom SAS Maintenance Production. SAS Maintenance Production utför tekniskt underhåll främst för SAS men även andra kunder, såsom andra flygbolag. Scope 1
- Frakt och posttjänster inom SAS Cargo Group A/S (SCG). Scope 1
- Lokaler som ägs eller hyrs av SAS. Scope 2

**Uppföljning av hållbarhetsrelaterade data**

Vi följer löpande upp relevanta nyckeltal för hållbarhet. SAS använder olika delar av Lean-metodiken och uppföljningar av nyckeltalen görs inom ledningssystemet och redovisas varje vecka, månad, kvartal eller år enligt de specifika behoven.

Som en förberedelse för extern hållbarhetsrapportering finns det datainsamlingsprocesser i ledningssystemet som omfattar alla delar av SAS hållbarhetsagenda. SAS har inte gjort några förändringar under rapporteringsperioden.

**HÅLLBARHETSARBETETS OMFATTNING**

Målet med års- och hållbarhetsredovisningen är att lämna all information som krävs för att ge läsaren en gedigen översikt över vårt miljömässiga, samhälleliga och finansiella ansvar.

Det yttersta ansvaret för våra hållbarhetsaspekter, och för att införliva dem i den löpande verksamheten, ligger hos koncernledningen. Års- och hållbarhetsredovisningen godkänns av SAS styrelse och SAS koncernledning före publicering. SAS styrelse godkände års- och hållbarhetsredovisningen 2023/2024 i januari 2025.

**Begränsningar**

Huvudprincipen för hållbarhetsrapportering är att alla enheter och företag som kontrolleras av SAS redovisas. Det innebär att hållbarhetsrelaterad data för avyttrade företag som ägdes av SAS under perioden redovisas där så är möjligt. Samma redovisningsprinciper som för finansiell information i årsredovisningen kommer att användas för information i hållbarhetsrapporten.

SAS har ett antal nyckeltal för produktionen (till exempel passagerarkilometer och tonkilometer). Det finns skillnader mellan årsredovisningen och hållbarhetsrapporten i fråga om uppgifter om antal passagerarkilometer. I årsredovisningen används betalda passagerarkilometer (RPK) där betalade passagerare avses, medan i hållbarhetsrapporten används passagerarkilometer (PK) där samtliga passagerare (även ej betalade) avses.

Standarddefinitionerna för miljö- och samhällsdata har tillämpats på hela SAS. Inga av begränsningarna anses ha någon väsentlig betydelse.

**Ändrade redovisningsprinciper och beräkningsprinciper**

Inga.

**Principer för rapportering och beräkning av externa och andra miljörelaterade kostnader**

Om möjligt ska miljörelaterade kostnader baseras på information direkt ur bokföringssystemet. Om detta inte är möjligt, till exempel för beräkningar av vissa avgifter och skatter som ingår i startavgifterna, har uppskattningar gjorts baserat på antal passagerare till en viss destination och avgiften eller skatten per passagerare.

**Principer för rapportering och beräkning av miljödata**

Rapporterad miljöinformation bygger på följande beräkningar och/eller faktorer:

- Distans, baserad på beräkningar enligt WGS84 storcirkelmetoden (GCD) mellan referenspunkter på flygplatserna enligt definitionen i nationella luftfartspublikationer (AIP).
- Passagerarvikt för beräkningar av PK tillämpar 100 kg för varje person med handbagage och incheckat bagage. Detta omfattar inte flygande personal.
- Frakt och post, faktisk vikt tillämpas.

Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

> Om denna rapport

GRI-index

Bestyrkanderapport

- Bränsledensitet (kg per liter):
  - Jet A/A-1<sup>1</sup>: Faktiskt densitet eller 0,8
  - Diesel: 0,84
  - Bensin: 0,73
  - Eldningsolja: 0,84
- CO<sub>2</sub>-faktor (per viktenhet bränsle):
  - Jet A/A-1<sup>1</sup>: 3,16
  - Diesel: 3,17
  - Bensin: 3,12
  - Eldningsolja: 3,17
  - El: 90 (gram/kWh baserat på nordisk energimix)
- CO<sub>2</sub>e-faktor (per viktenhet bränsle):
  - Jet A/A-1<sup>2</sup>: 3,18
- Energikonvertering av bränslen (GWh per 1 000 ton):
  - Jet A/A-1: 12,0
  - Diesel: 12,0
  - Bensin: 12,2
  - Eldningsolja: 12,0
- Kväveoxider (NO<sub>x</sub>), faktorer (per viktenhet bränsle):
  - Jet A/A-1<sup>3</sup> Mellan 0,00694 och 0,01932

1) Bränsledensitet och CO<sub>2</sub>-faktor för Jet A/A-1 beräknas enligt godkänd MRV-plan.

2) Utsläppsfaktor 3,18 för CO<sub>2</sub>e från DEFRA.

3) Varierar per flygplan/motorkombination.

**Koldioxidutsläpp per passagerarkilometer och tonkilometer (frakt) – Scope 1**

SAS har valt att tillämpa en beräkningsmetod för att dela mängden bränsle som används för passagerar- och godstransporter före delning av mängden

per passagerar- eller tonkilometer (frakt). Metoden bygger på IATA:s koldioxidkalkylator. Antagandet är att bränsleförbrukningen är proportionerlig till vikten. Passagerarnas bränsleförbrukning är förhållandet total passagerarvikt till total vikt multiplicerat med den totala bränsleförbrukningen. Återstoden allokeras till godstransport.

$$\begin{aligned} \text{Summa passagerarnas Bränsleförbrukning} &= \frac{(\text{Passagerarnas totalvikt/totalvikt}) \times \text{Total bränsleförbrukning}}{\text{Passagerarnas totalvikt} + \text{Totalvikt för frakt/cargo}} \\ \text{Där totalvikt} &= \frac{(\text{Antal säten} \times 50 \text{ kg}) + (\text{Antal passagerare} \times 100 \text{ kg})}{\text{Passagerarnas totalvikt (kg)}} \end{aligned}$$

Beräkningsmetoden allokerar 50 kg per säte som en förutsättning för passagerartransport, och samma vikt per passagerare används i alla övriga beräkningar som tillämpas inom branschen.

För flygningar som görs utan passagerare eller gods allokeras alla koldioxidutsläpp till passagerartransport. Det kan röra sig om utbildningsflygningar, positioneringsflygningar mellan linjeflygningar samt flygningar till/från underhåll m.m. Skälet till byte av beräkningsmetod är att uppnå mer exakta beräkningar av koldioxidutsläpp per produktionsenhet. Den tidigare beräkningsmetoden medförde dubbel bokföring, där utsläppen per passagerarkilometer inkluderade det bränsle som användes för frakt/godstransport och vice versa.

**Koldioxid per offererade säteskilometer – Scope 1**

För att kunna beräkna koldioxidutsläppen för varje tillgängligt säte är antagandet att varje säte upptas av en passagerare, motsvarande 100 kg. Måttet beräknas genom att dividera de totala koldioxidutsläppen med totalt tillgängliga tonkilometer och sedan multiplicera det med 0,1 (dvs. 100 kg eller 0,1 ton).

**Principer för rapportering och beräkning av medarbetardata**

Följande principer för rapportering och beräkning av samhällsdata har tillämpats.

**Antal anställda**

I denna rapport baseras antal anställda på antal personer under oktober månad och sjukfrånvarostatistik beräknad för räkenskapsåret. I statistiken ingår medarbetare med ett budgeterat eller faktiskt schema och som var sjuka under perioden. Anställda som har befattningar utanför Skandinavien redovisas under Danmark i rapporteringen.

**Sjukfrånvaro**

Sjukfrånvaro rapporteras som antal sjukdagar i relation till antal medarbetare multiplicerat med antal kalenderdagar. Som sjukfrånvaro räknas inte frånvaro på grund av sjuka barn. Långtidssjukskrivningar (mer än 14 dagar) rapporteras som procentandel av total sjukfrånvaro.



# GRI-INDEX

## Hållbarhet

[Hållbarhet](#)
[Miljö](#)
[Socialt ansvar](#)
[Styrning och ekonomi](#)
[Om denna rapport](#)
[> GRI-index](#)
[Bestyrkanderapport](#)

### Försäkran om tillämpning

#### Tillämpad GRI 1

#### Tillämplig(a) GRI-sektorstandard(er)

SAS har rapporterat i enlighet med GRI Standards för perioden 1 november 2023–31 oktober 2024.

GRI 1: Grund 2021

Ingen sektorstandard ännu tillgänglig

				AVSTEG	
GRI STANDARDS	UPPLYSNING	PLATS	UTELÄMNAD KRAV	SKÅL	FÖRKLARING
<b>GENERELLA UPPLYSNINGAR</b>					
GRI 2: Generella upplysningar 2021	<b>Organisationen och dess redovisningsrutiner</b>				
2-1	Information om organisationen	51, 52			
2-2	Enheter som omfattas av hållbarhetsredovisningen	43-44			
2-3	Redovisningsperiod, frekvens och kontaktperson	43, 51			
2-4	Förändringar i tidigare rapporterad information	44-45			
2-5	Extern bestyrkande	43, 49			
	<b>Verksamheter och medarbetare</b>				
2-6	Aktiviteter, värdekedja och andra affärsförbindelser	3-4, 9-10, 40-41, 51-52			
2-7	Medarbetare	33, 45	2-7-b-iii	Inte tillämpbar	Inga icke-garanterade timanställda.
2-8	Medarbetare som inte är anställda	33	Arbetsformer och metoder	Otillräcklig	Information otillgänglig
	<b>Styrning</b>				
2-9	Sammansättning och struktur för styrning	67		Inte tillämpbar	Bolaget har avnoterats
2-10	Nominering och val av högsta styrande organ	67		Inte tillämpbar	Bolaget har avnoterats
2-11	Ordförande för högsta styrande organ	67			
2-12	Högsta styrande organets roll gällande översyn av hantering av påverkan	15, 34, 36, 39			
2-13	Delegering av ansvar för att hantera påverkan	36, 44		Inte tillämpbar	Bolaget har avnoterats
2-14	Högsta styrande organets roll gällande hållbarhetsrapportering	15, 44			
2-15	Intressekonflikter	n/a		Inte tillämpbar	Bolaget har avnoterats
2-16	Kommunikation av kritiska frågeställningar	37			
2-17	Samlad kunskap hos det högsta styrande organet	n/a		Inte tillämpbar	Bolaget har avnoterats
2-18	Utvärdering av det högsta styrande organets arbete	n/a		Inte tillämpbar	Bolaget har avnoterats
2-19	Ersättningspolicy	82		Inte tillämpbar	Bolaget har avnoterats
2-20	Process för att fastställa ersättningar	n/a		Inte tillämpbar	Bolaget har avnoterats
2-21	Årlig total ersättningsgrad	n/a		Inte tillämpbar	Bolaget har avnoterats
	<b>Strategi, policyer och principer</b>				
2-22	Uttalande om strategi för hållbar utveckling	7, 8			
2-23	Åtaganden gällande ansvarsfullt företagande (Policy commitments)	17, 31, 32, 34, 36-37, 39-41, 61			
2-24	Förankring av åtagandena i verksamhet och affärsrelationer	16, 36, 39-41, 61			
2-25	Processer för att minska negativ påverkan	37			
2-26	Mekanismer för att söka råd och ta upp farhågor	37			
2-27	Efterlevnad av lagar och förordningar	30, 57			
2-28	Medlemskap i organisationer	43			

**Hållbarhet**  
 Hållbarhet  
 Miljö  
 Socialt ansvar  
 Styrning och ekonomi  
 Om denna rapport  
 > **GRI-index**  
 Bestyrkanderapport

GRI STANDARDS	UPPLYSNING	PLATS	UTELÄMNADE KRAV	AVSTEG	
				SKÄL	FÖRKLARING
	<b>Samarbeten med intressenter</b>				
	2-29 Metoder för intressentengagemang	13, 14-16, 41			
	2-30 Kollektivavtal	32, 59			
	<b>VÄSENTLIGA FRÅGOR</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-1 Process för att fastställa väsentliga frågor	15			
	3-2 Lista med väsentliga frågor	16			
	<b>EKONOMISKT RESULTAT</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	13, 16, 51-57			
GRI 201: Ekonomiskt resultat 2016	201-1 Genererat och distribuerat direkt ekonomiskt värde	42, 66, 71			
	<b>ANTI-KORRUPTION</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	16, 34, 39			
GRI 205: Anti-korruption 2016	205-1 Verksamheter utvärderade med avseende på korruptionsrisker	16, 39		Information otillgänglig/ ofullständig	Information otillgänglig men åtgärder vidtagits för att kunna rapportera detta i framtiden
	<b>KONKURRENSBEGRÄNSANDE BETEENDE</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	16, 30, 39, 57, 62			
GRI 206: Konkurrensbegränsande beteende 2016	206-1 Rättsliga fall gällande konkurrensbegränsande beteende, brott mot konkurrenslagstiftning och monopollagstiftning	57			
	<b>UTSLÄPP</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	16, 18-19, 21-27, 30, 36-37, 43-44			
GRI 305: Utsläpp 2016	305-1 Direkta utsläpp av växthusgaser (Scope 1)	19, 21-23, 43-45			
	305-2 Indirekta utsläpp av växthusgaser (Scope 2)	27, 44			
	305-4 Utsläppsintensitet av växthusgaser	21-22			
	305-7 Kväveoxider (NOx), svaveldioxid (SOx) samt andra betydande luftutsläpp	21-22, 44-45			
	<b>AVFALL</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	12, 16, 19, 27-28, 36, 41			
GRI 306: Avfall 2020	306-3 Genererat avfall	27-28			
	<b>BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER UTIFRÅN MILJÖKRITERIER</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	37, 40-41, 61			
GRI 308: Bedömning av leverantörer utifrån miljökriterier 2016	308-1 Nya leverantörer som granskats enligt miljökriterier	41			Alla nya leverantörer
	<b>ANSVARFULL ARBETSGIVARE</b>				
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3 Styrning av väsentlig fråga	12-13, 16, 33-34, 60			
GRI 403: Hälsa och säkerhet 2018	403-3 Företagshälsovård	33, 42			
	403-4 Medarbetardeltagande, konsultation och kommunikation gällande hälsa och säkerhet	32-34			
	403-9 Arbetsrelaterade skador	34, 45, 60-61			

- Hållbarhet
- Hållbarhet
- Miljö
- Socialt ansvar
- Styrning och ekonomi
- Om denna rapport
- > [GRI-index](#)

Bestyrkanderapport

GRI STANDARDS	UPPLYSNING	PLATS	UTELÄMNAD KRAV	AVSTEG	
				SKÅL	FÖRKLARING
<b>MÅNGFALD OCH LIKA MÖJLIGHETER</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	16, 32-33		
GRI 405: Mångfald och lika möjligheter 2016	405-1	Mångfald i ledningar och bland medarbetare	32-33	405-1-a-ii, 405-1-b-ii	Information otillgänglig/ofullständig
<b>TRÄNING OCH UTBILDNING</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	16, 33		
GRI 404: Träning och utbildning 2016	404-1	Genomsnittlig utbildning i timmar per år och anställd	33	404-1-a-i & ii	Information otillgänglig/ofullständig
<b>BEDÖMNING AV LEVERANTÖRER UTIFRÅN SOCIALA KRITERIER</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	37, 40-41, 61		
GRI 414: Bedömning av leverantörer utifrån sociala kriterier 2016	414-1	Nya leverantörer som granskats enligt sociala kriterier	41		Alla nya leverantörer
<b>KUNDENS HÄLSA OCH SÄKERHET</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	42, 60-61		
GRI 416: Kundens hälsa och säkerhet 2016	416-1	Utvärdering av hälso- och säkerhetseffekter av produkter	n/a	416-1	Information otillgänglig/ofullständig
<b>INNOVATION OCH DIGITALISERING</b>					
GRI 3: Väsentliga frågor 2021	3-3	Styrning av väsentlig fråga	16, 42, 64-65		
	Egen upplysning	Innovation och digitalisering	16		



# BESTYRKANDERAPPORT

## Hållbarhet

Hållbarhet

Miljö

Socialt ansvar

Styrning och ekonomi

Om denna rapport

GRI-index

> Bestyrkanderapport

Revisors rapport över översiktlig granskning av SAS AB hållbarhetsrapport och yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

Till SAS AB, org. nr. 556606-8499

### Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen och verkställande direktören för SAS AB att översiktligt granska SAS AB hållbarhetsrapport för räkenskapsåret 2023-11-01 – 2024-10-31. SAS AB har definierat hållbarhetsrapportens omfattning som även utgör den lagstadgade hållbarhetsrapporten på sidan 1.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsrapporten inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna definieras på sidan 43 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av riktlinjerna för hållbarhetsredovisning utgivna av GRI (The Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsrapporten, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsrapport som inte innehåller väsentliga fel, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

### Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsrapporten grundad på vår översiktliga granskning

samt uttala oss om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till den presenterade historiska informationen och omfattar ingen framåtriktad information.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information (omarbetad). En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsrapporten, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vår granskning av den lagstadgade hållbarhetsrapporten har skett enligt FARs uttalande RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. En översiktlig granskning och undersökning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisions sed i Sverige har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQM 1 (International Standard on Quality Management) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till SAS AB enligt god revisors sed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och undersökning enligt RevR 12 gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning och undersökning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Våra granskningsåtgärder grundas på de kriterier som har definierats av styrelsen och verkställande direktören enligt ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsrapporten.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra slutsatser nedan.

### Uttalande

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsrapporten inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna.

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm den 30 januari 2025

KPMG AB

Tomas Gerhardsson  
Auktoriserad revisor

Torbjörn Westman  
Specialistmedlem i FAR

# FÖRVALTNINGS- BERÄTTELSE



# FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

### Sammanfattning av 2023/2024

- Årets intäkter: 45 883 (42 043) MSEK
- Totalt antal passagerare ökade med 6,4 % och uppgick till 25,2 miljoner
- Enhetskostnaden (CASK) minskade med 5,2 %<sup>1</sup>
- Resultat före skatt uppgick till 1 736 (-5 516) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -2 400 (-5 661) MSEK
- Årets resultat uppgick till 1 579 (-5 701) MSEK

*1) Valutajusterad och exklusive flygbränsle.*

SAS slutförde sina rekonstruktionsförfaranden i USA och Sverige och SAS AB:s befintliga stamaktier och kommersiella hybridobligationer avnoterades.

Styrelsen och verkställande direktören för moderföretaget SAS AB avger härmed års- och hållbarhetsredovisning för SAS AB och SAS-koncernen för verksamhetsåret 2023/2024 (1 november 2023–31 oktober 2024). SAS AB har säte i Stockholm och adressen till huvudkontoret är Frösundaviks allé 1, Solna, Sverige. Organisationsnumret är 556606-8499. Bolaget bedriver flygverksamhet, inklusive marktjänster, tekniskt underhåll och frakt, i ett skandinaviskt och internationellt nätverk.

### Marknadsutveckling 2023/2024

Under 2023/2024 ökade det totala antalet passagerare som reste med SAS med 6,4 %, och uppgick till 25,2 miljoner.

SAS valutajusterade enhetskostnad exklusive flygbränsle minskade med 5,2 %.

#### SAS TRAFIKUTVECKLING

SAS totala trafik (reguljär och charter)	2023/2024	2022/2023	Förändring
Antal passagerare (000)	25 190	23 681	6,4 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	35 915	32 553	10,3 %
ASK, säteskilometer (milj.)	45 442	42 566	6,8 %
Kabinfaktor	79,0 %	76,5 %	2,6 <sup>1</sup>
Valutajusterad enhetskostnad, CASK, exkl. flygbränsle	-0,67	-0,71	-5,2 %

*1) Siffror i procentenheter*

### Rekonstruktionsförfaranden

SAS lanserade sin omfattande transformationsplan SAS FORWARD i slutet av februari 2022. Målet med planen är att SAS ska kunna fortsätta vara en konkurrenskraftig aktör i den globala flygbranschen. Den 5 juli 2022 offentliggjordes det att SAS inlett ett frivilligt chapter 11-förfarande i USA. Chapter 11-processen är en rättsprocess som genomförs under tillsyn av det amerikanska federala domstolssystemet och som ett flertal internationella flygbolag baserade utanför USA framgångsrikt använt under åren för att minska sina kostnader och genomföra finansiella rekonstruktioner. Målsättningen med chapter 11-processen var att nå överenskommelser med viktiga intressenter,

rekonstruera bolagets skulder, omstrukturera flygplansflottan och erhålla ett betydande kapitaltillskott.

Den 19 mars 2024 godkände den amerikanska domstolen för New Yorks södra distrikt i USA den rekonstruktionsplan som lagts fram i SAS chapter 11-förfarande. Chapter 11-planens ikraftträdande var då fortsatt beroende av uppfyllandet av olika villkor, inklusive olika myndighetsgodkännanden samt genomförandet av företagsrekonstruktion i Sverige av SAS AB.

Den 27 mars 2024 ansökte SAS AB om att inleda företagsrekonstruktion i Sverige. Ansökan avsåg endast det noterade moderbolaget för SAS-koncernen, SAS AB, och inte några dotterbolag eller flygbolaget som helhet. Den 10 juni 2024 offentliggjorde SAS rekonstruktionsplanen i sin pågående företagsrekonstruktion i Sverige och den 12 juli 2024 ägde plansammanträdet rum i Stockholms tingsrätt. Under plansammanträdet hade berörda parter möjlighet att rösta om rekonstruktionsplanen.

Den 19 juli 2024 godkände Stockholms tingsrätt rekonstruktionsplanen och som en följd skulle SAS AB:s befintliga stamaktier och noterade kommersiella hybridobligationer bli inlösta och indragna i samband med slutförandet av SAS rekonstruktionsförfaranden. SAS AB ansökte om avnotering av sina befintliga stamaktier från Nasdaq Stockholm, Nasdaq Copenhagen och Oslo Børs, samt om avnotering av SAS AB:s noterade kommersiella hybridobligationer från Nasdaq

**Förvaltningsberättelse**

## &gt; Förvaltningsberättelse

 Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

Stockholm, villkorat av att beslutet om att godkänna rekonstruktionsplanen vinner laga kraft.

Den 13 augusti 2024 var den sista handelsdagen för SAS AB:s befintliga stamaktier på Nasdaq Stockholm, Nasdaq Köpenhamn och Oslo Børs, samt den sista handelsdagen för bolagets noterade kommersiella hybridobligationer på Nasdaq Stockholm.

Den 28 augusti 2024 offentliggjorde SAS att bolaget har avslutat sina rekonstruktionsförfaranden och gått ur chapter 11-processen i USA samt företagsrekonstruktionen i Sverige. De nya huvudägarna i det rekonstruerade bolaget är Castlelake, Air France-KLM, Lind Invest och den danska staten. I samband med slutförandet av rekonstruktionsförfarandena skedde inlösen och indragning av samtliga av SAS AB:s stamaktier.

Arbetet med SAS FORWARD fortsätter och SAS kommer fortsätta att transformera verksamheten med ett nätverk och en flotta som är optimerade för kundernas nuvarande och framtida efterfrågan, samtidigt som den kommersiella konkurrenskraften säkras.

**Resultat november 2023–oktober 2024**

SAS genererade ett rörelseresultat om -2 111 (-2 705) MSEK. Resultatet före skatt uppgick till 1 736 (-5 516) MSEK och resultatet efter skatt uppgick till 1 579 (-5 701) MSEK. Årets skatt uppgick till -157 (-185) MSEK.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 400 MSEK samt en positiv effekt på rörelsekostnaderna om 577 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet positivt om 177 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av

valuta om 631 MSEK vilket främst är hänförlig till valutaomvärdering av leasingkulder som under 2023/2024 blev en valutavinst om 578 MSEK jämfört med 2022/2023 där en valutaförlust om 154 MSEK uppstod. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv nettopåverkan om 808 MSEK på resultat före skatt.

**RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING**

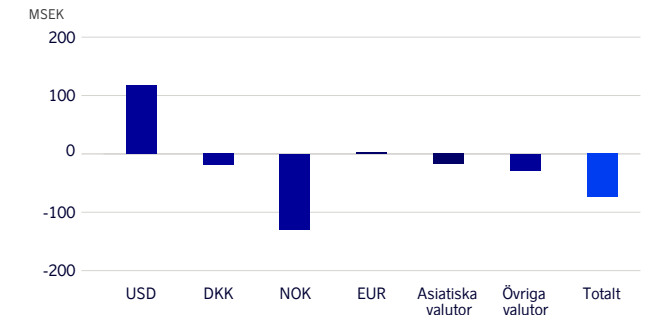
MSEK	Nov- okt 23-24	Nov- okt 22-23	Föränd- ring mot fg år	Valuta- effekter (Valutajust.)	Förändring mot fg år
<b>Resultaträkning</b>					
Intäkter	45 883	42 043	3 840	-400	4 240
Totala rörelsekostnader	-47 994	-44 748	-3 246	577	-3 823
Rörelseresultat (EBIT)	-2 111	-2 705	594	177	417
Resultat före skatt (EBT)	1 736	-5 516	7 252	808	6 444

**VALUTAPÅVERKAN MELLAN ÅREN**

MSEK	2023–2024 jmf 2022–2023 Nov–okt	2022–2023 jmf 2021–2022 Nov–okt
Intäkter	-400	802
Personalkostnader	73	-176
Övriga kostnader	253	-1 240
Omräkning av rörelsekapital	225	76
Resultat valutasäkring kommersiella flöden	25	-572
<b>Rörelseresultat</b>	<b>177</b>	<b>-1 110</b>
Finansnetto	631	2 809
<b>Resultat före skatt</b>	<b>808</b>	<b>1 699</b>

**VALUTAKURSEFFEKTER I ÅRETS RESULTAT**

MSEK	2023–2024 Nov–okt	2022–2023 Nov–okt
Omräkning av rörelsekapital	16	-212
Resultat valutasäkring kommersiella flöden	33	11
<b>Rörelseresultat</b>	<b>49</b>	<b>-201</b>
Valutakurseffekt på koncernens finansiella nettoskuld/fordran	529	-102
<b>Resultat före skatt</b>	<b>578</b>	<b>-303</b>

**VALUTAPÅVERKAN PÅ INTÄKTER OCH RÖRELSEKOSTNADER, NETTO**

**Intäkter**

Intäkterna uppgick till 45 883 (42 043) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 4 240 MSEK högre än motsvarande föregående år. Ökningen av intäkterna är främst hänförlig till en ökad produktion samt ökad efterfrågan.

De valutajusterade passagerarintäkterna ökade med 7 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 2 264 MSEK. Den högre kabinfaktorn gav en positiv effekt om 1 292 MSEK. Den lägre yelden gav en negativ effekt om 1 286 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 125 MSEK medan valutajusterade charterintäkter var 171 MSEK högre än föregående års period. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) var 698 MSEK högre.

Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 1 280 MSEK högre jämfört med föregående år till följd av ökning av volymrelaterade intäkter såsom uthyrning av flygplan och ökad försäljning av EuroBonus-poäng.



Förvaltningsberättelse

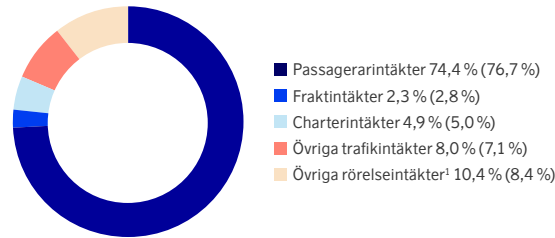
> Förvaltningsberättelse

Utdelning och vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

INTÄKTSFÖRDELNING 2023/2024



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

Operativa och finansiella kostnader

Personalkostnader uppgick till -8 882 (-8 072) MSEK. Justerat för valuta ökade personalkostnader med 884 MSEK jämfört med föregående år. Ökningen avser främst fler anställda.

Flygbränslekostnader uppgick till -10 913 (-10 940) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för flygbränsle med 1 %. Volymeffekter hade en negativ påverkan på kostnaderna om 490 MSEK. Ett lägre flygbränslepris hade en positiv påverkan på kostnaderna om 719 MSEK. Kostnaden för emissionsrätter ökade med 244 MSEK jämfört med föregående år.

Luftfartsavgifter uppgick till -4 111 (-3 800) MSEK. Justerat för valuta ökade kostnaden för luftfartsavgifter med 9 %. Ökningen härrörde främst från högre trafikvolym.

Övriga externa kostnader uppgick till -19 900 (-17 659) MSEK, se not 4. Jämfört med föregående år ökade övriga externa kostnader (valutajusterade) med 2 579 MSEK. Ökningen berodde främst på kostnader relaterade till ersättning till fordringsägare vid slutförande av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige.

Ökningen berodde också på ökade kostnader för försäljning och distribution samt tekniskt underhåll. Valutajusterade försäljnings- och distributionskostnader ökade med 191 MSEK främst till följd av högre volymer. Kostnaderna för tekniskt underhåll (valutajusterade) ökade med 898 MSEK.

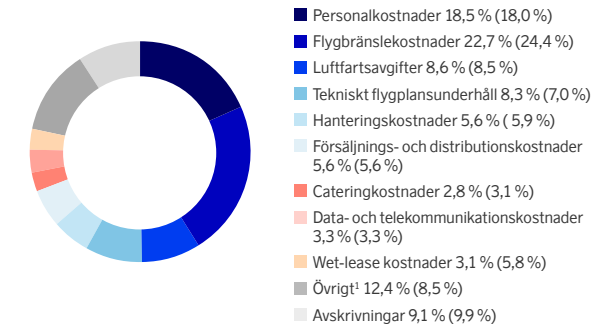
Avskrivningar och nedskrivningar uppgick till -4 352 (-4 440) MSEK, en minskning med 88 MSEK jämfört med föregående år. Se not 5.

Finansiella intäkter och kostnader uppgick till 3 847 (-2 811) MSEK netto, en minskning i nettokostnader om 6 658 MSEK jämfört med föregående år. Minskningen är främst hänförlig till vinster vid nedskrivning av lån i samband med SAS slutförande av chapter-11. Förbättringen av finansnettot berodde också på valutaomvärdering av leasingkulder som under året uppgick till 578 MSEK jämfört med föregående år då en valutaförlust uppstod om 154 MSEK. Räntekostnaderna ökade med 433 MSEK under året, främst drivet av DIP finansieringen men också av räntekostnadskomponenter på finansiella derivat. Ränteintäkterna ökade med 387 MSEK jämfört med föregående år.

Rörelseresultatet uppgick till -2 111 (-2 705) MSEK och resultatet före skatt uppgick till 1 736 (-5 516) MSEK.

Årets resultat uppgick till 1 579 (-5 701) MSEK och periodens skatt till -157 (-185) MSEK. Årets skatt är till största del hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingkulden samt förändring av temporära skillnader.

SAS KOSTNADSFÖRDELNING, 2023/2024



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

Jämförelsestörande poster

Totala jämförelsestörande poster uppgick till 4 136 (145) MSEK och avser främst finansiella effekter från SAS slutförande av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige, se mer info i not 39. Posterna innehåller även sale and leasebacktransaktioner av tio A320 samt försäljning av tre A321. Föregående år bestod främst av sale and leaseback transaktioner av åtta A320 flygplan, en motor samt återlämning av leasekontrakt i chapter 11.

Resultat före skatt och jämförelsestörande poster, MSEK	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
Resultat före skatt	1 736	- 5 516
Återlämning av leasekontrakt i chapter 11	-	-160
Nedskrivning av lån samt ersättning till fordringsägare i samband med slutförandet av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige	-4 201	
Omstruktureringskostnader	20	
Realisationsresultat <sup>1</sup>	45	15
<b>Resultat före skatt och jämförelsestörande poster</b>	<b>-2 400</b>	<b>-5 661</b>

1) Realisationsresultat inkluderar flygplans- och motorförsäljningar om -44 (-15) MSEK, varav sale and leaseback -28 (-14) MSEK.

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

**BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL POSITION  
Tillgångar**

Immateriella och materiella tillgångar minskade med 4 695 MSEK sedan 31 oktober 2023. I förändringen ingår årets investeringar om 4 857 MSEK, avskrivningar om -969 MSEK, försäljningar om -8 452 MSEK samt övriga effekter om -131 MSEK. I beloppen för investeringar ingick förskottsbetalningar om 529 MSEK samt leveransbetalningar för tolv A320 flygplan om 4 277 MSEK varav 10 som sålts och leasats tillbaka. Övriga investeringar uppgick till 51 MSEK och består främst av aktiverade utgifter för motorunderhåll och modifieringar. Övriga effekter inkluderar omräkningsdifferenser om ca 8 MSEK.

Nyttjanderättstillgångar ökade med 2 367 MSEK. Nya leasingavtal uppgick till 7 339 MSEK, och är främst hänförligt till nya leasingavtal för tio A320, tre A350, tre stycken E195 samt en A330. Förändringar i indexering och modifieringar minskade tillgångarnas netto med 1 588 MSEK, främst på grund av SAS slutförande av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige. Avskrivningar uppgick till -3 384 MSEK. Valutaomvärdering har påverkat med -3 MSEK.

Finansiella tillgångar minskade med 1 659 MSEK, främst hänförligt till omvärdering av SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

Uppskjutna skattefordringar ökade med 96 MSEK. Ökningen är främst hänförlig till effekter av valutaomvärdering av leasingkulden samt förändring av temporära skillnader. Inga underskott är aktiverade under året.

Kortfristiga fordringar minskade med 1 184 MSEK. Förändringen är huvudsakligen hänförlig till minskning av spärrade bankmedel.

Likvida medel uppgick till 11 547 (6 160) MSEK per 31 oktober 2024. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 0 (3 892) MSEK. Den finansiella beredskapen (exklusive resultateffekten av SAS slutförande av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige) uppgick till 39 % (35 %) av SAS fasta kostnader.

**Eget kapital och skulder**

Eget kapital ökade med 5 497 MSEK till -613 MSEK. Ökningen berodde främst på nyemission om 5 791 MSEK samt årets positiva resultat om 1 579 MSEK. En negativ aktuariell effekt på förmånsbestämda pensionsplaner minskade det egna kapitalet med -1 335 MSEK. I samband med slutförandet av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige reducerades det egna kapitalet med 509 MSEK i samband med utdelning till hybridfordringsägarna.

Långfristiga skulder ökade med 4 961 MSEK och kortfristiga skulder minskade med 9 945 MSEK. Den totala minskningen av skulderna uppgick till 4 984 MSEK, vilket främst berodde på nedskrivning av lån vid slutförandet av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige.

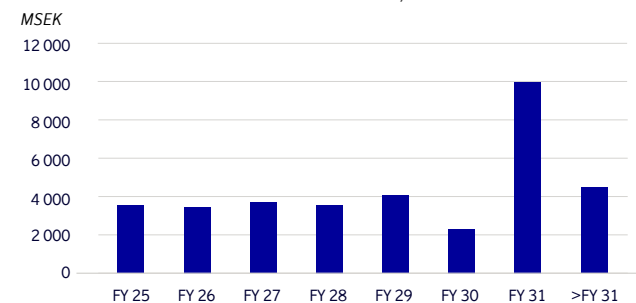
**Räntebärande skulder**

Den 31 oktober 2024 uppgick den räntebärande skulden till 35 884 (42 492) MSEK, en minskning med 6 608 MSEK sedan den 31 oktober 2023. Nyupplåning och amorteringar var 14 417 MSEK respektive 10 472 MSEK. Nya leasar och amorteringar av leasingkulder uppgick till 7 471 MSEK respektive

3 148 MSEK. Nedskrivning av lån samt omförhandlade leasingkontrakt i chapter 11 minskade skulderna med drygt 12 000 MSEK. Valutaomvärdering har minskat skulderna med cirka 1 400 MSEK och andra poster, främst upplupen ränta kopplat till DIP finansieringen har minskat skulderna med cirka 1 100 MSEK.

**NEDBRYTNING AV SAS RÄNTEBÄRANDE SKULDER, 31 OKTOBER 2024**

Skuld	Not	MSEK
Förlagslån	22	0
Flygplansfinansierande skulder	22	4 870
Konvertibelt lån	22	7 411
DIP-finansiering	22	0
Övriga lån	22	388
Leasingskulder	23	22 411
Kortfristiga skulder	22	804
<b>Totalt</b>		<b>35 884</b>

**RÄNTEBÄRANDE SKULDERS AMORTERING, 31 OKTOBER 2024****Finansiell nettoskuld**

Den 31 oktober 2024 uppgick den finansiella nettoskulden till 21 629 (32 634) MSEK, en minskning med 11 006 MSEK sedan den 31 oktober 2023. Förändringen beror främst på det positiva kassaflödet från rörelse och investeringsverksamhet om 3 340 MSEK samt en nyemission om 5 001 MSEK men motverkades av nya leasingavtal på 7 471 MSEK. Nedskrivningar av lån, modifieringar av leasingkulder

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

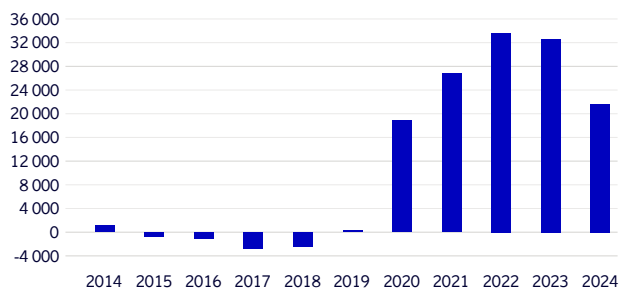
Styrelse

Koncernledning

i chapter 11 och amortering av DIP-lånet samt utdelningen till fordringsägare i chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige har tillsammans haft en positiv effekt på den finansiella nettoskulden med cirka 9 000 MSEK. Valutakursförändringar har haft en positiv effekt på cirka 1 100 MSEK.

## FINANSIELL NETTOSKULD

MSEK



## Kassaflödesanalys

Kassaflödet uppgick till 5 646 (-2 748) MSEK. Likvida medel uppgick till 11 546 MSEK, jämfört med 6 160 MSEK per 31 oktober 2023.

## Kassaflöde från den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick under året till 531 (242) MSEK.

Rörelsekapitalförändringen var positiv och uppgick till 2 506 (2 185) MSEK. Årets positiva utfall beror främst på en ökad trafikavräkningskuld till följd av ökad biljettförsäljning.

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 3 037 (2 427) MSEK.

## Investeringsverksamheten

Investeringarna uppgick till 4 857 (4 069) MSEK och avser främst flygplan.

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

Under året har tio A320 flygplan sålts och leasats tillbaka vilket har genererat inbetalningar om 5 160 (4 173) MSEK.

## Finansieringsverksamheten

Nyemission generade inflöde om 5 001 MSEK. Nyupplåningar var 14 417 (1 585) MSEK medan amorteringar uppgick till 10 472 (3 179) MSEK. Amorteringar av leasingskulder var 3 148 (2 796) MSEK.

## Nyckeltal

Per 31 oktober 2024 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till -7 %, ingen förändring sedan 31 oktober 2023.

Den finansiella beredskapen uppgick till 39 % (exklusive resultateffekten som uppstod i samband med slutförandet av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige) (35 %) vid utgången av året.

Den finansiella nettoskulden/justerad EBITDA per 31 oktober 2024 uppgick till 14,5x. Per 31 oktober 2023 var nyckeltalet 20,4x.

Per 31 oktober 2024 uppgick soliditeten till -1 %, jämfört med -11 % per 31 oktober 2023. Förbättringen beror främst på nytt eget kapital samt den positiva

resultateffekten i samband med slutförandet av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige.

## BERÄKNING AV ROIC

MSEK	Oktober 2024
EBIT, 12 månader	-2 111
Teoretisk skatt	452
<b>Totalt</b>	<b>-1 659</b>
Eget kapital, genomsnitt	-6 960
Finansiell nettoskuld, genomsnitt	30 188
<b>Investerat kapital</b>	<b>23 228</b>
<b>ROIC</b>	<b>-7 %</b>

## BERÄKNING AV FINANSIELL NETTOSKULD/JUSTERAD EBITDA

MSEK	
Finansiell nettoskuld, genomsnitt	30 188
Justerad EBITDA, 12-månader	2 076
<b>Finansiell nettoskuld/Justerad EBITDA</b>	<b>14,5x</b>

## BERÄKNING AV FINANSIELL BEREDSKAP

MSEK	
Likvida medel	11 546
Outnyttjade kreditfaciliteter	0
<b>Totalt</b>	<b>11 546</b>
Totala övriga externa kostnader <sup>1</sup>	-26 722
Finansnetto exklusive valutaförändringar på leasingskulder <sup>1</sup>	-2 710
<b>Totalt</b>	<b>-29 432</b>
<b>Finansiell beredskap</b>	<b>39,2 %</b>

<sup>1</sup>Exklusive effekten från slutförandet av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige.

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

**Moderföretaget**

Moderföretaget SAS AB har en begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 1 478 (872) MSEK och rörelsekostnader uppgick till -3 511 (-1 068) MSEK. Finansnettot uppgick till 1 781 (479) MSEK och nedskrivning av aktier i dotterföretag uppgick till 0 (-1 840) MSEK. Årets resultat uppgick till -252 (-1 557) MSEK.

**FINANSIERING OCH KAPITALHANTERING****Finansiering**

SAS kan använda banklån, kapitalmarknadsprodukter, exportkrediter samt leasing som finansieringskällor. Vid flygplanstransaktioner är finansieringsmetoden en mycket viktig faktor som beaktas tillsammans med restvärdesrisker och finansieringskostnader. Årets nyupplåning uppgick till 14 417 (1 585) MSEK och avsåg initialt en refinansiering av bolagets befintliga DIP-lån, finansiering av två flygplansleveranser samt slutligen det konvertibla

skuldebrev som togs upp i samband med avslutandet av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige.

**Flygplansflottan**

Flygplansflottan består av Airbus A320-familjen, Airbus A330/350, Embraer E195-100 samt Boeing 737NG. Därtill wet leasar SAS 23 flygplan genom strategiska samarbetspartners. SAS utvecklar och planerar för att ha fyra operationella plattformar; SAS Scandinavia, SAS Connect, SAS Link och Wet lease. Flygplansflottan är SAS största materiella tillgång. SAS skriver av ägda flygplan på 20 år med ett återstående restvärde på 10 % exklusive flygplansmotorer. Flygplansmotorer skrivs av på cirka åtta år. Underhåll på leasade flygplan avsätts löpande relaterat till användningen medan underhåll på ägda flygplan aktiveras och skrivs av. Passagerarflygplan används normalt cirka 20–25 år i kommersiell passagerartrafik, men flygplan som underhålls väl kan användas längre.

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

**Finansiering av flygplansorder**

SAS har per 31 oktober 2024 flygplansorder på nio Airbus A320neo samt två Airbus A350 för leverans fram till 2026. Samarbetet med BRA innebär också för 2025 en wet lease förstärkning med 12 ATR-72 och en A319.

Vid finansiering av flygplan använder SAS en kombination av leasing samt säkrade banklån och kreditfaciliteter. SAS ambition är att ha en balans mellan ägda och leasade flygplan ur ett kostnads-, risk- och flexibilitetsperspektiv. Vid ägande avser SAS använda en mix av banklån, leasinglån samt bankfaciliteter. Vid leasing, som kan innebära sale and leaseback-avtal, säljs flygplanen ofta vid leverans och hyrs tillbaka på 8–12 år.

**SAS FLYGPLANSFLOTTA 31 OKTOBER 2024**

SAS koncernens flygplansflotta	Ålder	Ägda	Leasade	Wet lease	Summa	SAS Scandinavia	SAS Connect	SAS Link	Wet lease	I trafik för SAS koncernen	Fasta order köp	Fasta order leasing
Airbus A330/A350	10,1	3	9		12	12				12	2	
Airbus A320-familjen	5,8	17	70		87	57	30			87	6	4 <sup>2</sup>
Boeing 737NG	24,7	1			1	1				1		
Embraer E195-100	15,5		10		10			10		10		
Bombardier CRJ	10,7			19	19				19	19		
ATR-72	10,6			4	4				4	4		12 <sup>2</sup>
<b>Summa flygplan i trafik</b>		<b>21</b>	<b>89</b>	<b>23</b>	<b>133</b>	<b>70</b>	<b>30</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>133</b>	<b>8</b>	<b>16</b>
<b>Flygplan under utfasning/uthyrning</b>												
Airbus A320-200	18,0		1		1							
Airbus A321-200	22,2		1		1							
Boeing 737NG <sup>1</sup>	16,2		9		9							
<b>Summa</b>		<b>10</b>	<b>1</b>		<b>11</b>							

1) Varav 9 st under uthyrning per 31 oktober 2024

2) Varav 13 år långtids wet lease



## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition  
Styrelse  
Koncernledning

Av återstående flygplansorder på nio Airbus A320neo och två A350-900 har SAS finansierat tre A320neo genom operationella leasingavtal.

#### FLYGPLAN PÅ FAST ORDER 2024–2026 PER 31 OKTOBER 2024

	2024/ 2025	2025/ 2026	Summa
Airbus 320neo	5	4	9
Airbus 350		2	2
<b>Summa</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>11</b>

SAS återstående framtida inköpsåtaganden för flygplansbeställningarna med leverans under 2024–2026 uppgick den 31 oktober 2024 till 510 MUSD.

#### KONTRAKTERADE FÖRFALL LEASADE FLYGPLAN

	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029>
Operationella leasar, flygplan	3	1	8	11	67
Wet leasade flygplan	3	-	1	12	12
<b>Summa</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>79</b>

### Finansiering av förskottbetalningar av flygplan

Innan leverans gör flygbolag förskottbetalningar. Förutom betalning vid orderläggningen inleds förskottbetalningarna normalt när produktionen av flygplanen startar cirka två år före leverans. SAS utvärderar löpande möjligheter att externt finansiera förskottbetalningar men under detta räkenskapsår har SAS ej använt sig av finansiering av förskottbetalningar.

Genom en kombination av ägande samt operationella och wet leasade flygplan är ambitionen att ha en hög flexibilitet avseende återlämning av flygplan. Detta är viktigt eftersom flygindustrin är exponerad mot flera

omvärldshändelser som snabbt kan påverka efterfrågan negativt.

### Säsongseffekter och optimering av kassaflödet

SAS arbetar med att analysera balansposter och trender inom verksamheten för att optimera kassaflödet med syfte att uppnå lägsta möjliga finansieringskostnad inom ramarna för fastställd finanspolicy. Som följd av att rörelseskulderna översteg rörelsetillgångarna uppgick rörelsekapitalet till -15 434 (-13 529) MSEK per 31 oktober 2024, vilket jämfört med föregående år var en förändring med 1 905 MSEK.

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick under 2023/2024 till 3 037 (2 427) MSEK, en positiv förändring med 610 MSEK jämfört med föregående år. Årets positiva utfall beror främst på en ökad trafikavräkningskuld till följd av ökad biljettförsäljning.

### Lagstadgad hållbarhetsrapport

SAS har i enlighet med årsredovisningslagen upprättat en hållbarhetsrapport. Den lagstadgade hållbarhetsrapporten är inkluderad i års- och hållbarhetsredovisningen 2023/2024, men fristående från förvaltningsberättelsen och omfattar sidorna 12 samt 48. Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten återfinns på sidan 49.

### 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 muntlig förhandling hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom meddelades den 30 mars 2022. SAS nådde delvis framgång i sitt överklagande och det under 2017 inbetalade bötesbeloppet sänktes något. SAS har överklagat domen.

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

# RISKHANTERING

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

	Riskområde	Risk	Riskenivå	Riskkontrollåtgärder 2023/2024
1	Marknadsrisk	1.1 Makroekonomisk utveckling	●	Kontinuerlig uppföljning av efterfrågan, konkurrens och intäktsprognos samt anpassningar av SAS kapacitetserbjudande och produktion.
		1.2 Marknad och konkurrens	●	Kontinuerlig uppföljning av efterfrågan, konkurrens och intäktsprognos samt anpassningar av SAS kapacitetserbjudande och produktion.
2	Medarbetarrisker	2.1 Förmåga/kapacitet	●	Årliga "people reviews" och identifiering av successionsordning.
		2.2 Engagemang	●	Stärkt ledarskap, ökad internkommunikation och transparens.
		2.3 Processer och system	●	Uppföljning av låg- och högpresterande individer. Dokumentering av interna processer och maximering av tvärfunktionellt samarbete.
		2.4 Stridsåtgärder	●	Stärka dialogen och relationen för ökad samsyn med fackföreningarna.
3	Operationella risker	3.1 Incidenter och olyckor	●	Kontinuerlig intern uppföljning och rapportering till styrelsen.
		3.2 Leverantörer	●	Fokus på omförhandling av avtal med strategiska leverantörer samt uppföljning av kvalitetsnivåer och effektivitet.
		3.3 Konkurrenskraftiga kostnader och effektivitet	●	Transformationsenheten ska säkerställa en kontinuerlig granskning av framstegen med besparingsinitiativen i SAS FORWARD.
4	Hållbarhetsrisker	4.1 Miljökrav	●	Fortsatt arbete med åtgärder för att förbättra klimat- och miljöprestandan, samt säkra efterlevnad av gällande lagar och förordningar. Organisatoriska förbättringar för att stärka hållbarheten.
		4.2 Mänskliga rättigheter	●	Krav på att följa FN:s Global Compact i avtal med leverantörer och underleverantörer. Kontinuerlig uppföljning av efterlevnad.
5	Legal och politiska risker	5.1 Politiska och regulatoriska risker	●	En aktiv dialog med de politiska systemen och industriorganisationer (IATA) för att tidigt få information om regulatoriska förändringar och sanktioner samt delta i beslutsfattande. Tillsammans med industrin arbeta med att föra fram flygets betydelse för näringsliv och samhälle.
		5.2 Bedrägerier och andra brott	●	Kontinuerlig förbättring av SAS möjligheter att proaktivt identifiera och förebygga potentiella brott och bedrägerier.
		5.3 Legal och försäkringsrisker	●	Utveckling av policyer och utbildning för att efterleva lagar och regler. Pågående egenbedömning av efterlevnad. Legal rådgivning och deltagande i avtalsprocesser. Försäkringsskydd för verksamhet och medarbetare.
6	Finansiella risker	6.1 Likviditets-, refinansierings- och finansieringsrisk	●	Löpande uppföljning samt prognostisering av den finansiella beredskapen.
		6.2 Valutakurser	●	Säkring av valutor enligt SAS Finanspolicy samt bevakning av valutamarknaden.
		6.3 Räntor	●	Ränterisken i linje med SAS Finanspolicy. En relativt stor andel av skulderna löper med fast ränta, men den nya konvertibeln på 725 MUSD löper med rörlig ränta.
		6.4 Flygbränslepris och utsläppsrätter	●	Säkring av flygbränsle enligt SAS Finanspolicy samt bevakning av flygbränsleprisutvecklingen.
		6.5 Motparts förluster	●	SAS motpartsrisker hanteras i enlighet med SAS Finanspolicy.
7	IT	7.1 Driftsäkerhet och tillförlitlighet	●	Kontinuerlig förbättring av övervakning, processer för incident- och problemhantering.
		7.2 IT-säkerhet	●	Utbyggnad och förbättring av processer och verktyg för att förhindra negativ påverkan på verksamheten.
8	Övriga händelser	8.1 Extraordinära händelser	●	Kontinuerlig bevakning av extraordinära händelser. Diskussion inom koncernledningen om deras påverkan på SAS verksamhet och finansiella situation samt implementering av begränsande åtgärder.
		8.2 Varumärke och omdöme	●	Kontinuerlig bevakning av hur SAS framställs i media och implementering av varumärkesstärkande åtgärder.

● Låg risk ● Medelhög risk ● Hög risk

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

Den underliggande målsättningen med riskhantering är att skapa optimala förutsättningar för att öka värdet för våra intressenter. SAS, liksom andra organisationer, är utsatt för många allmänna och mer företagsspecifika risker som kan påverka verksamheten både negativt och positivt.

Riskhanteringen på SAS handlar om att positionera SAS i förhållande till både kända och okända potentiella händelser med målet att minimera de potentiella negativa effekterna om en oväntad händelse skulle inträffa. De övergripande riskerna övervakas och identifieras centralt och följs upp genom policys som syftar till att kontrollera riskerna. Flygsäkerheten har alltid högsta prioritet på SAS.

Värde för SAS aktieägare och andra intressenter maximeras när strategier, mål och strategiska prioriteringar är fastställda, för att säkerställa en optimal balans mellan tillväxt, lönsamhet och deras relaterade risker samt att resurser utnyttjas effektivt på ett hållbart sätt. Riskhantering och dess riskbedömning är därmed fundamentalt viktigt för att säkra en långsiktigt hållbar lönsamhet i SAS.

## 1. MARKNADSRISKER

### 1.1 Makroekonomisk utveckling

63 % av SAS passagerarintäkter kommer från Skandinavien (biljettintäkter, 2023/2024). Norge svarar för 25 %, Sverige för 24 % och Danmark för 13 %. Utvecklingen av efterfrågan i Skandinavien är avgörande för SAS finansiella resultat. De skandinaviska ekonomierna har upplevt energibrist, hög inflation och stigande räntor, och även om situationen håller på att förbättras finns det risker relaterade till tillväxten för den underliggande efterfrågan. Geopolitisk instabilitet samt kriget i Ukraina och Mellanöstern

bidrar också till osäkerheten kring den allmänna makroekonomiska utvecklingen. Den framtida efterfrågan förblir därmed svårbedömd.

Växelkurserna för USD har varit volatila och ligger för närvarande på historiskt höga nivåer, medan växelkurserna för NOK och SEK har varit historiskt låga. De svaga lokala valutorna påverkar efterfrågan på resor utanför Skandinavien, och de höga växelkurserna för USD ökar driftskostnaderna eftersom en stor del av kostnaderna är denominerade i USD (tillgångar, underhåll och bränsle). SAS lönsamhet är därmed känslig för utvecklingen av växelkursen för USD.

### 1.2 Marknad och konkurrens

På grund av covid-19-pandemin blev de senaste åren de mest utmanande i flygbranschens historia. Efter pandemin har ett nytt kundlandskap uppstått med annorlunda rese-mönster och större fokus på fritidsresenärer. Under de senaste 18–24 månaderna har marknaden ändrats från återhämtning (snabb tillväxt) till en utveckling som mer liknar normal stegvis tillväxt. Även om både lågkostnadsbolag (LCC-bolag) och äldre flygbolag ökar kapaciteten i Skandinavien ligger den konkurrenskraftiga kapacitetstillväxten på SAS marknader för närvarande på relativt hållbara nivåer. Inträdeshindren är emellertid låga, och eventuella större tillskott av kapacitet i Skandinavien har potential att störa balansen mellan utbud och efterfrågan och påverka SAS vinstpotential i negativ riktning.

SAS analyserar löpande utbud, efterfrågan och marknadsutvecklingen och gör proaktiva justeringar av nätverk, kunderbud och priser för att anpassa sig till förändringar av utbud och efterfrågan och stärka sin konkurrenskraft.

## 2. MEDARBETARRISKER

### 2.1 Förmåga/kapacitet

Den största risken rör vår snedvridna demografi som är särskilt exponerad mot pensioneringar de närmaste åren, vilket gör det angeläget med kunskapsöverföring och långsiktiga utbildningsinitiativ. Vi begränsar denna risk genom en lämplig kompetensutveckling (expertis) och ökning av vår kapacitet (volym). SAS har också förstärkt sin kapacitet inom talangförvärv genom att bygga upp en helt centraliserad rekryterings- och varumärkesfunktion för att säkerställa de långsiktiga anställningsbehoven i alla delar av bolaget.

### 2.2 Engagemang

SAS verkar på en mycket konkurrensutsatt marknad, och det är helt avgörande för oss att investera i medarbetarnas engagemang. På så vis kommer vi till arbetet varje dag fulla av energi och motivation till nytta och nöje för resenärerna. På SAS gör vi stora investeringar för att öka engagemanget, harmonisera och förenkla våra arbetsprocesser, tydliggöra roller och ansvarsområden och fylla medarbetarna med en stark känsla av ansvar och delaktighet.

### 2.3 Processer och system

SAS använder system och processer för att underlätta en smidig personalhantering. En fortsatt standardisering och automatisering av processerna sker genom digitalisering.

### 2.4 Stridsåtgärder

SAS strävar efter ett starkt partnerskap med våra fackförbund och långsiktiga kollektivavtal, däribland branschövergripande avtal där så är möjligt.

## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

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

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

I säkerhetskulturen finns en ständig strävan till förbättring av ökad säkerhet genom att fostra ett beteende hos SAS anställda där man vill lära, anpassa och modifiera individuellt likväl som organisatoriskt beteende för att minska riskexponeringen.

Ledningen i SAS är väl införstådda med säkerhetsarbetet i SAS och engagerar sig i det dagliga säkerhetsarbetet.

Inom SAS finns en säkerhetspolicy som är dokumenterad, kommunicerad och tillämpad i verksamheten.

SAS har ett moget och väl implementerat säkerhetsledningssystem (SMS) som är godkänt av myndigheten. SAS uppfyller även IATA:s säkerhetsstandard, IOSA – IATA Operational Safety Audit, som är ett certifikat på att man opererar enligt de högsta flygsäkerhetskraven och bästa praxis på marknaden.

Säkerhetsarbetet har sedan starten baserats på att minimera risken att något som inträffat händer igen, genom att man tagit lärdom av tidigare incidenter och olyckor och utfört noggranna utredningar och analyser för att minimera risken att de upprepas.

Till detta traditionella sätt att förebygga olyckor och incidenter genom att reaktivt förebygga att det inte händer igen har man i SAS ett mer moget säkerhetsledningssystem som bygger på att analysera data och

trender, vilket identifierar säkerhetsproblem innan de uppstår som en incident eller olycka. Identifiering av potentiella incidenter och olyckor är ett sätt att arbeta proaktivt med flygsäkerheten. Arbetet innebär att man även tar lärdom av risker på andra avdelningar, andra flygbolag etc. och implementerar processer och procedurer för att säkerställa att allvarliga olyckor och incidenter inte inträffar.

Säkerhetsledningssystemet ger SAS möjligheten att öka proaktiviteten inom säkerhetsarbetet, effektivisera prioriteringsarbetet och säkerställa att hela organisationen arbetar för passagerarnas, medarbetarnas och bolagets säkerhet.

Alla de operationella plattformar som SAS använder sig av har som krav att de ska vara IOSA-certifierade och inneha en europeisk trafiklicens. För att säkerställa att säkerhetsnivån är på motsvarande nivå hos dessa s. k. wet lease-bolag som tillsammans med den egna flygverksamheten utgör de operativa plattformarna, ställer SAS dessutom ett antal krav:

- Innan kontraktering genomförs en analys av operatörens säkerhetsarbete
- Månatliga säkerhetssammanfattningar och kontinuerliga avvikelserapporter skickas regelbundet till SAS ledning
- Uppföljningsmöten avseende säkerhet hålls regelbundet.
- SAS genomför inspektionsflygningar samt utför observationer i simulatorträningar
- Årliga revisioner genomförs av SAS

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

**Säkerhetsarbete och riskindex under 2023/2024**

SAS har under 2023/2024 kontinuerligt följt och mätt den dagliga risknivån inom flygverksamheten, markoperationen, tekniskt underhåll och luftfartsskydd i ett hierarkiskt system av objektiva Safety Performance Indicators.

Till sin hjälp för uppföljningen av flygsäkerheten i varje avdelning samt hos de olika operationella plattformarna använder sig SAS av operationella flygsäkerhetsverktyg, system och processer med förmågan att identifiera trender och samband. Det leder i sin tur till att SAS agerar mer proaktivt med säkerhetsrelaterade risker.

Jämfört med 2022/2023 noterade vi under 2023/2024 en ökning av riskindexen för säkerhetsrelaterade händelser. Detta är främst en effekt av harmonisering mellan operatörer med avseende på riskbedömningsmetoder. Denna harmonisering kommer att bidra till en effektivare analys av rådande trender, och initiativet kommer att fortsätta under 2024/2025.

Den övergripande bedömningen av säkerhetsrelaterade händelser är att verksamheten är stabil, vilket underbyggs av en god rapporteringsgrad.

**RISKINDEX 2023/2024**

Verksamhet	Låg	Medium	Hög
Flight Operations, %	8,32	0,31	0,00
Ground Operations, %	4,12	0,27	0,00
Technical Operations, %	2,40	0,29	0,00
Security, %	0,36	0,02	0,00
<b>Totalt 2023/2024 i % av antal flygningar</b>	<b>15,24</b>	<b>0,89</b>	<b>0,00</b>

Låg: Händelser som inträffat där kvarvarande säkerhetsmarginaler varit mycket effektiva. Inga åtgärder annat än normal uppföljning krävs.

Medel: Händelser som inträffat där kvarvarande säkerhetsmarginaler varit begränsade. Riskvärdering jämte lämpliga åtgärder för fortsatta operationer vidtas.

Hög: Händelser som inträffat där säkerhetsmarginalerna varit minimala eller ineffektiva. Till denna grupp hör allvarigare händelser (t.ex motorfel under start). Dessa händelser måste genast utredas för att klargöra om det är en enskild händelse och inte påverkar fortsatt flygverksamhet.



## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

**3.2 Leverantörer**

I takt med att flygbranschen förändras ökar beroendet av externa leverantörer i alla delar av verksamheten. Det gäller såväl operativa delar som mark tjänster och produktionspartners samt administrativa funktioner som kundservice och redovisning. SAS gör kontinuerligt genomlysningar av leverantörsbasen och identifierar de mest verksamhetskritiska leverantörerna. SAS har en etablerad styrmodell som tydliggör ansvar, risker och förbättringsområden samt hur eventuella avvikelser ska hanteras. Ansvaret för att löpande följa upp de kritiska leverantörerna är centraliserat och standardiserat. För SAS samtliga leverantörer gäller att de ska uppfylla krav på hållbarhet och socialt ansvarstagande i enlighet med SAS Supplier Code of Conduct.

**3.3 Konkurrenskraftiga kostnader och effektivitet**

Efter slutförandet av chapter 11 och företagsrekonstruktionen av SAS AB i Sverige har SAS väsentligt förbättrat sin konkurrenskraft. Syftet med transformationsplanen SAS FORWARD är att ytterligare säkra SAS långsiktiga konkurrenskraft.

**4. HÅLLBARHETSRIKES**

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

**4.1 Miljökrav**

SAS tydliga ambition är att bidra till en bättre framtid. Samhället och våra kunder kommer att fortsätta efterfråga mer hållbara lösningar med fokus på att minska utsläpp och få en effektivare resursanvändning. Därför har vi satt upp omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt, för att stödja vårt miljöarbete, vilket är i linje med SAS strävan att investera i hållbart flyg.

Olika lagar och föreskrifter ställer krav på att minska klimat- och miljöpåverkan, bland annat genom restriktioner för bullernivåer och utsläpp av växthusgaser. Samtliga lagar och föreskrifter inom klimat- och miljöområdet hanteras av SAS ledningssystem som, avseende miljöarbetet, är certifierat enligt IATA Environmental Assessment (IEnvA). SAS rapporterar årligen enligt EU ETS, CH ETS, UK ETS och CORSIA.

För att säkerställa att SAS följer nationella och internationella lagar och regler görs ständiga förbättringar av hållbarhetsarbetet. SAS mäter bland annat sin klimateffektivitet genom att mäta totala och relativa koldioxidutsläpp.

**4.2 Mänskliga rättigheter**

SAS är en stor köpare av produkter och tjänster från ett stort antal leverantörer och underleverantörer. SAS tar tydligt ställning för FN:s Global Compact, och kräver därför att alla leverantörer och underleverantörer delar SAS uppfattning om exempelvis mänskliga rättigheter genom gedigna marknadsbaserade anställningsvillkor och rätt att organisera sig i fackföreningar (föreningsfrihet). SAS-koncernens personalpolicy har som ett tydligt grundkrav att mänskliga rättigheter följs.

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

SAS verkar på en global marknad och är exponerat för olika typer av politiska och regulatoriska beslut, som kan ha en betydande påverkan på SAS verksamhet och ekonomi, både positivt och negativt. SAS följer noga den politiska och regulatoriska utvecklingen på de marknader där företaget är verksamt. Genom aktiv dialog med beslutsfattare inom politik, myndigheter och organisationer, arbetar SAS för att påverka den

utveckling som bedöms ha en väsentlig påverkan på SAS som företag.

SAS är medlemmar i och arbetar genom nationella och internationella branschorganisationer som har i uppdrag att sköta samhällsbevakning, opinionsbildning och föra fram SAS och flygbranschens position inom relevanta områden.

Strängare regler kring hållbarhet, ökad medvetenhet samt ett ökat lagstiftningsskydd av kunderna kommer att påverka SAS både finansiellt och operationellt. Vidare är sanktioner till följd av geopolitiska spänningar ett område för allt större riskfokus.

**5.2 Bedrägerier och andra brott**

SAS kan potentiellt utsättas för brott som både kan ha ekonomisk och immateriell inverkan. En stor del av SAS biljettförsäljning sker online via kreditkortsbetalningar, vilket innebär risker med kreditkortsbedrägerier och andra cyberbrott.

SAS analyserar löpande dessa risker och har interna kontroller och procedurer på plats för att identifiera och begränsa risken för potentiella brott och bedrägerier.

**5.3 Legala och försäkringsrisker**

SAS verksamhet är global till sin natur, vilket innebär att SAS måste efterleva lagar och regler i ett stort antal jurisdiktioner. Detta gäller inte minst konsumentskydd och partnerförhållanden (partner relationship management, PRM).

SAS juridiska avdelning arbetar med olika metoder för riskhantering och efterlevnad av relevant lagstiftning. Avtalsrisker i relation till externa parter hanteras

## Förvaltningsberättelse

### > Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

genom olika former av juridiskt stöd (direkt juridisk rådgivning, standardavtal, mallar och checklistor) och deltagande av juridiska rådgivare i avtalsprocesser. SAS övervakar förändringar av lagar och regler och deras påverkan på SAS och strävar efter att uppnå efterlevnad genom intressentutbildning, utbildningar och användningen av interna policyer, processer och regler. Exempel på sådana omfattar SAS upp-förandekod, ”Code of Conduct”, som innehåller etiska regler och riktlinjer som samtliga medarbetare inom SAS måste följa, och SAS utbildning i hur man efterlever konkurrensrätten, som innehåller riktlinjer med avseende på konkurrensrätt.

Bredden i SAS verksamhet och den stora mängden avtalsrelationer gör att SAS är, och även framöver potentiellt kan bli, inblandat i rättsprocesser och skiljeförfaranden, antingen som kärke eller som svarande.

## 6. FINANSIELLA RISKER

SAS är exponerat mot olika typer av finansiella risker. All riskhantering sker centralt och i enlighet med av styrelsen fastställd finanspolicy.

De finansiella riskerna avseende volatilitet i valutakurser, räntor och bränslepris säkras genom derivatinstrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ger handlingsutrymme att anpassa verksamheten till nivåförändringar på längre sikt. SAS säkringsstrategi syftar samtidigt till att möjliggöra för SAS att snabbt agera när förändringarna i valutakurser, räntor och bränslepriser ändras på ett fördelaktigt sätt. För mer information se not 25.

### 6.1 Likviditets-, refinansierings- och finansieringsrisk

Kassaflödet från SAS flygverksamhet har tydliga säsongsvariationer. Eftersom passagerarintäkterna redovisas när SAS eller annat flygbolag utför transporten innebär det att säsongsvariationerna påverkar kassaflödet och resultatet olika. SAS har också ett flertal olika utställda finansiella instrument samt 89 flygplan på operationella leasar och 23 flygplan på wet lease-kontrakt som kontinuerligt förfaller.

Målet är att ha en finansiell beredskap på minst 25 % av de fasta kostnaderna (mätt som % likvida medel samt outnyttjade kreditfaciliteter i förhållande till de årliga fasta kostnaderna). SAS gör kontinuerligt en likviditetsprognos som används som underlag för att säkerställa att den finansiella beredskapen hålls samt identifierar refinansieringsbehov. SAS använder banklån, obligationslån, förlagslån, konvertibla lån, hybridlån samt leasing som finansieringskällor.

Den 28 augusti offentliggjorde SAS att bolaget framgångsrikt slutfört sina omstruktureringsförfaranden och gått ur chapter 11 i USA samt företagsrekonstruktion i Sverige. Transaktionen för exitfinansiering inkluderade en total investering i det omstrukturerade SAS på 1,2 miljarder USD, varav 475 miljoner USD i nytt icke-noterat eget kapital och 725 miljoner USD i säkerställda konvertibla skulder. I och med slutförandet av rekonstruktionerna är SAS nu ett mer finansiellt robust företag med en stärkt kapitalstruktur och med en betydande likviditet.

SAS för kontinuerliga diskussioner med banker och finansärer angående refinansiering av SAS lån och leasingförfall.

Även om finansmarknaden och riskaptiten till stor del har återhämtat sig från COVID-19-pandemin, påverkas de fortfarande av den allmänt osäkra marknadsutsikten, vilket kan påverka finansieringsrisken negativt. Med den nyligen avslutade omstruktureringen och rekapitaliseringen har SAS stärkt sin kapitalstruktur. Även om tillgången till vissa finansieringskällor som påverkats av chapter 11 kommer att fortsätta att förbli stängda, förväntas tillgången till finansieringsmöjligheterna för SAS i allmänhet förbättras som ett resultat av framgångsrikt slutförande av chapter 11. Vid sökandet efter refinansiering eller finansiering kommer SAS att föra en dialog med flera finansärer för att säkerställa de mest optimala avtalsvillkoren.

### 6.2 Valutakurser

Transaktionsriskerna uppkommer vid valutakursförändringar som påverkar storleken på kommersiella intäkter och kostnader och därmed SAS rörelseresultat. SAS är till följd av att flygplanen och flygbränsle prissätts i USD samt den internationella verksamheten väsentligt exponerat mot ett flertal valutors kursutveckling.

USD är SAS största underskottsvaluta och NOK är SAS största överskottsvaluta. Införandet av IFRS 16 år 2019 har skapat en väsentlig volatilitet i både rörelseresultat och balansräkning.

Valutaexponeringen hanteras genom att löpande kurssäkra 40–80 % av SAS över- och underskottsvalutor baserat på en 12 månaders rullande likviditetsprognos. Per 31 oktober 2024 hade SAS säkrat 40 % av det förväntade USD-underskottet i kassaflödet med terminer och valutaoptioner. SAS största överskottsvaluta är NOK som för de kommande 12 månaderna

Förvaltningsberättelse

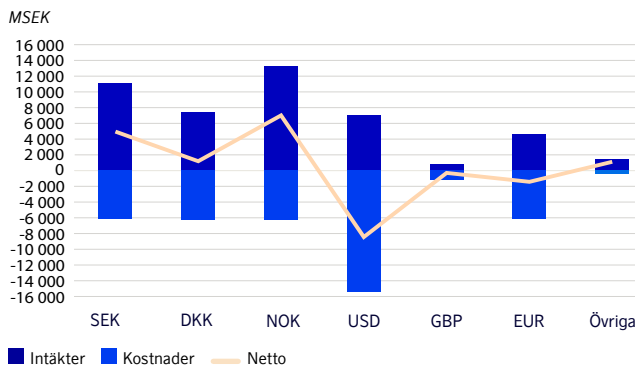
> Förvaltningsberättelse

- Utdelning och vinstdisposition
- Styrelse
- Koncernledning

är säkrad till 41 %. För att förhindra resultatmässiga omvärderingseffekter avseende finansiella tillgångar och skulder sker säkring främst genom valutaterminer. Lån som SAS har i USD är säkrade i förhållande till SEK för att minska valutarisken på låneportföljen.

Jämfört med föregående år hade valutakursutvecklingen en negativ effekt på intäkterna om 400 MSEK samt en positiv påverkan på rörelsekostnaderna om 577 MSEK. Valutakurserna påverkade rörelseresultatet positivt om 177 MSEK. Finansnettot påverkades positivt av valuta om 529 MSEK vilket främst är hänförligt till valutaomvärdering av leasingkulder som hade en positiv omvärdering om 578 MSEK jämfört med föregående år då den uppgick till -154 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en positiv netto-påverkan om 808 MSEK på resultat före skatt.

VALUTAFÖRDELNING SAS 2023/2024



RESULTATEFFEKT FÖR PROGNOTISERADE VALUTAEXPONERINGAR KOMMANDE 12 MÅNADER (EXKL. HEDGAR SAMT EFFEKT AV IFRS 16) NETTO:

SAS totalt	MSEK
1 % försvagning av SEK mot USD	-133
1 % försvagning av SEK mot NOK	80
1 % försvagning av SEK mot DKK	6
1 % försvagning av SEK mot EUR	-3
1 % försvagning av SEK mot GBP	1
1% försvagning av SEK mot CHF	2

Valutarisk vid flygplansinvesteringar

För att begränsa valutarisken för flygplan som SAS har på order kan SAS säkra delar av ordervärdet, vilket sker genom valutaterminer. Vid leverans under leasingavtal, både operationella leasingavtal samt JOLCO-finansieringar (japanska leasingavtal med köpoption), avslutas eventuella valutaterminer. SAS har valuta-säkrat en andel av kvarvarande flygplansordern för två Airbus A350.

6.3 Räntor

Flygindustrin är kapitalintensiv och SAS hade på balansdagen 13 473 MSEK (21 065) i räntebärande skulder (exklusive leasingkulder), vilket gör SAS exponerat för ränteförändringar.

Trots stigande marknadsräntor i spåren av den ökande inflationen har effekten på SAS finansiella situation varit begränsad. En stor andel av SAS skulder löper med fast ränta. Däremot har det nya konvertibla skuldebrevet om 725 MUSD rörlig ränta, vilket ökar SAS exponering mot stigande räntor väsentligt. Likaså medför de stigande räntorna en ökad press på de potentiella leasingförhandlingarna, eftersom finansieringskostnaderna ökar för leasinggivarerna.

SAS finanspolicy reglerar proportionen mellan rörlig och fast ränta och målsättningen är att den finansiella bruttoskulden ska ha en bindningstid på 3 år, med ett tillåtet intervall mellan 1–5 år. Den genomsnittliga räntebindningstiden på den finansiella bruttoskulden var 1,9 (1,3) år i oktober 2024.

6.4 Flygbränslepris och utsläppsrätter  
Flygbränslepriser

Flygbränslekostnaderna är SAS största enskilda kostnadspost och utgjorde under 2023/2024 omkring 23 % (24) av SAS rörelsekostnader (inklusive leasing och avskrivningar). SAS säkrar normalt flygbränslekostnaderna för att motverka kortsiktiga negativa svängningar.

Policyn för säkring av flygbränsle anger att flygbränslesäkring ska göras med 40–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer.

Policyn medger också säkring upp till 50 % av förväntade volymer för perioden 13 till 18 månader. Givet de rådande osäkra och volatila marknadsförhållandena så har SAS tillfälligt justerat finanspolicyn gällande hedgegrad av flygbränsle.

Undantaget gäller de första 6 månaderna under 2024/2025 och medger en hedge på 0–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer.

För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 0 % av bränsleförbrukningen. Säkringen av SAS framtida flygbränsleförbrukning genomförs normalt genom en mix av swapkontrakt och optioner.

**Förvaltningsberättelse**

## &gt; Förvaltningsberättelse

 Utdelning och  
vinstdisposition  
Styrelse  
Koncernledning

Enligt nuvarande planer för flygkapacitet förväntas kostnaden för flygbränsle under 2024/2025 ligga i linje med tabellen i mitten, med hänsyn tagen till olika bränslepriser, priset på USD och flygbränslesäkring.

Marknadspriset på flygbränsle var under 2023/2024 uttryckt i ett vägt genomsnitt 8 % lägre än föregående år. Flygbränslepriserna var i början av räkenskapsåret omkring 900 USD/ton, men har fallit stadigt under året till 700 USD/ton. Året har präglats utav utmaningar i försörjningsleden med flygbränsle från Mellanöstern men har även haft en positiv effekt av att centralbankerna har fortsatt sänka sina räntor under 2024.

Det lägre flygbränslepriset innebar att flygbränslekostnader, justerat för valuta- och volymeffekter, minskade med 719 MSEK eller med 7 % av de totala flygbränslekostnaderna under året.

KÄNSLIGHETSMATRIS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOVEMBER  
2024 – OKTOBER 2025, MDR SEK

Marknadspris	Växelkurs SEK/USD				
	10,0	10,5	11,0	11,5	12,0
500 USD/ton	6,9	7,3	7,6	8,0	8,3
700 USD/ton	9,1	9,6	10,0	10,5	10,9
800 USD/ton	10,2	10,7	11,2	11,7	12,2
900 USD/ton	11,3	11,8	12,4	13,0	13,5
1 000 USD/ton	12,3	13,0	13,6	14,2	14,8

*Flygbränslekostnaden i resultaträkningen inkluderar inte effekten från valutasäkringen av USD. Dessa effekter redovisas under "Övrigt" i "Övriga rörelsekostnader", se not 4, eftersom valutasäkring inte specifikt är kopplad till flygbränsleinköp utan genomförs separat.*

### Utsläppsrätter

Under 2023/2024 uppgick SAS kostnader för utsläppsrätter i det europeiska utsläppshandels-systemet (EU-ETS) till -656 (-412) MSEK.

### 6.5 Motpartsförluster

SAS är exponerat för motpartsförluster genom krediter, leasingavtal och garantier mot externa parter. Exponeringen regleras via SAS Finanspolicy. Inga betydande motpartsförluster påverkade SAS under räkenskapsåret. Nedskrivning av kundfordringar och återvunna kundfordringar, netto, samt nedskrivning av övriga kortfristiga fordringar har påverkat resultatet under 2023/2024 med 5 (64) MSEK.

SAS finanspolicy reglerar hur och på vilket sätt SAS ska agera för att minska risken för motpartsförluster. SAS likvida medel placeras i instrument med god likviditet eller kort löptid med kreditvärdighet om lägst A3/P1 enligt kreditvärderingsinstitutet Moody's, alternativt A-/K1 enligt Standard & Poor's.

## 7. IT

### 7.1 Driftsäkerhet och tillförlitlighet

SAS är alltmer beroende av sina egna och sina underleverantörers och partners informationstekniska system och rutiner för effektiv och säker drift av verksamheten. Dessa system är vanligtvis sårbara för och kan störas eller skadas av bland annat interna fel, sabotage, cyberrelaterat bedrägeri, datorvirus, programvarufel, fysiska skador eller andra händelser utanför SAS eller dess underleverantörers kontroll. Till exempel kan störningar bero på konfigurationsfel under uppgraderingar eller underhåll och driftsstörningar av system efter uppgraderingar av applikationer.

SAS är även beroende av IT och säkra informationsflöden inom alla delar av verksamheten och genom tydliga processer och löpande uppdateringar tryggar SAS informationens konfidentialitet, riktighet, tillgänglighet och spårbarhet. Detta regleras genom ett

flertal policyer och säkerhetslösningar. Stabiliteten har förbättrats med fokus på kortare handläggnings-tid genom en moderniserad infrastruktur, förbättrade processer och snabbare utveckling.

### 7.2 IT-säkerhet

SAS, liksom många andra företag, utsätts för olika typer av attacker på IT-system. Cyberbrott, såsom ransomware-attacker och cyberspionage ökar i hela världen. SAS förmåga att identifiera och förhindra cyberbrott förbättras ständigt genom automatiserade verktyg och bättre processer. SAS Security Operation Center (SOC) övervakar och hanterar aktivt hot och identifierade cyberbrottsförsök mot SAS IT-system dygnet runt. Regelbunden utbildning och obligatoriska kurser för alla SAS medarbetare förbättrar det egna uppträdandet i känsliga IT-miljöer och skapar en enad front som bidrar till att känna igen misstänkta cyberatviteteter. Det har gjorts investeringar i verktyg och processer för hantering av IT-risker, förbättrat DDoS-skydd och IT-säkerhetsspecialister.



## Förvaltningsberättelse

## &gt; Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

**8. ÖVRIGA HÄNDELSER****8.1 Extraordinära händelser**

Flygbolag påverkas av extraordinära händelser i världen såsom naturkatastrofer, terrorattacker, konflikter och epidemier. Sådana händelser övervakas löpande och diskuteras inom koncernledningen. Begränsande åtgärder vidtas.

**8.2 Varumärke och omdöme**

SAS bevakar kontinuerligt hur förtroendet för SAS och branschen utvecklas och arbetar strategiskt för att stärka SAS varumärke och omdöme. SAS har fastställda media- och informationspolicyer som syftar till att all information om SAS är korrekt och återges korrekt. Sprids felaktiga rykten om SAS eller om information återges felaktigt, strävar SAS efter att följa upp och korrigera felaktigheterna för att minimera eventuella negativa effekter på SAS generella omdöme och ställning på marknaden.

SAS varumärkesplattform används för att säkerställa att insatser grundas på varumärket. För att säkra en stark varumärkestillväxt byggs tillitsmarginaler upp inför potentiella framtida kriser och negativ publicitet. Ett internt råd har bildats för att stödja ett starkt varumärkesinnehåll och säkra ett konsekvent varumärke i hela SAS.

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

> Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

Koncernledning

# UTDELNING OCH VINSTDISPOSITION

## Utdelning

Styrelsen föreslår till årsstämman 2025 att utdelning till SAS AB:s aktieägare ej lämnas för räkenskapsåret 2023/2024.

## Vinstdisposition

Till årsstämmans förfogande står följande vinstmedel i moderföretaget:

	<b>SEK</b>
Överkursfond/Balanserade vinstmedel	13,629,939,640
Årets resultat	-252,142,506
<b>Fritt eget kapital, 31 oktober 2024</b>	<b>13,377,797,134</b>

Styrelsen föreslår att vinstmedlen disponeras enligt följande:

	<b>SEK</b>
I ny räkning balanseras	13,377,797,134
<b>Summa</b>	<b>13,377,797,134</b>

# STYRELSE

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

### > Styrelse

Koncernledning

Styrelsen ansvarar för SAS organisation och förvaltning, att kontrollen av bokföringen och de ekonomiska förhållandena i övrigt är betryggande samt för tillsättande och entledigande av vd.

SAS styrelse består av tio ledamöter, varav sju väljs av bolagsstämman, och tre övriga ledamöter plus sex suppleanter väljs av arbetstagarorganisationerna i Danmark, Norge och Sverige.

Styrelsen utsågs vid en extra bolagsstämma den 11 september 2024.

#### KÅRE SCHULTZ STYRELSEORDFÖRANDE

Erfaren ledare som tidigare har varit Executive Vice President och COO på Novo Nordisk, VD på Lundbeck och VD på Teva Pharmaceutical Industries. Styrelseordförande i Karo Healthcare sedan 2023. Har tidigare även varit styrelseordförande i Royal Unibrew och styrelseledamot i LEGO Groups styrelse. Har en M.Sc. Economy från Köpenhamns universitet.

#### PETER STENSGAARD MØRCH STYRELSELEDAMOT

VD för PensionDanmark sedan augusti 2024, efter att ha tillträtt som vice VD i augusti 2023. Har tidigare varit statssekreterare vid det danska finansministeriet, avdelningschef vid Köpenhamns finansförvaltning och haft nyckelroller vid arbetsmarknadsministeriet och miljöministeriet i Danmark. Har en M.Sc i statsvetenskap från Aarhus Universitet.

#### ARBETSTAGARREPRESENTANT KIM JOHN CHRISTIANSEN STYRELSELEDAMOT

Anställd på SAS Cargo i Danmark. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan 2021.

#### JOE MCCONNELL STYRELSELEDAMOT

Partner och biträdande investeringschef på Castlelake, anställdes i företaget 2007. Övervakar företagets opportunistiska tillgångar och flygfondportföljer och bistår med övergripande investeringsstrategier. Har B.S.B. i Finance and Accounting från Carlson School of Management vid University of Minnesota och har omfattande tidigare erfarenhet av portföljförvaltning och investeringsroller.

#### ALEXANDRE BOISSY STYRELSELEDAMOT

EVP Corporate Secretary på Air France-KLM, efter att ha börjat på Air France 1999. Har haft olika ledande befattningar på Air France-KLM, bland annat som Operations Research Director, stabschef till VD och vice generalsekreterare, SVP Communications och stabschef till Air France-KLM:s styrelseordförande. Examen från Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

#### ARBETSTAGARREPRESENTANT JENS LIPPESTAD STYRELSELEDAMOT

Anställd på Scandinavian Airlines i Norge. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan mars 2020.

#### JUDE BRICKER STYRELSELEDAMOT

VD för Sun Country Airlines sedan juli 2017 och styrelseledamot sedan april 2018. 20 års erfarenhet från flygindustrin, har tidigare varit COO och haft andra ledande roller på Allegiant Travel Company. Har en BS in Civil Engineering från Texas A&M University och en MBA från University of Texas.

#### ANDERS BOYER-SØGAARD STYRELSELEDAMOT

CFO och Executive Vice President för Pandora sedan 2018. Han har tidigare varit Chief Financial Officer för Hempel A/S och GN Store Nord A/S och har haft roller på ISS, Mezzinvest och Maersk Group. Har en M.Sc i Finance and Accounting från Copenhagen Business School.

#### ARBETSTAGARREPRESENTANT LENNART SELGGREN STYRELSELEDAMOT

Anställd på Scandinavian Airlines i Sverige. Ledamot i SAS AB:s styrelse sedan september 2024.

#### HENRIETTE FENGER ELLEKROG STYRELSELEDAMOT

CHRO och medlem av koncernledningen på Ørsted sedan juli 2019. Är även styrelseledamot i NV Bekaert SA sedan maj 2020. Har tidigare arbetat som CHRO på Danske Bank och SAS samt haft seniora HR-roller på TDC Group. Har en MA från Copenhagen Business School.

Revisorer: KPMG  
Huvudansvarig revisor: Tomas Gerhardsson.  
Auktoriserad revisor. Vald på årsstämman 2024  
Styrelsessekreterare: Anna Almén, chefsjurist

# KONCERNLEDNING

## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

> **Koncernledning**

Koncernledningen svarar för koncernens affärsstyrning, ekonomisk rapportering, förvärv/avyttringar, finansiering och kommunikation samt andra koncernövergripande frågor. Medlemmarna i koncernledningen tillsätts av vd i samråd med styrelsen. Det är enbart vd som rapporterar till styrelsen medan övriga koncernledningsmedlemmar rapporterar till vd. Koncernledningen har fördelat ansvaret inbördes vad gäller koncernens affärsstyrning och har normalt protokollförda möten varje vecka. Under räkenskapsåret 2023/2024 slutade Charlotte Svensson, CIO, i mars 2024.



**ANKO VAN DER WERFF,  
FÖDD 1975**

Verkställande direktör & koncernchef.  
Medlem av SAS Executive Leadership Team sedan 15 juli 2021.  
**Tidigare:** CEO på Avianca 2019-2021, Executive Vice President & Chief Commercial Officer på Aeroméxico 2014-2019 och flera ledande positioner på Qatar Airways Group och AirFrance KLM 2006-2014.  
**Externa styrelseuppdrag:** Medlem av IATA Board of Governors.  
**Utbildning:** Examen i juridik från Leidens universitet, examen i företagsledning från Harvard Business School.



**ERNO HILDÉN,  
FÖDD 1971**

Executive Vice President & CFO.  
Medlem av SAS Executive Leadership Team sedan 1 april 2022.  
**Tidigare:** Executive Vice President vid Saudia Airlines och CFO och COO samt andra ledande positioner vid Finnair.  
**Externa styrelseuppdrag:** Inga.  
**Utbildning:** MSc. i "Economics and Business Administration" från Tampere universitetet.



**PETER CABELLO HOLMBERG  
FÖDD 1968**

Chief Information Officer (CIO).  
Medlem av SAS Executive Leadership Team sedan 1 november 2024.  
**Tidigare:** Chief Digital Officer/ Chief Information Officer på Fiskars Group 2021 – 2024, CIO på Pandora A/S, 2016 – 2021, CIO på GN Store Nord. 2014 – 2016, Director Global IT Operations på A.P. Møller Maersk / Damco, 2012 – 2014, VP IT Operations på Carlsberg, 2007 – 2012 och VP Global IT Operations på ISS A/S, 2006 – 2007.  
**Externa styrelseuppdrag:** Inga.  
**Utbildning:** Executive MBA (eCommerce), Copenhagen Business School, MSc i Business Administration and Information Systems, Copenhagen Business School.



**ANNA ALMÉN,  
FÖDD 1970**

Executive Vice President & Chief Legal Officer  
Medlem av SAS Executive Leadership Team sedan 1 januari 2024.  
**Tidigare:** Vice President General Counsel 2022-2023, Head of Legal Department Sweden 2019-2022. Dessförinnan, befattningar inom SAS juristavdelning sedan 2001.  
**Externa styrelseuppdrag:** Inga.  
**Utbildning:** Juris kandidatexamen, Stockholms universitet. Master in International Commercial Law, University of Nottingham, England.

**CHARLOTTE SVENSSON  
FÖDD 1967**

*I mars 2024 lämnade Charlotte sin roll som Executive Vice President och CIO.*



## Förvaltningsberättelse

Förvaltningsberättelse

Utdelning och  
vinstdisposition

Styrelse

> [Koncernledning](#)



**JASON MAHONEY,  
FÖDD 1971**

Executive Vice President & COO. Medlem av SAS Executive Leadership Team sedan 1 maj 2023.

**Tidigare:** Chief Operating Officer, Chief Technical Officer på British Airways, Director of Engineering and Maintenance på TUI.

**Externa styrelseuppdrag:** Non Exec Director på Dublin Aerospace Limited.

**Utbildning:** Applied Management, University of Warwick, Management, ledarskap and engagement, IMD.



**KJETIL HÅBJØRG,  
FÖDD 1971**

Executive Vice President Airline Services. Medlem av SAS Executive Leadership Team sedan 1 oktober 2019.

**Tidigare:** Vice President SAS Ground Handling och innan dess flera ledande positioner inom SAS. Innan han rekryterades till SAS 2004 arbetade han som managementkonsult.

**Externa styrelseuppdrag:** Styrelseledamot NHO Luftfart.

**Utbildning:** Executive MBA, Master in Strategic Management, Norwegian Business School.



**PAUL VERHAGEN,  
FÖDD 1971**

Executive Vice President & Chief Commercial Officer (CCO). Medlem av SAS Executive Leadership Team sedan 14 augusti 2023.

**Tidigare:** Vice VD på Iberojet Airlines 2020-2023, Senior Vice President International Sales and Commercial Strategy på Aeromexico 2016-2020, flera ledande positioner på Air Berlin och Air France KLM 2000-2016.

**Externa styrelseuppdrag:** Inga.  
**Utbildning:** International MBA IE University, executive programs at Nijenrode University, HEC Paris, Cornell University.



**ERIK WESTMAN,  
FÖDD 1981**

Executive Vice President & Chief Revenue Officer. Medlem av SAS Executive Leadership Team sedan 27 juni 2022.

**Tidigare:** Vice President Revenue Management hos SAS 2017-22, Vice President Group Strategy hos SAS 2014-17. Innan han rekryterades till SAS 2013, jobbade han för McKinsey.

**Externa styrelseuppdrag:** Inga.  
**Utbildning:** M. Sc. i teknisk fysik från KTH, Stockholm. Utbytesstudier vid Stanford Universitet.



**PERNILLE ORMHOLT VANG,  
FÖDD 1977**

Executive Vice President & Chief People Officer. Medlem av SAS Executive Leadership Team sedan 1 januari 2024.

**Tidigare:** Regional HR Head Asia Pacific & West Central Area, Maersk; Head of HQ, HR & HR legal, A.P. Moller-Maersk; Senior Global Talent Partner, Maersk Line and olika ledande positioner inom HR.

**Externa styrelseuppdrag:** Inga.  
**Utbildning:** Master i psykologi och business studies, Roskilde Universitet.

# RÄKENSKAPER



## KONCERNENS RESULTATRÄKNING INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

### Räkenskaper

#### > Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

MSEK	Not	2023-2024	2022-2023
		Nov-okt	Nov-okt
Intäkter	2	45 883	42 043
Personalkostnader	3	-8 882	-8 072
Flygbränslekostnader		-10 913	-10 940
Luftfartsavgifter		-4 111	-3 800
Övriga externa kostnader	4	-19 900	-17 659
Avskrivningar och nedskrivningar	5	-4 352	-4 440
Resultatandelar i intresseföretag	6	20	18
Resultat vid försäljning och återlämning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	7	144	145
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-2 111</b>	<b>-2 705</b>
Finansiella intäkter	8	8 014	1 068
Finansiella kostnader	8	-4 166	-3 879
<b>Resultat före skatt</b>		<b>1 736</b>	<b>-5 516</b>
Skatt	9	-157	-185
<b>Årets resultat</b>		<b>1 579</b>	<b>-5 701</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Poster som senare kan återföras i resultatet:</i>			
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-86	53
Kassaflödessäkringar – säkringsreserv netto efter skatt		57	135
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultatet:</i>			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsordningar netto efter skatt		-1 335	-1 359
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>-1 364</b>	<b>-1 171</b>
<b>Årets totalresultat</b>		<b>215</b>	<b>-6 872</b>
<i>Hänförligt till innehavare av aktier i moderföretaget:</i>			
Årets resultat		1 579	-5 701
Årets totalresultat		215	-6 872

## KONCERNENS BALANSRÄKNING

### Räkenskaper

- > Koncernens finansiella rapporter
- Koncernens noter
- Moderföretagets finansiella rapporter
- Moderföretagets noter
- Underskrifter
- Revisionsberättelse

TILLGÅNGAR, MSEK	Not	31 okt 2024	31 okt 2023
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	10	655	663
Flygplan och reservmotorer/-delar	11	7 562	10 225
Övriga materiella tillgångar	11	427	464
Förskott avseende flygplan	12	1 527	3 513
Nyttjanderättstillgångar	13	19 531	17 164
Andelar i intresseföretag	6	23	20
Övriga andelar	14	2	3
Pensionsmedel, netto	15	6 723	8 001
Långfristiga fordringar	14	1 019	1 402
Uppskjutna skattefordringar	9	1 949	1 853
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>39 418</b>	<b>43 308</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager och förråd	16	644	443
Kundfordringar	17	1 048	1 255
Fordringar hos intresseföretag		0	0
Övriga fordringar	18	2 757	3 781
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	19	944	897
Likvida medel	20	11 546	6 160
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>16 939</b>	<b>12 536</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>56 357</b>	<b>55 844</b>

EGET KAPITAL OCH SKULDER, MSEK	Not	31 okt 2024	31 okt 2023
<b>Eget kapital</b>	21		
Aktiekapital		10 291	8 650
Övrigt tillskjutet kapital		2 899	2 899
Reserver		-65	-36
Hybridobligationer		-	7 615
Balanserade vinstmedel inkl. årets resultat		-13 738	-25 238
<b>Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare</b>		<b>-613</b>	<b>-6 110</b>
Innehav utan bestämmande inflytande		0	0
<b>Summa eget kapital</b>		<b>-613</b>	<b>-6 110</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	22	12 307	11 091
Räntebärande leasingsskulder	23	19 236	17 034
Övriga skulder	24	1 599	1 529
Avsättningar	26	4 954	3 388
Uppskjutna skatteskulder	9	454	546
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>38 550</b>	<b>33 588</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	27	1 166	9 974
Räntebärande leasingsskulder	23	3 175	4 393
Leverantörsskulder		1 778	2 202
Trafikavräkningsskuld	24	7 175	6 676
Skatteskulder		8	31
Övriga skulder		585	562
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	28	4 041	4 165
Avsättningar	26	492	363
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>18 420</b>	<b>28 366</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>56 357</b>	<b>55 844</b>



## KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

- Räkenskaper
- > Koncernens finansiella rapporter
- Koncernens noter
- Moderföretagets finansiella rapporter
- Moderföretagets noter
- Underskrifter
- Revisionsberättelse

MSEK	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Hybrid- obligationer	Balanserade vinstmedel	Totalt eget kapital hänf. till moderföretagets ägare
<b>Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2022</b>	<b>8 650</b>	<b>2 899</b>	<b>-244</b>	<b>20</b>	<b>7 615</b>	<b>-18 178</b>	<b>762</b>
Ränta på hybridobligation						-	-
Årets resultat						-5 701	-5 701
Årets övrigt totalresultat			135	53		-1 359	-1 171
<b>Utgående balans 31 oktober 2023</b>	<b>8 650</b>	<b>2 899</b>	<b>-109</b>	<b>73</b>	<b>7 615</b>	<b>-25 238</b>	<b>-6 110</b>
Inlösen av hybridobligation i chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige					-7 615	7 615	-
Utdelning till hybridobligationsfordringsägare i chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige						-509	-509
Indragning av befintliga aktier	-8 650					8 650	-
Nyemission aktier	5 791						5 791
Fondemission	4 500					-4 500	-
Årets resultat						1 579	1 579
Årets övrigt totalresultat			57	-86		-1 335	-1 364
<b>Utgående balans 31 oktober 2024</b>	<b>10 291</b>	<b>2 899</b>	<b>-52</b>	<b>-13</b>	<b>-</b>	<b>-13 738</b>	<b>-613</b>

## KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

### Räkenskaper

- > Koncernens finansiella rapporter
- Koncernens noter
- Moderföretagets finansiella rapporter
- Moderföretagets noter
- Underskrifter
- Revisionsberättelse

MSEK	Not	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>			
Resultat före skatt		1 737	-5 516
Avskrivningar och nedskrivningar		4 352	4 440
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier		-144	-145
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	32	-5 399	1 463
Betald skatt		-15	-
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>		<b>531</b>	<b>242</b>
<i>Förändring av:</i>			
Varulager och förråd		-200	-124
Rörelsefordringar		210	5
Rörelseskulder		2 496	2 304
<b>Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital</b>		<b>2 506</b>	<b>2 185</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>3 037</b>	<b>2 427</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>			
Flygplan		-4 281	-2 923
Byggnader, inventarier och pågående investeringar		-35	-61
Aktier och andelar, immateriella tillgångar m.m.		-13	-5
Förskottsinsbetalningar för flygplan		-529	-1 023
Förvärv av dotterföretag/intresseföretag	33	-	-57
Avyttring av dotter- och intresseföretag	33	-	-
Försäljning av flygplan, reservmotorer och byggnader		5 157	148
Inbetalningar från sale and leaseback av flygplan		-	4 013
Försäljning av andra anläggningstillgångar m.m.		4	12
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>303</b>	<b>104</b>

MSEK	Not	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>			
	34		
Nyemission aktier		5 001	-
Upptagande av lån		14 417	1 585
Återbetalning av lån		-10 472	-3 179
Amortering leaseskulder		-3 148	-2 796
Utbetalningar av depositioner och spärrade bankmedel		-1 555	-1 888
Återbetalningar av depositioner och spärrade bankmedel		2 520	1 388
Förmånsbestämda pensionsbetalningar		-89	-113
Avgift DIP-finansiering		-2 423	-381
Utdelning till borgenärer i chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige		-993	-
Övrigt i finansieringsverksamheten		-952	105
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>2 306</b>	<b>-5 279</b>
<b>Årets kassaflöde</b>			
Omräkningsdifferens i likvida medel		5 646	-2 748
Likvida medel vid årets början		-260	254
		6 160	8 654
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	20	<b>11 546</b>	<b>6 160</b>

## NOTER TILL DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

#### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

### NOT 1 VÄSENTLIGA REDOVISNINGSPRINCIPER

#### ALLMÄNT

SAS AB ("Bolaget") och dess dotterföretag (kallas kollektivt för "Koncernen") tillhandahåller transporttjänster.

Koncernens huvudsakliga verksamhet är att bedriva passagerarflyg i ett omfattande nordiskt och internationellt nätverk. Koncernens tre viktiga knutpunkter i Köpenhamn, Oslo och Stockholm utgör fundamentet i flygnätverket. Förutom passagerarflyg erbjuder koncernen flygfrakttjänster och andra flygrelaterade tjänster på utvalda flygplatser i koncernens linjenätverk.

SAS AB är ett svenskt publikt aktiebolag med säte i Stockholm, Sverige och adressen till huvudkontoret är Frösundaviks allé 1, Solna, Stockholm. SAS AB är moderföretag i SAS koncernen.

Koncernredovisningen för SAS AB har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen, RFR 1 "Kompletterande regler för koncerner", samt IFRS Accounting Standards/IFRS redovisningsstandarder och tolkningar från IFRS Interpretations Committee sådana de antagits av EU och som gäller för räkenskapsår som börjar den 1 november 2023. Dessa standarder har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i koncernens finansiella rapporter. De finansiella rapporterna har upprättats på basis av anskaffningsvärde med undantag för omvärdering av vissa finansiella tillgångar och skulder. De viktigaste redovisningsprinciperna anges nedan.

#### UPPSKATTNINGAR OCH BEDÖMNINGAR I DE FINANSIELLA RAPPORTERNA

För att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS krävs att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och de redovisade beloppen av tillgångar, skulder, intäkter och kostnader. Det verkliga utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och antaganden.

Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Förändringar i uppskattningarna redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder. Se mer information under rubriken "Kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering" i denna not.

#### CHAPTER 11 OCH FÖRETAGSREKONSTRUKTION I SVERIGE

De senaste fyra åren har covid-19-pandemin i hög grad påverkat hela flygbranschen, inklusive SAS. SAS har kontinuerligt fortsatt att arbeta intensivt med olika kostnadsbesparingsåtgärder, minskning av icke verksamhetskritiska investeringar samt olika finansieringslösningar för att värna sin likviditet. SAS FORWARD, en plan för att stärka och säkra SAS långsiktiga framtida försättningar lanserades i slutet av februari 2022. Viktiga delar i planen var: 1. Sänka de årliga kostnaderna med 7,5 miljarder SEK inklusive omförhandlingar

av befintliga finansieringsarrangemang och andra långfristiga kreditfaciliteter. 2. Omvandling av flotta, nätverk och produktutbud. 3. Digital omvandling. 4. Positionera SAS som ledaren inom hållbart flygande. 5. Stärka den operativa plattformen. 6. Stärka SAS balansräkning genom att minska skulderna och ta in nytt kapital.

För att påskynda genomförandet av viktiga delar i SAS FORWARD-planen lämnade SAS frivilligt in en ansökan om att inleda en chapter 11-process i USA den 5 juli 2022 och den 27 mars 2024 ansökte SAS om företagsrekonstruktion i Sverige. Den 28 augusti 2024 avslutade SAS sitt chapter 11 förfarande/företagsrekonstruktion i Sverige. SAS annoterades SAS fick nya ägare bestående av investerarna Castlake (32,0 %), Danska staten (26,4 %) Air France-KLM (19,9 %), Lind Invest (8,6%), samt övriga (13,1 %).

#### NYA OCH ÄNDRADE STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM GÄLLER FÖR RÄKENSKAPSÅRET 2023/24

Under 2023/2024 har det inte skett några väsentliga förändringar av IFRS som har påverkat koncernen.

#### NYA OCH ÄNDRADE STANDARDER OCH TOLKNINGAR SOM INTE TRÄTT I KRAFT OCH INTE HAR TILLÄMPATS I FÖRTID AV KONCERNEN

Inga väsentliga nya och ändrade standarder, agendabeslut och tolkningar har publicerats för koncernens redovisning för räkenskapsåret som börjar den 1 november 2024 eller senare med undantag för IFRS 18 som kommenteras nedan.

#### IFRS 18 Utformning av och upplysningar i finansiella rapporter

I april 2024 publicerade IASB den nya standarden IFRS 18 Utformning av och upplysningar i finansiella rapporter som kommer att ersätta IAS 1 Utformning av finansiella rapporter. Med IFRS 18 införs nya krav på utformningen av och upplysningarna i finansiella rapporter. Den nya standarden träder i kraft för räkenskapsår som börjar på eller efter den 1 januari 2027. Tidigare tillämpning tillåts. Standarden har ännu inte godkänts av EU. Det går inte att säga i nuläget hur IFRS 18 kommer att påverka utformningen av SAS finansiella rapporter.

#### KONSOLIDERINGSPRINCIPER

Koncernredovisningen omfattar finansiella rapporter för moderföretaget och enheter över vilka koncernen har bestämmande inflytande. Koncernen kontrollerar ett företag när den exponeras för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt innehav i företaget och har möjlighet att påverka avkastningen genom sitt inflytande i företaget.

Företag där koncernens ägande uppgår till minst 20 % och högst 50 %, eller där koncernen har betydande inflytande på annat sätt men inte kan utöva ett bestämmande inflytande, definieras som intresseföretag. Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Resultat från dotterföretag som förvärvats under året ingår i koncernens

resultat från och med den dag då det kom under koncernens kontroll. De nettotillgångar som kan särskiljas, såväl materiella som immateriella, i nyligen förvärvade dotterföretag konsolideras i de finansiella rapporterna på basis av verkligt värde för koncernen vid det datum då koncernen fick kontroll. Resultat från dotterföretag som avyttrats under räkenskapsåret ingår i koncernens resultat fram till försäljningsdagen.

Innehav utan bestämmande inflytande i nettotillgångar hos konsoliderade dotterföretag redovisas i koncernens balansräkning som en separat komponent i eget kapital. Koncernens resultat och komponenter i övrigt totalresultat är hänförligt till moderföretagets ägare och till innehav utan bestämmande inflytande. Alla koncerninterna transaktioner, balansposter, intäkter och kostnader elimineras vid konsolidering.

#### RÖRELSEFÖRVÄRV

Förvärv av dotterföretag och rörelser redovisas enligt förvärvsmetoden. Anskaffningsvärdet för rörelseförvärv värderas som det sammanlagda verkliga värdet (vid förvärvstidpunkten då bestämmande inflytande erhålls) för förvärvade tillgångar, uppkomna eller övertagna skulder samt emitterade egetkapitalandelar utfärdade av koncernen i utbyte mot kontroll av den förvärvade rörelsen. Förvärvsrelaterade kostnader redovisas i resultatet när de uppkommer. I anskaffningsvärdet ingår även verkligt värde vid förvärvstidpunkten för de tillgångar eller skulder som är följden av en överenskommelse om villkorad köpeskilling. Villkorad köpeskilling klassificeras antingen som eget kapital eller som finansiell skuld. Belopp klassificerade som finansiella skulder omvärderas varje period till verkligt värde. Eventuella omvärderingsvinster och -förluster redovisas i resultatet.

Det förvärvade företagens identifierbara tillgångar, skulder och eventualförpliktelser som uppfyller kraven för redovisning enligt IFRS 3 "Rörelseförvärv" redovisas till sitt verkliga värde på förvärvsdagen.

Vid rörelseförvärv där summan av anskaffningsvärdet, eventuellt innehav utan bestämmande inflytande, och verkligt värde vid förvärvstidpunkten på tidigare aktieinnehav överstiger verkligt värde vid förvärvstidpunkten på identifierbara förvärvade nettotillgångar redovisas skillnaden som goodwill i balansräkningen. Om skillnaden är negativ redovisas denna som en vinst på ett förvärv till lågt pris direkt i resultatet efter omprövning av skillnaden.

#### Innehav utan bestämmande inflytande

Förändringar i moderföretagets andel i ett dotterföretag som inte leder till en förlust av bestämmande inflytande redovisas som egetkapitaltransaktioner (det vill säga som transaktioner med koncernens ägare). Eventuell skillnad mellan det belopp med vilket innehav utan bestämmande inflytande justeras och det verkliga värdet på den erlagda eller erhållna ersättningen redovisas direkt i eget kapital och fördelas på moderföretagets ägare.

#### Förlust av bestämmande inflytande

När moderföretaget förlorar bestämmande inflytande över ett dotterföretag,

Fortsättning not 1

beräknas vinsten eller förlusten vid avyttringen som skillnaden mellan:

- summan av det verkliga värdet för den erhållna ersättningen och det verkliga värdet av eventuellt kvarvarande innehav och
- de tidigare redovisade värdena för dotterföretagets tillgångar (inklusive goodwill), skulder och eventuellt innehav utan bestämmande inflytande.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## INNEHAV I INTRESSEFÖRETAG

Intresseföretag är alla de företag där koncernen har ett betydande men inte bestämmande inflytande, vilket i regel gäller för aktieinnehav som omfattar mellan 20 % och 50 % av rösterna. Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Resultat i intresseföretag redovisas med utgångspunkt i koncernens ägarandel av resultat för dessa intresseföretag. Eventuella förluster hos intresseföretag redovisas i koncernredovisningen tills innehavet i sådana intresseföretag skrivs ned till noll. Efter detta redovisas förluster endast i den utsträckning koncernen är skyldig att ge ekonomiskt stöd till sådana intresseföretag.

Det redovisade värdet för innehav i intresseföretag motsvarar kostnaden för varje investering, inklusive goodwill, andelen balanserade vinstmedel efter förvärvet och andra eventuella förändringar i eget kapital. Det redovisade värdet av innehav i intresseföretag värderas regelbundet, och om värdet har sjunkit skrivs det ned under den period då detta skedde.

Vinster och förluster från transaktioner med intresseföretag elimineras proportionerligt med koncernens intresse i dessa företag.

## SEGMENTRAPPORTERING

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

## Geografisk information om intäkter från externa kunder samt tillgångar

Koncernens operativa uppföljning av trafikintäkterna baseras på destination. Trafikintäkter från inrikes trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige allokeras till Inrikes. Trafik mellan de tre länderna hänförs till Intraskandinaviskt. Övriga trafikintäkter allokeras till det geografiska område där destinationen ligger. Övriga rörelseintäkter fördelas geografiskt baserat på försäljningsland. Utöver detta presenteras i not 2 koncernens totala intäkter baserat på försäljningsland.

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

## OMRÄKNING AV UTLÄNDSK VALUTA

De enskilda finansiella rapporterna för företag inom koncernen värderas i företagets funktionella valuta, det vill säga valutan i den ekonomiska miljö där de primärt har sin verksamhet.

Transaktioner i andra valutor än företagets funktionella valuta (utländska

valutor) omräknas enligt de valutakurser som rådde vid transaktionstillfället. Vid varje balansdatum ska monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens valutakurser. Icke-monetära poster redovisade till verkligt värde i utländsk valuta omräknas till de kurser som rådde den dag då det verkliga värdet fastställdes. Icke-monetära poster som värderats till sitt anskaffningsvärde i en utländsk valuta omräknas inte.

Kursdifferenser som uppstår på grund av omräkning redovisas som vinst eller förlust under den period då de uppstår, förutom kursdifferenser vid transaktioner som ingåtts för att säkra nettoinvesteringar i utländska dotterföretag och kursdifferenser på monetära poster som ska erhållas från eller betalas till en utländsk verksamhet för vilka betalning varken planeras eller sannolikt kommer att göras och som utgör en del av nettoinvesteringen i en utländsk verksamhet. Dessa differenser redovisas i övrigt totalresultat.

För koncernredovisningen omräknas tillgångar och skulder i koncernens utlandsverksamheter till balansdagens valutakurser. Intäkter och kostnader omräknas till genomsnittskursen under perioden, under förutsättning att valutakurserna inte fluktuerar väsentligen under perioden. I så fall används valutakursen på transaktionsdagen. Eventuella omräkningsdifferenser redovisas i övrigt totalresultat.

De valutakurser som tillämpas vid omräkning av de finansiella rapporterna i konsolideringssyfte är följande:

## VALUTAKURSER

			Balansdagskurs		Genomsnittskurs	
			2024	2023	2023–2024	2022–2023
			31 okt	31 okt	Nov–okt	Nov–okt
Danmark	DKK	100	155,25	158,40	153,19	149,66
Norge	NOK	100	97,29	99,74	98,55	103,53
USA	USD		10,97	11,12	10,52	10,62
Storbritannien	GBP		13,85	13,53	13,39	12,80
Schweiz	CHF	100	1 232,94	1 233,74	1 196,18	1 076,66
Japan	JPY	100	7,02	7,40	6,98	7,61
EMU-länder	EUR		11,58	11,82	11,42	11,13

## FINANSIELLA INSTRUMENT, REDOVISNINGSPRINCIPER

### Finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar redovisas i koncernens balansräkning när koncernen blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Finansiella tillgångar värderas vid det första redovisningstillfället till verkligt värde och klassificeras därefter till upplupet anskaffningsvärde, verkligt värde via övrigt totalresultat (FVOCI) eller verkligt värde via resultatet (FVTPL). Klassificeringen av finansiella tillgångar beror på tillgångens egenskaper och inom vilken affärsmodell den hålls.

Verkligt värde på en finansiell tillgång fastställs vanligtvis genom hänvisning till officiella marknadsnoteringar. När marknadsnoteringar saknas fastställs det verkliga värdet genom allmänt vedertagna

värderingsmetoder såsom diskontering av framtida kassaflöden baserat på tillgänglig marknadsinformation.

Upplupet anskaffningsvärde beräknas med hjälp av effektivräntemetoden där eventuella över- eller underkurser samt direkt hänförliga kostnader och intäkter periodiseras över kontraktets löptid med hjälp av effektivräntan. Effektivräntan är den ränta som ger instrumentets anskaffningsvärde som resultat vid nuvärdesberäkning av framtida kassaflöden.

### Finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde

Finansiella tillgångar klassificeras som redovisade till upplupet anskaffningsvärde om de avtalsmässiga villkoren resulterar i betalningar som endast avser kapitalbelopp och ränta på det utestående kapitalbeloppet samt att den finansiella tillgången innehas under en affärsmodell vars syfte är att inneha finansiella tillgångar för att erhålla kontraktuella kassaflöden. Samtliga av koncernens finansiella tillgångar, med undantag för derivat, redovisas till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden. Redovisning i efterföljande perioder sker till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för nedskrivningar.

### Nedskrivning av finansiella tillgångar

Koncernens finansiella tillgångar, som värderas till upplupet anskaffningsvärde, prövas vid varje bokslutstillfälle för nedskrivningsbehov baserat på förväntade kreditförluster (ECL). Reservering för kundfordringar baseras alltid på förväntade kreditförluster under livstiden. Om det inte finns någon förväntning om att erhålla betalning skrivs hela tillgångens värde av. Förluster och bortskrivningar redovisas som kostnader i resultaträkningen.

### Derivat och säkringsredovisning

Koncernen använder sig av derivatinstrument för att hantera exponeringar mot fluktuationer i räntesatser, valutakurser och bränslepris. De derivatinstrument som används redovisas i huvudsak enligt reglerna för säkringsredovisning i IFRS 9. Koncernens säkringsinstrument betecknas som säkring av verkligt värde och kassaflödessäkring. Derivat som ej uppfyller kraven för säkringsredovisning omvärderas löpande till verkligt värde över resultaträkningen (FVTPL). Derivat med ett positivt värde redovisas som kortfristiga tillgångar i koncernens balansräkning, och derivat med ett negativt värde redovisas som kortfristiga skulder.

För säkringar av verkligt värde redovisas den effektiva och den ineffektiva delen av förändringen i verkligt värde på derivatet i årets resultat, tillsammans med vinsten eller förlusten på den säkrade posten hänförlig till den risk som skyddas.

Vid säkring av prognostiserade kassaflöden redovisas den effektiva delen av förändringen i verkligt värde på utestående derivat i övrigt totalresultat till dess att underliggande transaktion avspeglas i årets resultat, varvid eventuella uppskjutna säkringsvinster eller säkringsförluster återvinns till årets resultat. Den ineffektiva delen av förändringen i verkligt värde på ett derivat som används för kassaflödessäkring redovisas i årets resultat. Skulle den säkrade framtida transaktionen resultera i en icke finansiell tillgång eller



Fortsättning not 1

skuld inkluderas vinsterna och förlusterna i anskaffningsvärdet på tillgången eller skulden när den redovisas första gången.

För värdering av effektiviteten sker en övergripande bedömning om säkringsrelationen är effektiv eller inte. Det initiala tidsvärdet behandlas som en kostnad för säkringsstrategin och förändringar i tidsvärdet redovisas i övrigt totalresultat.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## Finansiella skulder

Finansiella skulder, exklusive derivat, värderas initialt till verkligt värde och därefter till upplupet anskaffningsvärde med tillämpning av effektivräntemetoden.

## Leverantörsskulder

Leverantörsskulder har en förväntad kort löptid och kategoriseras därför som korta skulder där ränteeffekten är oväsentlig. Redovisning sker till nominellt belopp utan diskontering.

## Låneskulder

Långfristiga låneskulder, det vill säga skulder med löptid längre än ett år, utgörs av räntebärande skulder till banker och kreditinstitut samt emitterade obligationslån. Kortfristiga låneskulder utgörs av kortfristig del av den räntebärande långfristiga låneskulden, det vill säga den del av lånen som ska amorteras, under kommande räkenskapsår, samt övriga kortfristiga räntebärande skulder med en återstående löptid som är kortare än ett år.

Låneskulder redovisas initialt till verkligt värde, med avdrag för transaktionskostnader, och därefter till upplupet anskaffningsvärde enligt effektivräntemetoden.

## HYBRIDOBIGATIONER

Hybridobligationer emitterades i oktober 2020 till den danska och svenska staten till ett sammanlagt belopp om 6 000 MSEK. Ett obligationslån på 2 250 MSEK konverterades i oktober 2020 till en hybridobligation om 1 615 MSEK och resterande belopp konverterades till aktier. Under 2023/2024 har hybridobligationerna blivit inlösta i samband med avslutande av chapter 11/ företagsrekonstruktion i Sverige.

## KONVERTIBELT SKULDEBREV

Under räkenskapsåret har SAS AB emitterat ett konvertibelt skuldebrev till de fyra största ägarna; Castlelake, Air France-KLM, Lind Invest och Danska staten. Det konvertibla skuldebrevet har en löptid på max 7 år med en årlig ränta om 6,5 % + 3 M TERM SOFR och anses vara en skuld i sin helhet i enlighet med IFRS 9. Det konvertibla skuldebrevet erbjuder ägarna, baserat på att vissa krav är uppfyllda, att antingen konvertera lånet till aktier, där optionen för konvertering blir olika värd beroende på när i tiden en eventuell konvertering skulle ske. I det fall en sådan skulle ske finns det en risk att övriga ägares innehav kan komma att utspädas. Väljer ägarna till konvertibeln att inte konvertera skulden till aktier utan att den istället går till återbetalning har ägarna till konvertibeln istället rätt till ytterligare ränteersättning. SAS kontrollerar inte hur det konvertibla skuldebrevet ska hanteras. SAS har värderat optionen i konvertibeln (det sk inbäddade derivatet) till verkligt värde baserat på den

kännedom som SAS har om bland annat ägarna, flygmarknaden som helhet samt villkoren i det konvertibla skuldebrevet. Faktiska resultatet av utfallet kring konvertibeln kan avvika från ledningens bedömning vilket i sin tur kan påverka koncernens resultat.

## MATERIELLA TILLGÅNGAR

Materiella tillgångar redovisas till historiskt anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuell nedskrivning. Dessa tillgångar skrivs av linjärt till beräknat restvärde över den förväntade nyttjandeperioden. Eftersom komponenter i flygplan har varierande nyttjandeperiod har koncernen delat upp komponenterna i avskrivningssyfte. Kostnader för rutinmässigt flygplansunderhåll samt reparationer resultatförs löpande. Omfattande modifieringar, bland annat de större obligatoriska genomgångarna av motorerna, och förbättringar på anläggningstillgångar aktiveras och skrivs av tillsammans med den tillgång som arbetet hänförs till, över dess kvarvarande nyttjandeperiod. Investeringar i hyrda lokaler skrivs av över beräknad nyttjandeperiod, dock ej överstigande kvarvarande hyresperiod för hyrda lokaler.

Resultat vid avyttring eller utrangering av materiell anläggningstillgång beräknas som skillnaden mellan försäljningsvärdet och det redovisade värdet. Den vinst eller förlust som uppstår redovisas i resultatet. Avskrivningar baseras på följande förväntade nyttjandeperioder:

Tillgångsklass	Avskrivning
Flygplan	20 år <sup>1</sup>
Reservmateriel och reservdelar	20 år <sup>1</sup>
Motorkomponenter (genomsnitt)	8 år <sup>2</sup>
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan	5–10 år
Övriga inventarier och fordon	3–5 år
Byggnader	5–50 år

1) Beräknat restvärde efter en nyttjandeperiod på 20 år uppgår till 10 %.

2) Avskrivning sker utifrån motorernas användning.

## LEASING

SAS tillämpar redovisningsstandarden IFRS 16 Leasingavtal där lease-tagaren redovisar en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en finansiell skuld i balansräkningen. I resultaträkningen redovisas en kostnad för avskrivning av nyttjanderättstillgången och en räntekostnad för den finansiella skulden.

SAS tillämpar IFRS 16 på alla leasingavtal. IFRS 16 tillåter undantag för korttidsleasing och leasingavtal där den underliggande tillgången är av lågt värde (under 5 000 USD). Korttidsleasing är leasingavtal som vid startdatumet har en leasingperiod på högst 12 månader och som inte innehåller en köpoption. Leasingbetalningar för korttidsleasing och leasingavtal med lågt värde redovisas i huvudsak linjärt i resultaträkningen över leasingperioden och redovisas i rörelseresultatet som leasingkostnader.

## FLYGPLAN

### Leasingperiod

Den leasingperiod som används för leasingavtal för flygplan är normalt den

icke uppsägningsbara perioden i leasingavtalet. Vissa leasingavtal innehåller optioner om förlängning eller köpoptioner för tillgången, och optioner beaktas i leasingperioden om koncernen är rimligt säker på att utnyttja optionerna. Koncernen inkluderar i allmänhet inte optioner i leasingperioden, eftersom det finns en väsentlig osäkerhet om de kommer att utnyttjas. Mot slutet av leasingperioden och den relevanta optionen har koncernen en bättre uppfattning om det är förmånligt att inleda förhandlingar om att behålla flygplanet ytterligare en tid. Om koncernen bestämmer sig för att utnyttja en option till förlängning eller en option att köpa tillgången omvärderas leasing-skulden. Andra fakta som indikerar att en option skulle kunna utnyttjas är större ändringar på flygplanet, såsom en kabinrenovering.

### Diskonteringsränta

För nya avtal har koncernen valt att tillämpa den implicita räntan i leasingavtalet. I flygplansleasingavtal definieras inte tydligt den implicita räntan enligt definitionen i IFRS 16. Eftersom flygplanets verkliga värden anges av tredje parter har SAS beslutat att beräkna räntan för diskontering av leasing-skulder utifrån flygplanets tillgängliga verkliga värden. Räntan beräknas per avtal. Den implicita räntan i leasingavtalet definieras som den ränta som gör att summan av nuvärdet av leasingbetalningarna och nuvärdet på den underliggande tillgångens restvärde vid slutet av leasingavtalet motsvarar det verkliga värdet på den underliggande tillgången.

### Sale & Leaseback

Ibland säljer SAS ett flygplan till en leasegivare och hyr sedan tillbaka tillgången från leasegivaren. I varje enskild transaktion beslutar koncernen om överföringen till leasegivaren räknas som en försäljning enligt IFRS 15. Om leasingavtalet mellan SAS och leasegivaren innehåller en option om återköp av flygplanet räknas vanligen inte den initiala överföringen från SAS till leasegivaren som en försäljning. I detta fall fortsätter koncernen att redovisa flygplanet som ägt i balansräkningen med motsvarande finansiell skuld enligt IFRS 9. Om överföringen räknas som en försäljning tillämpar SAS reglerna för sale and leaseback i IFRS 16, där den nyttjanderätt som uppstår ur leaseback-situationen värderas till den del av tillgångens tidigare redovisade värde som avser den nyttjanderätt som SAS behåller. Det innebär att endast den del av resultatet som avser överföringen av flygplanet redovisas i resultaträkningen.

### Kostnader för återställande av tillgången

SAS är skyldig att återlämna de leasade flygplanen och deras motorer enligt återlämningsvillkor som anges i leasingavtalet. Om flygplanens och motorernas skick vid återlämningsstidpunkten skiljer sig från det avtalade återlämnings-skicket måste koncernen antingen ersätta leasegivaren kontant för skillnaden eller åtgärda flygplanet och motorerna så att de uppfyller de avtalade villkoren.

I enlighet med IFRS 16 har SAS delat upp underhållskostnader i två grupper: kostnader som uppkommer oberoende av flygplanens användning och kostnader som uppkommer beroende av flygplanens användning.

Kostnader som uppkommer oberoende av flygplanens användning ingår i nyttjanderätten och avsättningar per startdatumet. Dessa kostnader omfattar den slutkontroll och målning som krävs vid återlämning av flygplanen.

Fortsättning not 1

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

För kostnader som uppkommer beroende av de leasade flygplanens användning gör SAS löpande avsättningar för användningen. Se detaljerad information i avsnittet "Kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering" i not 1. Underhållskostnader för ägda flygplan aktiveras och skrivs av tillsammans med den tillgång som arbetet hänförs till. Se mer information i avsnittet "Materiella tillgångar" i not 1.

#### Wet lease

SAS hyr flygplanskapacitet från externa operatörer genom wet lease. Koncernen redovisar varje leasingkomponent separat från icke-leasingkomponenter. Det belopp i avtalet som har allokerats till flygplanen är baserat på flygplanets relativa fristående pris och det sammanlagda fristående priset på wet-lease-tjänster.

Den leasingperiod som används för leasade wet lease flygplan är den icke uppsägningsbara perioden i leasingavtalen. Vissa avtal innehåller optioner, men de har inte inkluderats eftersom det finns en väsentlig osäkerhet om de kommer att utnyttjas.

Det finns ingen väsentlig återlämningskyldighet gällande de leasade wet lease flygplanen.

## FASTIGHETER

### Leasingperiod

Den leasingperiod som används för leasingavtal för fastigheter är den icke uppsägningsbara perioden i leasingavtalen. Optioner att förlänga leasingperioden har inte inkluderats eftersom det finns en väsentlig osäkerhet om de kommer att utnyttjas.

### Kostnader för återställande av tillgången

Det finns ingen väsentlig återlämningskyldighet gällande de leasade fastigheterna.

## GROUND HANDLING-UTRUSTNING

### Leasingperiod

Den leasingperiod som används för leasingavtal för ground handling-utrustning är vanligen den icke uppsägningsbara perioden i leasingavtalen. Vissa leasingavtal innehåller optioner om förlängning och de har inkluderats om koncernen bedömer att optionerna kommer att utnyttjas.

## ÖVRIGA TILLGÅNGAR

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

## Koncernen som leasegivare

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

## IMMATERIELLA TILLGÅNGAR

Immateriella tillgångar utgörs av goodwill och aktiverade utgifter för system-utveckling. Koncernen bedriver ingen verksamhet avseende forskning och utveckling (FoU).

Immateriella tillgångar redovisas i balansräkningen när:

- en identifierbar, icke-monetär tillgång föreligger
- det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelar som kan hänföras till tillgången kommer att tillfalla företaget
- tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt
- SAS har kontroll över tillgången

Goodwill redovisas i balansräkningen som en immateriell tillgång till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade nedskrivningar. Goodwill utgörs av det belopp varmed summan av anskaffningsvärdet, eventuellt innehav utan bestämmande inflytande och verkligt värde vid förvärvstidpunkten på tidigare aktieinnehav överstiger verkligt värde vid förvärvstidpunkten på identifierbara förvärvade nettotillgångar.

Vinst eller förlust vid avyttringen av en enhet inkluderar kvarvarande redovisat värde på den goodwill som avser den avyttrade verksamheten.

Goodwill har bedömts ha en obestämbar nyttjandeperiod. Goodwill allokeras till minsta möjliga kassagenererande enhet och det redovisade värdet provas minst en gång per år för ett eventuellt nedskrivningsbehov. Prövning av nedskrivningsbehovet sker dock oftare om det finns indikationer på att en värdeminskning har inträffat. En analys av diskonterat kassaflöde utförs utifrån kassaflödena från den kassagenererande enheten och denna enhets redovisade värde av tillgångarna jämförs med deras återvinningsvärde. Dessa kassaflöden diskonteras med räntesatser som koncernen uppskattar vara den riskpåverkade genomsnittliga kapitalkostnaden för de aktuella verksamheterna. Eventuell nedskrivning redovisas omedelbart i resultatet.

Utvecklingskostnader som inte uppfyller ovan nämnda kriterier om när immateriella tillgångar ska redovisas i balansräkningen, resultatförs i den period de uppkommer. Utgifter för systemutveckling redovisas som en tillgång under förutsättning att de uppfyller ovan nämnda kriterier. Aktiverade IT-system skrivs av linjärt över tillgångens förväntade nyttjandeperiod vilken uppgår till mellan 1-4 år. Avskrivning på aktiverade IT-system ingår i posten avskrivningar i resultaträkningen.

## UTSLÄPPSRÄTTER

När utsläppsrätter erhålls vederlagsfritt från respektive lands myndighet redovisas dessa till nominellt belopp, vilket i praktiken innebär att både den immateriella tillgången och den förutbetalda intäkten värderas till noll. Inköpta utsläppsrätter avsedda för eget bruk redovisas som immateriella tillgångar under omsättningstillgångar till anskaffningskostnad med avdrag för nedskrivningar. Till den del förbrukade utsläppsrätter motsvaras av innehavda utsläppsrätter redovisas en avsättning i balansräkningen. Denna avsättning värderas till de innehavda utsläppsrätternas anskaffningsvärde. Till den del förbrukade utsläppsrätter överstiger innehavda utsläppsrätter värderas avsättningen till gällande marknadspris, med motsvarande kostnad i resultaträkningen.

## NEDSKRIVNING AV MATERIELLA-, IMMATERIELLA- OCH NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR MED BESTÄMBAR NYTTJANDEPERIOD

Koncernen utvärderar kontinuerligt huruvida det finns

indikationer på värdenedgång avseende materiella-, immateriella-, samt nyttjanderättstillgångar med bestämbar nyttjandeperiod för att identifiera potentiella nedskrivningsbehov. Om sådana indikationer identifieras görs en beräkning av återvinningsvärdet för tillgången (eller som en del av en kassagenererande enhet) för att fastställa den eventuella nedskrivningens storlek. Återvinningsvärdet definieras som det högre av tillgångens verkliga värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde. Om det beräknade återvinningsvärdet för tillgången (eller den kassagenererande enheten) är lägre än dess redovisade värde skrivs det redovisade värdet på tillgången (eller den kassagenererande enheten) ned. Hur återvinningsvärdet fastställs beror på vilken sorts tillgång det rör sig om.

Vid varje bokslutstillfälle utvärderas om det finns indikationer om att grunden för tidigare nedskrivningar inte längre föreligger eller har förbättrats. Om sådana indikationer finns omräknas återvinningsvärdet, och bokfört värde ökas till det lägre av återvinningsvärde och det bokförda värdet som tillgången skulle ha haft om tidigare nedskrivning inte hade ägt rum.

## VARULAGER OCH FÖRRÅD

Varulager och förråd av flygmateriel samt övriga förråd är redovisade till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Anskaffningsvärde beräknas genom att använda vägda genomsnittspriser. Nettoförsäljningsvärde beräknas dels genom bekräftelse från extern part men också på uppskattningar inom SAS baserat på liknande eller tidigare försäljningar av liknande varor.

## AVSÄTTNINGAR OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSE

Avsättningar redovisas då koncernen identifierar legala eller informella förpliktelser som ett resultat av historiska händelser, då dessa utfall är sannolika samt att de ekonomiska resurser som krävs för att lösa förpliktelserna med rimlig säkerhet kan uppskattas.

Ett omstruktureringsåtagande anses ha uppstått och avsättning för förpliktelsen görs när koncernen har fastställt en utförlig och detaljerad formell plan för omstruktureringen. Planen ska ha kommunicerats till berörda parter och antingen ha påbörjats eller blivit offentligt tillkännagiven.

## ERSÄTTNINGAR TILL ANSTÄLLDA

### Pensioner

Koncernen har olika pensionsordningar för sina anställda. Dessa varierar kraftigt på grund av olika lagstiftning och avtal om tjänstepensionssystem i de enskilda länderna.

För de pensionsordningar där arbetsgivaren har förpliktat sig för en bestämd premie har förpliktelsen mot arbetstagarna upphört när avtalade premier har elagts. Där förmånsbaserad pension har avtalats upphör inte förpliktelsen förrän avtalade pensioner utbetalats. Den skuld eller tillgång som redovisas i balansräkningen avseende förmånsbestämda pensionsplaner är nuvärdet av den förmånsbestämda förpliktelsen vid rapportperiodens slut minskat med verkligt värde på förvaltningstillgångarna. Den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen beräknas årligen av oberoende

Fortsättning not 1

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

aktuarier med tillämpning av den s.k. projected unit credit method. Årets pensionskostnad avseende förmånsbestämda pensionsplaner är sammansatt av nuvärdet av årets pensionsintjäning och ett räntenetto, vilket beräknas med diskonteringsräntan på den förmånsbaserade pensionsskulden eller pensionstillgången, och redovisas som en personalkostnad inom rörelse-resultatet. Samtliga avvikelser i uppskattningar redovisas omedelbart i övrigt totalresultat.

### Uppsägningslöner

Ersättningar vid uppsägning utgår när en anställd sagts upp före normal pensionstidpunkt eller då en anställd accepterar frivillig avgång från anställning i utbyte mot sådana ersättningar. Koncernen redovisar avgångsvederlag när det föreligger sådan skyldighet enligt anställningskontrakt eller vid uppsägning som resultat av ett erbjudande som gjorts för att uppmuntra till frivillig avgång från anställd.

### INTÄKTSREDOVISNING

Redovisningen av intäkter från avtal kunder sker enligt en femstegsmodell som kräver att intäkter ska redovisas när kontroll över en vara eller tjänst har överförts till kunden. Samtliga kundkontrakt i koncernen har analyserats med utgångspunkt i femstegsmodellen. De identifierade prestationsåtagandena fullföljs vid ett visst tillfälle.

### Passagerarintäkter

När SAS eller annat flygbolag utför transporten, dvs. flygresan, fullgör koncernen sitt prestationsåtagande mot kunden vilket medför att passagerarintäkten redovisas i resultaträkningen. Mellan tidpunkten för försäljning av flygbiljetten till genomförandet av flygresan redovisas sålda flygbiljetter som en kortfristig trafikavräkningssskuld i koncernens balansräkning. Koncernen bedömer löpande den beräknade trafikavräkningssskulden, se ytterligare information under "Övriga trafikintäkter".

Ombokningsavgifter, dvs. avgifter för att ändra exempelvis tidpunkt eller destination på sin redan bokade flygbiljett, redovisas som intäkt i samband med att flygresan utförs.

### Charterintäkter

SAS har avtal med kunder rörande charterflygningar. Likt passagerarintäkter uppfyller koncernen sitt prestationsåtagande mot kunden när flygresan utförs. Således redovisas charterintäkter i resultaträkningen då transporten genomförs.

### Post- och fraktintäkter

Koncernen tillhandahåller godstransporttjänster, både i passagerarplan och kommersiella fraktflygningar. Prestationsåtagandet mot kunden fullgörs i samband med att frakttjänsten utförs. Således redovisas post- och fraktintäkter i resultaträkningen när transporten genomförs.

### Övriga trafikintäkter

I övriga trafikintäkter ingår huvudsakligen förbokade säten, övervikt av bagage, outnyttjade biljetter och intäktsjusteringar. Förbokade säten och övervikt av

bagage är exempel på "ancillary"-intäkter som alla är tätt förknippade med flygresan. Dessa intäktsredovisas i samband med att flygresan utförs.

Koncernen gör månatliga bedömningar av flygbiljetter som ej har utnyttjats. Outnyttjade och ej längre giltiga biljetter redovisas som en övriga trafikintäkt med utgångspunkt i historisk användningsnivå för outnyttjade biljetter den senaste 24-månadersperioden. Eventuella skillnader mellan tidigare månaders bedömningar och faktiskt utfall redovisas i resultaträkningen.

Koncernen bedömer löpande den beräknade kortfristiga trafikavräkningssskulden och redovisar eventuella justeringar mot "övriga trafikintäkter" under den period då bedömningarna gjorts. Dessa justeringar gäller i första hand återbetalningar, utbyten, transaktioner med andra flygbolag och andra poster som slutbetalas under en period som kommer senare än respektive biljettförsäljning och till annat belopp än det ursprungliga försäljningspriset.

### Övriga rörelseintäkter

Övriga rörelseintäkter inkluderar huvudsakligen intäkter för försäljning ombord, ground handling-tjänster, tekniskt underhåll och försäljning av EuroBonus-poäng.

Ombordförsäljning intäktsredovisas i samband med försäljningstillfället. Intäkter för utförda ground handling-tjänster och tekniskt underhåll redovisas i samband med att tjänsterna utförs.

Försäljning av EuroBonus-poäng till kreditkortpartners redovisas som en intäkt i samma period som EuroBonus-medlemmar nyttjar sina kreditkort och EuroBonus-skulden uppstår i koncernens balansräkning. Se ytterligare information om EuroBonus-skulden nedan.

### Lojalitetsprogram – EuroBonus

Genom medlemskap i koncernens lojalitetsprogram, EuroBonus, kan kunderna tjäna bonuspoäng genom att flyga med SAS och/eller andra Star Alliance-bolag samt genom att handla från kommersiella samarbetspartners, till exempel hyrbils- och kreditkortsföretag. Tilldelning av lojalitetspoäng betraktas som en separat identifierbar transaktion vid köp av flygbiljetter. I samband med att poäng tjänas in ökar EuroBonus-skulden i koncernens balansräkning, med motsvarande minskning av intäkter. Den del av biljettpriset som allokeras till lojalitetspoängen värderas till poängens relativa fristående försäljningspris och redovisas som en intäkt först i den period som åtagandet uppfylls.

### Kontraktstillgångar och kontraktsskulder

IFRS 15 har termerna kontraktstillgångar och kontraktsskulder. Koncernen presenterar avtal i balansräkningen som kontraktsskulder eller kontraktstillgångar beroende på förhållandet mellan koncernens prestation och kundens betalning per rapporteringsdagen. Upplupna intäkter räknas som kontraktstillgångar då koncernen uppfyller sitt prestationsåtagande innan betalning sker från kund. Trafikavräkningssskulden och lojalitetsprogrammet räknas som kontraktsskulder då betalningen från kunder sker innan prestationsåtagandet uppfylls av koncernen. Information om prestationsåtagandets uppfyllande återfinns tidigare i detta avsnitt under rubrikerna "Passagerarintäkter" samt "Lojalitetsprogram – EuroBonus".

Trafikavräkningssskulden presenteras likt tidigare på en separat rad i koncernens balansräkning, medan lojalitetsprogrammet presenteras bland

övriga skulder (långfristig). Koncernen lämnar upplysningar om kontraktstillgångar och kontraktsskulder, se not 24.

### LÅNEUTGIFTER

Låneutgifter som uppkommer i verksamheten resultatförs under den period de uppkommer. Låneutgifter avseende förskottsbetalningar hänförliga till ännu ej levererade flygplan aktiveras som del i anskaffandet av kvalificerade produktionsresurser. I det fall beslut fattats om sale and leaseback upphör aktivering av räntekostnader. Avskrivningar av aktiverade låneutgifter påbörjas vid idrifttagande av flygplanen och sker enligt huvudprincipen för flygplan.

### SKATTER

Aktuell skatt för perioden baseras på periodens resultat justerat för skattemässigt icke avdragsgilla kostnader och icke skattepliktiga intäkter. Den aktuella skatten beräknas utifrån per balansdagen gällande skattesatser.

Vid redovisning av uppskjuten skatt tillämpas balansräkningsmetoden varvid temporära skillnader, skillnader mellan tillgångars eller skulders redovisade och skattemässiga värden, resulterar i en uppskjuten skattefordran eller skatteskuld. Uppskjutna skatteskulder redovisas för samtliga skattepliktiga temporära skillnader, medan uppskjutna skattefordringar redovisas i den utsträckning det är sannolikt att skattepliktiga överskott kommer att skapas mot vilka de avdragsgilla temporära skillnaderna kan utnyttjas, eller innan rätten att utnyttja underskottsavdrag går förlorad.

Uppskjutna skatteskulder redovisas avseende samtliga skattepliktiga temporära skillnader hänförliga till investeringar i dotter- och intresseföretag utom i de fall koncernen kan styra tidpunkten för återföring av de temporära skillnaderna och det är sannolikt att en sådan återföring inte sker inom en överskådlig framtid.

Uppskjuten skatt beräknas utifrån de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller aviserade per balansdagen. Uppskjuten skatt resultatförs, utom i de fall då den är relaterad till poster som bokförs i övrigt totalresultat eller direkt mot eget kapital, då den uppskjutna skatten också bokförs i övrigt totalresultat respektive direkt mot eget kapital.

Uppskjutna skattefordringar och uppskjutna skatteskulder nettoredo visas om posterna avser samma skattemyndighet.

### KRITISKA REDOVISNINGSBEDÖMNINGAR OCH KÄLLOR TILL OSÄKER VÄRDERING

Upprättandet av bokslut och tillämpningen av redovisningsprinciper baseras ofta på ledningens bedömningar eller på uppskattningar och antaganden om de redovisade beloppen av tillgångar och skulder som inte är direkt uppenbara utifrån andra källor. Dessa uppskattningar samt antaganden i samband med dessa baseras på tidigare erfarenheter och andra faktorer som anses vara relevanta. Faktiska resultat kan komma att skilja sig från dessa uppskattningar.

Uppskattningarna och underliggande antaganden ses över regelbundet. Ändrade uppskattningar redovisas i den period uppskattningen ändras om ändringen endast påverkar denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Nedan beskrivs övergripande de redovisningsprinciper som påverkas av sådana uppskattningar eller antaganden som förväntas ha den största inverkan på koncernens redovisade resultat eller finansiella ställning. För uppgifter

Fortsättning not 1

om redovisade värden på balansdagen hänvisas till balansräkningen med tillhörande nothänvisningar.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## Nedskrivning av tillgångar

Koncernen granskar de bokförda värdena på sina tillgångar för att avgöra om det finns några indikationer på att dessa tillgångar behöver skrivas ned. När dessa bedömningar görs allokeras tillgångar som inte genererar eget kassaflöde till en lämplig kassagenererande enhet.

Företagsledningen ska göra vissa antaganden vid värdering av tillgångarna, inklusive tidpunkt och värde för kassaflöden som ska genereras genom tillgångarna. Det uppskattade framtida kassaflödet baseras på rimliga antaganden vilka representerar ledningens bästa uppskattning av de ekonomiska förutsättningar som kommer att föreligga under tillgångens återstående livslängd, och baseras på senaste finansiella plan som godkänts av ledningen. På grund av denna subjektivitet kommer dessa uppskattningar sannolikt att avvika från framtida faktiska verksamhetsresultat och kassaflöden, och alla sådana avvikelser kan medföra en nedskrivning under kommande perioder.

## Pensioner

Pensionsantaganden är viktiga inslag i de aktuariella metoder som används för att mäta pensionsantaganden och värdera tillgångar och kan ha en väsentlig inverkan på redovisad pensionsförpliktelse, pensionstillgång och den årliga pensionskostnaden. De antaganden som är mest kritiska är diskonteringsränta, inflation och förväntad löneökning.

Den beräkning som enligt IAS 19 ska tillämpas vid beräkning av förmånsbestämda planer benämns Projected Unit Credit Method. Metoden kräver flera beräkningsmässiga antaganden (aktuariella parametrar) för att fastställa nuvärdet på den förmånsbestämda förpliktelsen. Aktuariella antaganden omfattar både demografiska och finansiella antaganden. Då antagandena måste vara neutrala och ömsesidigt förenliga ska de varken vara oförsiktiga eller överdrivet försiktiga. De ska återspegla det ekonomiska sambandet mellan faktorer såsom inflation, löneökningstakt, avkastning på förvaltningstillgångar och diskonteringsränta. Detta innebär att de ska vara realistiska utifrån kända ekonomiska samband och avspeglar SAS bästa bedömning av de faktorer som avgör den slutliga kostnaden för att lämna ersättningar efter avslutad anställning, d.v.s. pensionskostnaden.

Vid beräkning av pensionsförpliktelser, årets pensionsintjäning och avkastning på fonderade medel används parametrar som fastställs lokalt i respektive land baserat på den lokala marknadssituationen samt förväntad framtida utveckling. Detta innebär att parametrarna utgår från marknadens förväntningar vid rapportperiodens slut beträffande den tidsperiod under vilken förpliktelsen ska regleras.

Diskonteringsräntan har fastställts baserat på marknadsmässig avkastning på förstklassiga företagsobligationer (företrädesvis bostadsobligationer med minimum AA-rating) och löptiden återspeglar den uppskattade tidsfördelningen och storleken av pensionsutbetalningarna (durationen) samt den valuta som dessa ska betalas i.

Övriga antaganden baseras på förväntad utveckling under förpliktelsens löptid. Bedömningen avseende framtida lönejusteringar motsvarar inflationsantagandet i respektive land och förväntad livslängd är fastställd till DUS23 för

Sverige samt till K2013 för Norge, se vidare information i not 15.

Räntekostnaden på förpliktelsen samt förväntad avkastning på förvaltningstillgångarna redovisas i form av ett räntenetto, vilken har beräknats med diskonteringsräntan. Detta räntenetto klassificerar SAS som en personalkostnad och redovisar räntenettet inom rörelseresultatet.

Avvikelser kan uppstå om diskonteringsräntan förändras (en sänkt diskonteringsränta ökar nuvärdet av pensionsskulden och den årliga pensionskostnaden), eller av faktiska inflationsnivåer, lönejusteringar samt förväntad livslängd som avviker från koncernens antaganden. Förändrade antaganden kan medföra en väsentlig förändring av pensionstillgångarna, förpliktelser och pensionskostnader under kommande perioder.

Under året har diskonteringsräntan minskat för samtliga länder. Den svenska diskonteringsräntan minskades med 1,15 procentenheter till 3,30 %. För de svenska pensionsordningarna är inflation oförändrad under räkenskapsåret. Den totala effekten från främst förändrade diskonteringsräntor samt inflation medför en negativ påverkan på övrigt totalresultat om 1,7 mdr SEK. Avkastningen på förvaltningstillgångarna har varit lägre än diskonteringsräntan, vilket har inneburit en positiv påverkan på övrigt totalresultat om 0,9 mdr SEK.

Känsligheten vid förändringar av olika parametrar var för sig kan uppskattas enligt följande: En procentenhets förändring av diskonteringsräntan har en påverkan på förpliktelsen med cirka 1,8 mdr SEK och en procentenhets förändring av inflationsantagandet påverkar förpliktelsen med cirka 1,8 mdr SEK.

## Uppskjuten skatt

Koncernen redovisar uppskjutna skattefordringar vid varje balansdag i den utsträckning det är sannolikt att de kommer att utnyttjas under kommande perioder. Detta bygger på uppskattningar om framtida lönsamhet. Om dessa uppskattningar ändras kan det medföra minskade uppskjutna skattefordringar under kommande perioder för tillgångar som för närvarande redovisas i koncernens balansräkning. När framtida lönsamhetsnivåer uppskattas, beaktas verksamhetsresultat från de senaste åren och, om så behövs, övervägs försiktiga och genomförbara skatteplaneringsstrategier för att generera framtida lönsamhet. Om framtida lönsamhet är sämre än det belopp som kalkylerades när det uppskjutna skattebeloppet fastställdes kommer en minskning i uppskjutna skattefordringar att krävas, med motsvarande belastning av resultatet, utom i fall då den är relaterad till poster som bokförts direkt mot eget kapital. Om framtida lönsamhet överskrider den nivå som kalkylerats vid beräkningen av uppskjutna skattefordringar, kan ytterligare en uppskjuten skattefordran redovisas med motsvarande kreditering av resultatet, utom i det fall den uppskjutna skatten hänför sig till ett rörelseförvärv.

Om dessa uppskattningar ändras kan det också medföra nedskrivning av uppskjutna skattefordringar under kommande perioder för tillgångar som för närvarande redovisas i balansräkningen.

## Åtaganden avseende nyttjanderättstillgångar – flygplan

SAS gör löpande avsättningar relaterat till användningen för åtaganden som uppkommer i samband med leasing av flygplan. Åtaganden avser huvudsakligen motorer, men inkluderar även landningsställ, air frame och APU. Den finansiella effekten är beroende av ett stort antal faktorer, vilket gör

den svårbedömd. Då de större obligatoriska genomgångarna av motorer, landningsställ, air frame och APU avsätts för löpande minskar risken för att återlämningen ska få väsentlig effekt på koncernens resultat.

## Rättstvister

Koncernen är involverad i rättstvister och andra tvister som en naturlig del av affärsverksamheten. Det krävs bedömningar från ledningen för att avgöra det sannolika utfallet. Faktiska resultat av utfallet kan avvika från ledningens bedömning vilket i sin tur kan påverka koncernens resultat (se också förvaltningsberättelsen: legala frågeställningar).

## Konvertibelt skuldebrev

Under räkenskapsåret har SAS AB emitterat ett konvertibelt skuldebrev till de fyra största ägarna; Castlelake, Air France-KLM, Lind Invest och Danska staten. Det konvertibla skuldebrevet har en löptid på max 7 år med en årlig ränta om 6,5 % + 3 M TERM SOFR och anses vara en skuld i sin helhet i enlighet med IFRS 9. Det konvertibla skuldebrevet erbjuder ägarna, baserat på att vissa krav är uppfyllda, att antingen konvertera lånet till aktier, där optionen för konvertering blir olika värd beroende på när i tiden en eventuell konvertering skulle ske. I det fall en sådan skulle ske finns det en risk att övriga ägares innehav kan komma att utspädas. Väljer ägarna till konvertibeln att inte konvertera skulden till aktier utan att den istället går till återbetalning har ägarna till konvertibeln istället rätt till ytterligare ränteersättning. SAS kontrollerar inte hur det konvertibla skuldebrevet ska hanteras. SAS har värderat optionen i konvertibeln (det sk inbäddade derivatet) till verkligt värde baserat på den kännedom som SAS har om bland annat ägarna, flygmarknaden som helhet samt villkoren i det konvertibla skuldebrevet. Faktiska resultatet av utfallet kring konvertibeln kan avvika från ledningens bedömning vilket i sin tur kan påverka koncernens resultat.

## MODERFÖRETAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER

Moderföretaget har upprättat sin årsredovisning enligt Årsredovisningslagen och Rådet för hållbarhets- och finansiell rapporterings rekommendation RFR 2 "Redovisning för juridiska personer" samt tillämpliga uttalanden från Rådet för finansiell rapportering. RFR 2 innebär att moderföretaget i årsredovisningen för den juridiska personen ska tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för Årsredovisningslagen och Tryggandelagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som ska göras från IFRS.

## SKILLNADERNA MELLAN KONCERNENS OCH MODERFÖRETAGETS REDOVISNINGSPRINCIPER FRAMGÅR NEDAN:

**Pensioner:** De löpande pensionspremierna redovisas som kostnader. **Aktier i dotter- och intresseföretag:** Redovisas till anskaffningsvärde. Förvärvsrelaterade kostnader för dotterföretag, som kostnadsförs i koncernredovisningen, ingår som en del i anskaffningsvärdet för andelar i dotterföretag.

**Övriga aktier och andelar:** Redovisas till anskaffningsvärde.



## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 2 INTÄKTER

## INTÄKTER PER INTÄKTSSLAG

	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
Trafikintäkter:		
Passagerarintäkter	34 159	32 236
Charterintäkter	2 236	2 096
Fraktintäkter	1 056	1 183
Övriga trafikintäkter	3 661	2 992
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>41 112</b>	<b>38 507</b>
Övriga rörelseintäkter:		
Försäljning ombord	253	219
Ground Handling-tjänster	893	377
Tekniskt underhåll	559	207
Terminal- och speditionstjänster	290	135
Försäljningskommissioner och avgifter	532	781
Övriga rörelseintäkter	2 244	1 817
<b>Totala övriga rörelseintäkter</b>	<b>4 771</b>	<b>3 536</b>
<b>Summa</b>	<b>45 883</b>	<b>42 043</b>

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

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

## INTÄKTER PER VÄSENTLIGA LÄNDER

Trafikintäkter 2023/2024	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Total
Passagerarintäkter	8 289	8 563	4 569	12 738	34 159
Charterintäkter	682	1 155	396	3	2 236
Fraktintäkter	206	167	224	459	1 056
Övriga trafikintäkter	891	922	490	1 358	3 661
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>10 068</b>	<b>10 807</b>	<b>5 679</b>	<b>14 558</b>	<b>41 112</b>
<b>Totala övriga rörelseintäkter</b>	<b>829</b>	<b>1 033</b>	<b>213</b>	<b>2 696</b>	<b>4 771</b>
<b>Summa</b>	<b>10 897</b>	<b>11 840</b>	<b>5 892</b>	<b>17 254</b>	<b>45 883</b>

Trafikintäkter 2022/2023	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Total
Passagerarintäkter	7 709	8 545	4 125	11 857	32 236
Charterintäkter	618	1 052	426	-	2 096
Fraktintäkter	238	171	281	493	1 183
Övriga trafikintäkter	717	795	383	1 097	2 992
<b>Totala trafikintäkter</b>	<b>9 282</b>	<b>10 563</b>	<b>5 215</b>	<b>13 447</b>	<b>38 507</b>
<b>Totala övriga rörelseintäkter</b>	<b>467</b>	<b>875</b>	<b>527</b>	<b>1 667</b>	<b>3 536</b>
<b>Summa</b>	<b>9 749</b>	<b>11 438</b>	<b>5 742</b>	<b>15 114</b>	<b>42 043</b>

## NOT 3 PERSONALKOSTNADER

## MEDELANTAL ANSTÄLLDA

Medelantalet anställda under 2023/2024 inom SAS koncernen var 8 591 (7 959). Fördelningen av medelantal anställda per land framgår av tabell nedan. Medelantalet anställda i Danmark uppgick till 3 012 (2 746), i Norge 2 407 (2 306) samt i Sverige 2 781 (2 729).

	2023-2024 Nov-okt		2022-2023 Nov-okt	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Danmark	2 064	948	1 780	966
Norge	1 606	801	1 431	874
Sverige	1 773	1 008	1 654	1 075
Övriga länder	217	174	91	88
<b>Totalt</b>	<b>5 660</b>	<b>2 931</b>	<b>4 956</b>	<b>3 003</b>
<b>Totalt män och kvinnor</b>	<b>8 591</b>		<b>7 959</b>	

## KÖNSFÖRDELNING INOM LEDANDE BEFATTNINGAR I KONCERNEN

	31 okt 2024		31 okt 2023	
	Antal på balans- dagen	varav män	Antal på balans- dagen	varav män
Styrelseledamöter	49	76 %	54	67 %
Vd och andra ledande befattningshavare	48	67 %	49	67 %

Fortsättning not 3

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## LÖNER, ERSÄTTNINGAR OCH SOCIALA AVGIFTER

SAS koncernens totala lönekostnader uppgick till 8 362 (7 587) MSEK varav sociala avgifter 1 115 (1 100) MSEK och pensioner 515 (428) MSEK.

Löner, ersättningar och sociala avgifter inkluderar omstrukturingskostnader om 0 (0) MSEK.

	2023–2024 Nov–okt		2022–2023 Nov–okt	
	Löner & andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnad) <sup>2</sup>	Löner & andra ersättningar	Sociala kostnader (varav pensionskostnad) <sup>1</sup>
SAS AB	17	13 (5)	17	12 (5)
SAS Konsortiet	3 816	997 (250)	3 491	974 (205)
Övriga dotterföretag	2 900	620 (260)	2 551	541 (218)
<b>SAS koncernen totalt</b>	<b>6 732</b>	<b>1 630 (515)</b>	<b>6 059</b>	<b>1 527 (428)</b>

<sup>1</sup> Pensionskostnaden för samtliga Vd och andra ledande befattningshavare i SAS koncernens företag uppgick till 16 (16) MSEK.

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

	2023–2024 Nov–okt		2022–2023 Nov–okt	
	Styrelse, Vd & ledande befattningshavare (varav rörlig lön)	Övriga anställda	Styrelse, Vd & ledande befattningshavare (varav rörlig lön)	Övriga anställda
SAS AB	17 (-)	0	16 (-)	1
SAS Konsortiet	32 (-)	3 748	31 (-)	3 460
Ground Handling-verksamheten	22(0)	1 957	16 (0)	1 877
SAS Cargo	8 (0)	62	7 (-)	60
Övriga dotterföretag	21 (0)	830	19 (0)	571
<b>SAS koncernen totalt</b>	<b>100(0)</b>	<b>6 632</b>	<b>89 (0)</b>	<b>5 969</b>

Pensionskostnader	2023–2024 Nov–okt	2022–2023 Nov–okt
	Förmånsbaserade pensionsordningar	-332
Premiebaserade pensionsordningar	847	777
<b>Summa</b>	<b>515</b>	<b>428</b>

## ERSÄTTNINGAR OCH FÖRMÅNER TILL STYRELSEN, VD OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

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

## STYRELSEN

Vid årsstämman i SAS AB den 18 mars 2024 fastställdes arvoden till styrelsens ledamöter och ersättning för arbete i styrelseutskott enligt nedan:

Styrelsens ordförande	630 TSEK
Styrelsens förste vice ordförande	420 TSEK
Övriga styrelseledamöter (8 pers.)	320 TSEK/ledamot
Arbetstagaruppleanter (6 pers.)	5 TSEK arvode/styrelsemöte vid deltagande
Ordförande revisionsutskottet	100 TSEK
Övriga ledamöter i revisionsutskottet (2 pers.)	50 TSEK
Ordförande ersättningsutskottet	80 TSEK
Övriga ledamöter ersättningsutskottet (1 pers.)	27 TSEK

Ingen av styrelseledamöterna har under räkenskapsåret 2023/2024 varit anställd i SAS koncernen med undantag av arbetstagarrepresentanterna och deras uppleanter. Ingen styrelseledamot, som inte är anställd i SAS koncernen, har erhållit någon ersättning eller förmån från något bolag i SAS koncernen utöver i flygbranschen sedvanliga reseförmåner och det arvode som erhållits för styrelse- och utskottsarbetet.

## ERSÄTTNINGAR OCH FÖRMÅNER TILL VD OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE 2023–2024 (NOV–OKT), TSEK

Namn	Fast lön <sup>1</sup>	Rörlig ersättning	Övriga förmåner <sup>2</sup>	Pension <sup>3</sup>
	Anko van der Werff	12 675	-	171
Övriga <sup>4</sup>	24 928	-	660	5 722
<b>Summa</b>	<b>37 603</b>	<b>-</b>	<b>831</b>	<b>10 437</b>

<sup>1</sup> Inkluderar semesterersättning.

<sup>2</sup> Övriga förmåner inkluderar bil- och reseförmån, sjukvårdsförsäkringar samt grupplivförsäkringar.

<sup>3</sup> Inkluderar sjukförsäkring.

<sup>4</sup> Avser 5 medlemmar hela året, avser Carina Malmgren Heander 1 november 2023 till 31 januari 2024, avser Charlotte Svensson 1 november 2023 till 28 mars 2024, avser Pernille Vang 21 januari 2024 till 31 oktober 2024, avser Anna Almén 1 januari 2024 till 31 oktober 2024.

## ERSÄTTNINGAR OCH FÖRMÅNER TILL VD OCH ÖVRIGA LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE 2022–2023 (NOV–OKT), TSEK

Namn	Fast lön <sup>1</sup>	Rörlig ersättning	Övriga förmåner <sup>2</sup>	Pension <sup>3</sup>
	Anko van der Werff	12 675	-	286
Övriga <sup>4</sup>	23 381	-	1 141	5 525
<b>Summa</b>	<b>36 056</b>	<b>-</b>	<b>1 427</b>	<b>10 240</b>

Övriga <sup>5</sup>	6 405	-	163	852
<b>Totalt</b>	<b>42 461</b>	<b>-</b>	<b>1 590</b>	<b>11 092</b>

<sup>1</sup> Inkluderar semesterersättning.

<sup>2</sup> Avser reservering för Annual Incentive Scheme för framtida utbetalning i enlighet med ersättningsprinciperna och de begränsningar som följer av rekaptalisering och utbetalning av rörliga lönedelar. Se vidare avsnittet "Begränsningar i tillämpningen av ersättningsprinciperna till följd av rekaptaliseringen".

<sup>3</sup> Inkluderar sjukförsäkring.

<sup>4</sup> Avser 4 medlemmar hela året, avser Karl Sandlund från 1 november 2021 till 30 juni 2022, avser Magnus Örnberg 1 november 2021 till 31 mars 2022, avser Erno Hildén 1 april till 31 oktober 2022, avser Erik Westman 1 juli till 31 oktober 2022 samt Therese Lorenius 1 juli till 31 oktober 2022.

<sup>5</sup> Avser lön, pension och förmåner under uppsägningstiden på 12 månader samt för ett potentiellt avgångsvederlag. Avgångsvederlag, maximalt fast lön under 12 månader efter anställningens upphörande, utgår endast om ny anställning ej har erhållits. Vid ny inkomst av tjänst utbetalas eventuell mellanskillnad mellan tidigare fast månadslön och ny fast månadslön.

## NOT 4 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER

	2023–2024 Nov–okt	2022–2023 Nov–okt
	Försäljnings- och distributionskostnader	2 681
Cateringkostnader	1 356	1 399
Hanteringskostnader	2 691	2 641
Tekniskt flygplansunderhåll	4 005	3 118
Data- och telekommunikationskostnader	1 596	1 494
Wet lease-kostnader	1 499	2 617
Administrationskostnader	2 027	1 544
Övrigt	4 045 <sup>1</sup>	2 354
<b>Summa</b>	<b>19 900</b>	<b>17 659</b>

<sup>1</sup> Inkluderar effekter från slutförandet av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige om -2 060 MSEK.

Fortsättning not 3

### NOT 5 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR

- Räkenskaper**
- Koncernens finansiella rapporter
- > **Koncernens noter**
- Moderföretagets finansiella rapporter
- Moderföretagets noter
- Underskrifter
- Revisionsberättelse

	2023-2024	2022-2023
	Nov-okt	Nov-okt
<b>Avskrivningar</b>		
Immateriella tillgångar	0	0
Nyttjanderättstillgångar	3 384	3 322
Byggnader och inredningar	47	49
Flygplan	816	982
Reservmotorer och reservdelar	76	54
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan	22	20
Övriga inventarier och fordon	7	13
<b>Summa</b>	<b>4 352</b>	<b>4 440</b>

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 6 RESULTAT- OCH KAPITALANDELAR I INTRESSEFÖRETAG**

	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
<b>Resultatandelar i intresseföretag:</b>		
Malmö Flygfraktterminal AB	9	10
Övriga	11	8
<b>Summa</b>	<b>20</b>	<b>18</b>
Totala intäkter i intresseföretag	445	399
Resultat efter skatt i intresseföretag	70	55

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

	2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Kapitalandelar i intresseföretag</b>		
Ingående anskaffningsvärde	20	22
Tillskott	-	-
Resultatandelar i intresseföretag	20	18
Utdelning	-21	-20
Omklassificering	4	-
Valutakursdifferenser	0	0
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>23</b>	<b>20</b>

				Kapitalandel	
				2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Kapitalandelar i intresseföretag:</b>	<b>Organisationsnr</b>	<b>Säte</b>	<b>Kapitalandel %</b>		
Malmö Flygfraktterminal AB	556061-7051	Malmö, Sverige	40,0	15	18
Övriga				8	2
<b>Summa</b>				<b>23</b>	<b>20</b>
Totala tillgångar i intresseföretag				302	310
Totala skulder i intresseföretag				-217	-238
<b>Eget kapital i intresseföretag</b>				<b>86</b>	<b>72</b>

**NOT 7 RESULTAT VID FÖRSÄLJNING OCH ÅTERLÄMNING AV FLYGPLAN OCH ÖVRIGA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR**

	2023-2024 Nov-okt	2021-2022 Nov-okt
Airbus A320 (sale and leaseback)	-27	-20
Airbus A321	-16	-
Motorer (sale and leaseback)	-	5
Återlämning av leasekontrakt i chapter 11	-	160
Redovisad försäljningsvinst vid slutförande av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige	187	-
<b>Summa</b>	<b>144</b>	<b>145</b>

**NOT 8 FINANSNETTO**

	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
<b>Finansiella intäkter</b>		
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ej värderade till verkligt värde	408	161
Ränteintäkter på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde	995	855
Övriga finansiella intäkter	6 082 <sup>1</sup>	-
Valutakursdifferenser räntebärande skuld netto	529	52
<b>Summa</b>	<b>8 014</b>	<b>1 068</b>

1) Inkluderar vinst nedskrivning av lån i chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige om 6 074 MSEK.

	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
<b>Finansiella kostnader</b>		
Räntekostnader på räntebärande skulder ej värderade till verkligt värde	-2 262	-1 967
Räntekostnader på räntebärande skulder värderade till verkligt värde	-918	-780
Räntekostnader leasingskulder	-966	-894
Övriga finansiella kostnader	-20	-84
Valutakursdifferenser leasingskuld, netto	-	-154
Valutakursdifferenser räntebärande skuld, netto	0	0
<b>Summa</b>	<b>-4 166</b>	<b>-3 879</b>
<b>Summa finansnetto</b>	<b>3 848</b>	<b>-2 811</b>



## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 9 SKATT**

Följande komponenter ingår i koncernens skatt.

	2023–2024 Nov–okt	2022–2023 Nov–okt
Aktuell skatt	-7	-5
Uppskjuten skatt	-150	-180
<b>Summa skatt redovisad i årets resultat</b>	<b>-157</b>	<b>-185</b>
Skatt redovisad i övrigt totalresultat	356	346
<b>Summa skatt redovisad i övrigt totalresultat</b>	<b>356</b>	<b>346</b>

Aktuell skatt har beräknats utifrån fastställd skattesats i respektive land. Uppskjuten skatt har beräknats till den skattesats som förväntas gälla då skatten realiserar.

Skatten för räkenskapsåret kan stämmas av mot resultat före skatt enligt följande:

	2023–2024		2022–2023	
	2023–2024 Nov–okt	Nov–okt (%)	2022–2023 Nov–okt	Nov–okt (%)
Resultat före skatt	1 736		-5 516	
Skatt enligt vägd genomsnittlig skattesats	-372	21,4	1 180	21,4
Skatteeffekt av icke avdragsgilla kostnader	-98	5,6	-96	1,7
Skatteeffekt av icke skattepliktiga intäkter	20	1,2	59	-1,1
Skatteeffekt av olika skattesatser	0	0	0	0
Skatteeffekt av ej aktiverade underskottsavdrag	0	-	-1 117	20,3
Övrigt	293	16,9	-211	3,8
<b>Skatt och effektiv skattesats för räkenskapsåret</b>	<b>-157</b>	<b>9</b>	<b>-185</b>	<b>-3,3</b>

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

	2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Uppskjuten skatteskuld i balansräkningen:</b>		
Anläggningstillgångar	1 261	1 362
Pensioner	939	1 121
Övriga temporära skillnader	254	297
Kassaflödessäkringar	0	-1
Kvittning av uppskjutna skattefordringar/skatteskulder	-2 001	-2 233
<b>Summa</b>	<b>453</b>	<b>546</b>

	2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Uppskjuten skattefordran i balansräkningen:</b>		
Pensioner	205	78
Övriga temporära skillnader	1 563	1 810
Skattemässiga underskottsavdrag	2 182	2 198
Kvittning av uppskjutna skattefordringar/skatteskulder	-2 001	-2 233
<b>Summa</b>	<b>1 949</b>	<b>1 853</b>

	2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Avstämning av uppskjuten skatt, netto:</b>		
Ingående balans	1 308	1 060
Förändring enligt resultatet	-150	-180
Förändring avseende kassaflödessäkringar enligt övrigt totalresultat	-6	-35
Förändring avseende förmånsbestämda pensionsordningar enligt övrigt totalresultat	362	373
Kursdifferenser m.m.	-19	90
<b>Uppskjuten skatt, netto, per 31 oktober</b>	<b>1 495</b>	<b>1 308</b>

Per balansdagen har koncernen utnyttjade underskottsavdrag uppgående till drygt 30 000 (34 000) MSEK. Baserat på dessa underskottsavdrag redovisar koncernen en uppskjuten skattefordran om 2 182 (2 198) MSEK. Uppskjutna skattefordringar redovisas i den utsträckning det finns faktorer som talar för att skattepliktiga överskott kommer att skapas. Bedömningen om respektive koncernföretags framtida resultatutveckling baseras såväl på redovisade resultat under senare år som på förbättrade lönsamhetsutsikter. Redovisade underskottsavdrag på totalt 2 182 MSEK avser verksamheter i Danmark med 723 MSEK, Norge med 275 MSEK, Sverige med 1 082 MSEK samt Irland med 102 MSEK. För underskottsavdrag med ett motsvarande skattevärde uppgående till 4 107 (4 971) MSEK, redovisas ingen uppskjuten skattefordran på grund av osäkerhet vad avser framtida vinstintjäning. För samtliga underskottsavdrag finns ingen förfallotidpunkt.

Uppskjutna skatteskulder avser till största del anläggningstillgångar där det skattemässiga värdet är lägre än det redovisningsmässiga. De temporära skillnader som finns avseende anläggningstillgångar kommer i framtiden att förändras i och med att det redovisade och skattemässiga värdet blir lika alternativt då anläggningstillgången avyttras och en högre skattemässig vinst uppstår. Pensioner ger också upphov till uppskjutna skatteskulder då redovisning och skattemässiga värden hanteras på olika sätt. SAS har valt att nettoredovisa uppskjutna skatter i balansräkningen då det finns en legal rätt till kvittning samtidigt som det är ett starkt legalt samband mellan de uppskjutna skattefordringarna och uppskjutna skatteskulderna.

Avsättning för uppskjuten skatt på temporära skillnader relaterade till icke utdelade vinster i dotter- och intresseföretag har inte skett, då dessa vinster inte kommer att delas ut inom överskådlig framtid alternativt att utdelning kan ske utan att vinstmedlen blir föremål för beskattning.

OECD/G20:s inkluderande ramverk (IF) har publicerat modellregler beträffande global minimibesättning (Pelare 2) inom ramen för arbetet med att hantera de utmaningar som digitaliseringen av den globala ekonomin innebär för beskattningen. Den svenska lagstiftningen om global minimibesättning/tilläggs-skatt trädde i kraft den 1 januari 2024 och SAS-koncernen bedömer att koncernen kommer att omfattas av reglerna från och med räkenskapsåret 2024/2025. International Accounting Standards Board (IASB) publicerade den 23 maj 2023 ett tillägg till IAS 12 om inkomstskatter. Tillägget innebär ett obligatoriskt undantag från kraven på att redovisa och lämna upplysningar om uppskjutna skattefordringar respektive skatteskulder relaterade till de föreslagna reglerna om global minimibesättning. SAS-koncernen tillämpar det obligatoriska undantaget som gäller tills vidare.

Koncernen har under året arbetat med att utvärdera den potentiella exponeringen för tilläggs-skatt under regelverket. I enlighet med den initiala bedömningen förväntar sig koncernen att i ett inledningsskede kunna tillämpa den temporära förenklingsregeln, under vilken tilläggs-skatten reduceras till noll, i de flesta jurisdiktioner som koncernen bedriver verksamhet i. Arbetet med att utreda den potentiella exponeringen samt efterlevnaden av regelverket är ett pågående arbete. Komplexiteten i regelverket och osäkerheten kring flera relevanta tolkningsfrågor gör det svårare att med säkerhet avgöra om koncernen kommer att kunna tillämpa förenklingsregeln i samtliga jurisdiktioner. Följaktligen är det i dagsläget inte möjligt att uppskatta den potentiella skatteexponeringen på ett tillförlitligt sätt.

**NOT 10 IMMATERIELLA TILLGÅNGAR****Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	Goodwill		IT-system		Summa immateriella tillgångar	
	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	705	748	638	632	1 343	1 380
Investeringar	-	-	12	6	12	6
Försäljning/utrangering	-	-	-	-	-	-
Valutakursdifferenser	-17	-43	-	-	-17	-43
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>688</b>	<b>705</b>	<b>650</b>	<b>638</b>	<b>1 338</b>	<b>1 343</b>
Ingående avskrivningar	-71	-75	-609	-613	-680	-688
Årets avskrivningar och nedskrivningar	-	-	-5	-	-5	-
Valutakursdifferenser	2	4	-	4	2	8
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-69</b>	<b>-71</b>	<b>-614</b>	<b>-609</b>	<b>-683</b>	<b>-680</b>
Ingående nedskrivning	-	-	-	-	-	-
<b>Utgående nedskrivning</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Redovisat värde</b>	<b>619</b>	<b>634</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>655</b>	<b>663</b>

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

	2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Goodwill:</b>		
SAS Scandinavian Airlines Norge	619	634
<b>Summa goodwill</b>	<b>619</b>	<b>634</b>

**PRÖVNING AV NEDSKRIVNINGSBEHOV AV IMMATERIELLA TILLGÅNGAR**

Bedömning av värdet av koncernens immateriella tillgångar har gjorts genom jämförelse med återvinningsvärdet som har baserats på koncernens kassagenererande nyttjandevärde utifrån fem års kassaflöden i koncernens affärsplan. För perioden efter planperioden ligger tillväxttakten på +1,0 % (+1,0 %).

De prognostiserade kassaflödena baseras på antaganden avseende volymutveckling, enhetsintäkt, driftsmarginaler och diskonteringsräntor, som fastställs av företagsledningen baserat på historisk erfarenhet och marknadsdata. Diskonteringsräntan har estimerats baserat på en vägd kapitalkostnad före skatt om 8,7 % (8,2 %) och efter skatt om 7,25 % (6,9 %). För att stödja den nedskrivningsprövning som gjorts av goodwill i koncernen har en övergripande analys gjorts av känsligheten i de variabler som använts i modellen. En försämring av vart och ett av de väsentliga antagandena som ingår i affärsplanerna eller en försämring av den årliga omsättningstillväxten, driftsmarginalerna bortom planperioden eller en höjning av diskonteringsräntan som var och en för sig är rimligt trolig visar att en marginal ändå finns mellan återvinningsvärde och redovisade värden. Ledningen har därför gjort bedömningen att det inte finns något behov av nedskrivning av goodwill och övriga immateriella tillgångar vid utgången av oktober 2024.

**NOT 11 MATERIELLA TILLGÅNGAR****Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	Flygplan <sup>1,2</sup>		Motorer & reservdelar		Summa flygplan och motorer/reservdelar	
	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	19 110	22 865	2 049	1 942	21 159	24 807
Investeringar	4 277	2 922	4	1	4 281	2 923
Försäljning/utrangering	-10 331	-7 733	-15	-179	-10 346	-7 912
Omklassificeringar	-786	788	191	278	-595	1 066
Valutakursdifferenser	19	268	-31	7	-12	275
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>12 289</b>	<b>19 110</b>	<b>2 198</b>	<b>2 049</b>	<b>14 487</b>	<b>21 159</b>
Ingående avskrivningar	-10 261	-10 481	-673	-593	-10 934	-11 074
Årets avskrivningar och nedskrivningar	-816	-982	-76	-55	-892	-1 037
Försäljning/utrangering	1 871	512	14	73	1 885	585
Omklassificeringar	2 922	713	22	-98	2 944	615
Valutakursdifferenser	71	-23	1	0	72	-23
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>6 214</b>	<b>-10 261</b>	<b>- 712</b>	<b>-673</b>	<b>- 6 925</b>	<b>-10 934</b>
<b>Redovisat värde</b>	<b>6 076</b>	<b>8 849</b>	<b>1 486</b>	<b>1 376</b>	<b>7 562</b>	<b>10 225</b>

	Byggnader & mark		Övriga inventarier & fordon		Pågående investeringar		Verkstadsinventarier & serviceutrustning flygplan		Summa övriga materiella anläggningstillgångar	
	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	1 277	1 272	374	370	6	3	356	435	2 013	2 080
Investeringar	6	-	2	-	-	5	27	55	35	60
Försäljning/utrangering	-	-6	-54	-3	-	-	-2	-135	-56	-144
Omklassificeringar	-30	2	-5	1	15	-2	-3	-	-23	1
Valutakursdifferenser	-9	9	-2	6	1	-	-1	1	-11	16
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>1 244</b>	<b>1 277</b>	<b>315</b>	<b>374</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>377</b>	<b>356</b>	<b>1 958</b>	<b>2 013</b>
Ingående avskrivningar	-959	-900	-354	-336	-	-	-236	-344	-1 549	-1 580
Årets avskrivningar och nedskrivningar	-42	-52	-3	-13	-	-	-22	-20	-67	-85
Försäljning/utrangering	-	6	49	3	-	-	1	129	50	138
Omklassificeringar	30	-	-	-	-	-	-	-	30	-
Valutakursdifferenser	8	-13	-3	-8	-	-	-	-1	5	-22
<b>Utgående ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-963</b>	<b>-959</b>	<b>-311</b>	<b>-354</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-257</b>	<b>-236</b>	<b>- 1 531</b>	<b>-1 549</b>
<b>Redovisat värde</b>	<b>281</b>	<b>318</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>427</b>	<b>464</b>

1) Försäkringsvärdet för flygplanen per 31 oktober 2024 uppgick till 60 427 MSEK. Här ingår försäkringsvärde för inhyrda (lease) flygplan med 52 368 MSEK.

2) Modifieringar av leasead flygplan ingår i planenligt restvärde med 79 (123) MSEK.

SAS redovisar flygplan i balansräkning antingen som materiella tillgångar eller nyttjanderättstillgångar. Leasingavtal som definieras i enlighet med IFRS 16 bokas i balansräkningen som en nyttjanderättstillgång (se not 13). I de fall där SAS förvärvar flygplan, för att sedan sälja och hyra tillbaka flygplanet och där det är (praktiskt taget) säkert att tillgången kommer att köpas tillbaka i slutet av perioden betraktas den relaterade skulden som uppkommer som en finansiell skuld i enlighet med IFRS 9 och tillgången som en materiell tillgång i enlighet med IAS 16.

**KONTRAKTERADE INKÖPSÅTAGANDEN**

Koncernen har förpliktelser avseende framtida förvärv av materiella tillgångar. Kontrakterade beställningar per 31 oktober 2024 finns för nio Airbus A320neo och två Airbus A350 för leverans fram till 2026 uppgående till ett framtida inköpsåtagande, inklusive reservmaterial, om 510 MUSD.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 12 FÖRSKOTT AVSEENDE FLYGPLAN**

	Förskott	
	2024 31 okt	2023 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	3 513	4 063
Investeringar	529	1 023
Aktiverade räntor	94	169
Omklassificeringar	-2 584	-1 807
Valutakursdifferenser	-25	65
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>1 527</b>	<b>3 513</b>

1 520 (3 265) MSEK avser förskott för Airbus och Bombardier och 7 (248) MSEK avser förskott för Övriga.

**NOT 13 NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR**

Nyttjanderättstillgångar	Flygplan	Fastigheter	Ground hand- ling utrustning	Summa	Summa
				2023/2024	2022/2023
Ingående redovisat värde	15 120	1 829	215	17 164	17 840
Nya kontrakt	7 092	132	115	7 339	3 024
Kontraktmodifieringar samt förändring i index eller räntor i avtal	-1 884	18	-1	-1 867	-373
Omklassificeringar	281	-	1	282	-
Valutaomvärdering	-	-	-5	-5	-5
Avskrivningar under räkenskapsåret	-2 928	-385	-69	-3 382	-3 322
Nedskrivningar under räkenskapsåret	-	-	-	-	-
<b>Redovisat värde</b>	<b>17 681</b>	<b>1 594</b>	<b>256</b>	<b>19 531</b>	<b>17 164</b>

Nya kontrakt under året med en längre löptid än 12 månader redovisas på raden *Nya kontrakt* och består främst av tio nya A320neo samt tre A350. Kontraktmodifieringar är främst en effekt av SAS slutförande av chapter11/företagsrekonstruktion i Sverige. För information om SAS räntebärande leasingsskulder se not 23 och 31.

**NOT 14 FINANSIELLA TILLGÅNGAR**

	Andra värde- pappersinnehav		Andra långfristiga fordringar <sup>1</sup>		Summa finansiella tillgångar	
	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt
Ingående anskaffningsvärde	73	79	1 402	1 564	1 475	1 643
Tillskott	-	-	419	144	419	144
Försäljning	-1	-6	-	-	-1	-6
Amortering	-	-	-779	-311	-779	-311
Omklassificeringar	-	-	-2	0	-2	-
Valutakursdifferenser	-	-	-21	5	-21	5
<b>Utgående ackumulerat anskaffningsvärde</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>1 019</b>	<b>1 402</b>	<b>1 091</b>	<b>1 475</b>
Ingående nedskrivning	-70	-70	-	-	-70	-70
Nedskrivningar	-	-	-	-	-	-
<b>Utgående ackumulerade nedskrivningar</b>	<b>-70</b>	<b>-70</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-70</b>	<b>-70</b>
<b>Redovisat värde</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1 019</b>	<b>1 402</b>	<b>1 021</b>	<b>1 405</b>

1) I redovisat värde ingår spärrade bankmedel 371 (517) MSEK.



Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

> Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 15 ERSÄTTNINGAR TILL ANSTÄLLDA EFTER AVSLUTAD ANSTÄLLNING**

Tabellen nedan visar var i de finansiella rapporterna som koncernens ersättningar efter avslutad anställning är redovisade.

	2024 31 okt	2023 31 okt
Pensionsmedel i balansräkningen		
Nuvärdet av fonderade förpliktelse	-14 419	-12 421
Verkligt värde på förvaltningstillgångar <sup>1</sup>	21 323	20 628
<b>Överskott i fonderade planer</b>	<b>6 904</b>	<b>8 207</b>
Nuvärdet av ofonderade förpliktelse	-181	-206
<b>Överskott i förmånsbaserade pensionsplaner (pensionsmedel, netto)</b>	<b>6 723</b>	<b>8 001</b>

1) Innehåller svensk löneskatt om 1 586 (1 826) MSEK.

	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
<b>Redovisning i rörelseresultatet avseende<sup>1</sup></b>		
Förmånsbestämda pensionsplaner	332	349
Premiebaserade pensionsplaner	-847	-777
	<b>-515</b>	<b>-428</b>
Omvärdering avseende förmånsbaserade pensionsplaner <sup>2</sup>	-1 335	-1 359

1) Kostnader redovisade i rörelseresultatet inkluderar kostnader för tjänstgöring under innevarande år, kostnader för tjänstgöring under tidigare år, räntenettokostnader samt vinster och förluster vid regleringar.

2) Redovisas inom Övrigt totalresultat, netto efter skatt.

**FÖRMÅNSBASERADE PENSIONSPLANER**

De flesta pensionsordningar för personal inom Skandinavien är numera premiebaserade. Premiebaserade pensionsordningar återfinns för huvuddelen av personalen i Danmark och Norge samt i Sverige för flygande personal, yngre tjänstemän samt personal inom SAF-LO-kollektivet. Merparten av de kvarvarande förmånsbaserade pensionsordningarna är säkrade genom försäkringsbolag i respektive land. I Sverige är pensionsordningarna säkrade främst hos Alecta och SPP, i Danmark hos Danica och i Norge hos DnB. Premien för den förmånsbestämda ålderspensionen är individuell och är bland annat beroende av den försäkrades ålder, lön och tidigare intjänad pension. Förväntade avgifter nästa räkenskapsår (2024/2025) avseende förmånsbestämda pensionsplaner som är tecknade i Alecta-planen beräknas att uppgå till cirka 30 MSEK. Den kollektiva konsolideringsnivån utgörs av marknadsvärdet på Alectas tillgångar i % av försäkringsåtagandena beräknade enligt Alectas försäkringstekniska beräkningsantaganden, vilka inte överensstämmer med IAS 19. Kollektiv konsolidering, i form av kollektiv konsolideringsnivå, ska normalt sett tillåtas variera mellan 125 % och 175 %. Om Alectas kollektiva konsolideringsnivå understiger 125 % eller överstiger 175 % ska åtgärder vidtas i syfte att skapa förutsättningar för att konsolideringsnivån återgår till normalintervallet. Alectas överskott kan fördelas till försäkringstagarna och/eller de försäkrade om den kollektiva

konsolideringsnivån överstiger 175 %. Alecta tillämpar dock premie-reduktioner för att undvika att ett alltför stort överskott uppstår. Vid utgången av räkenskapsåret uppgick Alectas överskott i form av den konsoliderade kollektiva konsolideringsnivån till 163 % (178 %). Enligt ett uttalande från Rådet för finansiell rapportering, UFR 10, är detta en förmånsbestämd plan som omfattar flera arbetsgivare (så kallad multi-employer plan) och företag som omfattas av en pensionsplan som omfattar flera arbetsgivare och som klassificeras som förmånsbestämd ska redovisa sin proportionella andel av planens förpliktelse, förvaltningstillgångar och kostnader på samma sätt som för vilken annan förmånsbestämd plan som helst. SAS erhåller information som gör det möjligt för SAS att redovisa sin proportionella allokerade andel av Alecta-planens förpliktelse, förvaltningstillgångar och kostnader i enlighet med reglerna i IAS 19 avseende förmånsbestämda pensionsplaner. SAS redovisar därmed förmånsbestämda nettotillgångar eftersom framtida ekonomiska fördelar är tillgängliga för SAS i form av premiereduktioner, täckning av framtida pensionsindexeringar samt även kontant återbetalning.

IAS 19 "Ersättningar till anställda" innebär att samtliga avvikelser i uppskattningar redovisas omedelbart i övrigt totalresultat. Vidare beräknas diskonteringsräntan på den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen eller pensionstillgången, netto och detta räntenetto redovisar SAS som en personalkostnad inom rörelseresultatet. SAS redovisar särskild löneskatt enligt reglerna i IAS 19, vilket innebär att de aktuariella antaganden som ska göras vid beräkning av förmånsbestämda pensionsordningar även ska inkludera skatter som löper på pensioner.

De kvarvarande pensionsordningarna i Sverige redovisade per 31 oktober 2024 ett överskott om ca. 5,4 mdr SEK, varför särskild löneskatt har redovisats på överskottet. Den särskilda löneskatten uppgår per 31 oktober 2024 till cirka 1,3 mdr (1,6 mdr) SEK.

	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
<b>Förmånsbaserade pensionsordningar</b>		
Årets pensionsintjäning	-20	-29
Kostnader för intjäning under tidigare år och vinster/förluster från regleringar	-6	-20
Räntekostnader på pensionsförpliktelse	-553	-517
Ränteintäkter på förvaltningstillgångar	840	838
Löneskatt	70	77
<b>Årets resultatpåverkan avseende förmånsbaserade pensionsordningar</b>	<b>332</b>	<b>349</b>

Ovanstående resultatpåverkan redovisas i sin helhet som personalkostnad.

<b>Förändring av nuvärdet av förmånsbestämda pensionsförpliktelse</b>	2024 31 okt	2023 31 okt
Ingående pensionsförpliktelse	12 627	12 300
Årets pensionsintjäning	20	29
Regleringar	0	-3
Räntekostnader	553	517
Omklassificering	-	-
Utbetalda pensioner	-911	-882
Valutakursdifferenser	20	37
	<b>12 309</b>	<b>11 998</b>

Omvärderingar:

- Vinst/förlust (-/+) till följd av förändrade demografiska antaganden	-3	12
- Vinst/förlust (-/+) till följd av förändrade finansiella antaganden	1 718	-485
- Erfarenhetsbaserade vinster/ förluster (-/+)	576	1 102

<b>Utgående pensionsförpliktelse 31 oktober</b>	14 600	12 627
---	--------	--------

<b>Förändring av förvaltningstillgångarnas verkliga värde</b>	2024 31 okt	2023 31 okt
Ingående förvaltningstillgångar	20 628	21 552
Regleringar	0	-16
Ränteintäkter	840	838
Inbetalda premier/avgifter	16	22
Övrig kostnad/intäkt	70	72
Omklassificering	-	-
Utbetalda pensioner	-838	-790
Valutakursdifferenser	20	53
	<b>20 736</b>	<b>21 731</b>

Omvärderingar:

- Särskild löneskatt	-312	-316
- Avkastning på förvaltningstillgångar (exklusive belopp som ingår i ränteintäkter)	899	-787

<b>Utgående förvaltningstillgångar 31 oktober</b>	21 323	20 628
---	--------	--------

	2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Förändringar av pensionsmedel (netto)</b>		
<b>Ingående pensionsmedel (netto)</b>	<b>8 001</b>	<b>9 252</b>
Årets resultatpåverkan	333	349
Omklassificering	-	-
Omvärderingar	-1 704	-1 733
Inbetalda premier/avgifter	89	112
Valutakursdifferenser	4	21
<b>Utgående pensionsmedel (netto) 31 oktober</b>	<b>6 723</b>	<b>8 001</b>

Fortsättning not 15

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

Den förmånsbestämda pensionsförpliktelsen och förvaltningsstillgångarnas sammansättning per land	2024 31 okt					2023 31 okt				
	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa
Nuvärdet av förpliktelsen	-13 514	-163	-	-922	-14 600	-11 655	-179	-	-793	-12 627
Verkligt värde på förvaltningsstillgångar	20 385	0	-	938	21 323	19 754	0	-	874	20 628
<b>Pensionsmedel, netto</b>	<b>6 871</b>	<b>-163</b>	<b>-</b>	<b>17</b>	<b>6 723</b>	<b>8 099</b>	<b>-179</b>	<b>-</b>	<b>81</b>	<b>8 001</b>

Omvärderingar – analys av belopp redovisat inom Övrigt totalresultat	2023–2024 Nov–okt	2022–2023 Nov–okt
– Vinst/förlust (+/–) till följd av förändrade demografiska antaganden	3	-12
– Vinst/förlust (+/–) till följd av förändrade finansiella antaganden	-1 718	485
– Erfarenhetsbaserade vinster/ förluster (+/–)	-576	-1 102
– Särskild löneskatt	-312	-316
– Avkastning på förvaltningsstillgångar (exklusive belopp som ingår i ränteintäkter)	899	-787
<b>Summa omvärderingar</b>	<b>1 704</b>	<b>-1 732</b>

Under året har diskonteringsräntan sänkts för samtliga länder. Den svenska diskonteringsräntan sänktes med 1,15 procentenheter till 3,30 %. För de svenska pensionsordningarna gjordes ingen ändring gällande antagandet om inflation som ligger kvar på 2,0 %. Den totala effekten från främst förändrade diskonteringsräntor samt inflation medför en negativ påverkan på övrigt totalresultat om 1,718 mdr SEK. Avkastningen på förvaltningsstillgångarna har varit högre än diskonteringsräntan, vilket har inneburit en positiv påverkan på övrigt totalresultat om 0,899 mdr SEK.

## AKTUARIELLA ANTAGANDEN

Den beräkning som enligt IAS 19 ska tillämpas vid beräkning av förmånsbestämda planer benämns Projected Unit Credit Method. Metoden kräver flera beräkningsmässiga antaganden (aktuariella parametrar) för att fastställa nuvärdet på den förmånsbestämda förpliktelsen. Aktuariella antaganden omfattar både demografiska och finansiella antaganden. Då antagandena måste vara neutrala och ömsesidigt förenliga ska de varken vara oförsiktiga eller överdrivet försiktiga. De ska återspegla det ekonomiska sambandet mellan faktorer såsom inflation, löneökningstakt, avkastning på förvaltningsstillgångar och diskonteringsränta. Detta innebär att de ska vara realistiska utifrån kända ekonomiska samband och avspeglar SAS bästa bedömning av de faktorer som avgör den slutliga kostnaden för att lämna ersättningar efter avslutad anställning, d v s pensionskostnaden. Vid beräkning av pensionsförpliktelser, årets pensionsintjäning och avkastning på fonderade medel används parametrar som fastställs lokalt i respektive land baserat på den lokala marknadssituationen samt förväntad framtida utveckling. Detta innebär att parametrarna utgår från marknadens förväntningar vid rapportperiodens slut beträffande den tidsperiod under vilken förpliktelsen ska regleras.

Diskonteringsräntan har fastställts baserat på marknadsmässig avkastning på förstklassiga företagsobligationer (företrädesvis bostadsobligationer med

minimum AA-rating) och löptiden återspeglar den uppskattade tidsfördelningen och storleken av pensionsutbetalningarna (durationen) samt den valuta som dessa ska betalas i.

Övriga antaganden baseras på förväntad utveckling under förpliktelsens löptid. Bedömningen avseende framtida lönejusteringar motsvarar inflationsantagandet i respektive land och förväntad livslängd är fastställd till DUS23 (DUS21) för Sverige samt till K2013 (K2013) för Norge.

SAS är medvetna om domen som kom i 2023, Virgin Media vs NTL Pensions, samt efterföljande hovrättsdom som publicerades i juli 2024. Där beslutades det att vissa ändringar som gjorts i "NTL Pension Planen" var ogiltiga eftersom de inte åtföljdes av en korrekt försäkringsteknisk certifiering. Det finns en betydande osäkerhet om huruvida domarna ovan kommer att resultera i ytterligare skulder för brittiska pensionssystem samtidigt som det är möjligt att det kommer ske utvecklingar av lagstiftningen. En detaljerad granskning av historisk dokumentation kommer att behöva göras för att avgöra om eventuella ändringar som gjorts varit giltiga (förutsatt att retrospektiv certifiering inte blir ett alternativ), men en sådan granskning kommer att ta tid att slutföra. På grund av ovan kan SAS i dagsläget inte uppskatta vilka effekter (om några) detta kan få.

De viktigaste aktuariella antagandena	2024 31 okt					2023 31 okt				
	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa	Sverige	Norge	Danmark	Övriga	Summa
Diskonteringsränta	3,30 %	4,25 %	-	4,70 %		4,45 %	4,70 %	3,70 %	5,75 % <sup>1</sup>	4,54 %
Inflation	2,00 %	0-1,75 %	-	3,40 % <sup>1</sup>		2,0 %	0-1,75 %	1,75 %	3,50 % <sup>1</sup>	2,0 %
Löneökningar	2,00 %	0,00 %	-	0,00 %		2,0 %	0 %	0 %	0 %	2,0 %
Pensionsökningar	2,00 %	0-1,75 %	-	3,20 %		2,0 %	0-1,75 %	1,75 %	3,30 %	2,08 %

1) Avser enbart planerna i UK.

Den genomsnittliga durationen i de förmånsbaserade pensionsordningarna var följande:	Sverige	Norge	Danmark	Övriga
År 2023/2024	11,15	6,20	-	13,00
År 2022/2023	10,49	5,90	-	13,00

Fortsättning not 15

Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

> Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	2024 31 okt		2023 31 okt	
Förvaltningstillgångarna består av följande <sup>1</sup> :	Summa	%	Summa	%
<b>Alecta (Sverige):</b>				
Aktier, varav 34 % (37 %) är placerade i svenska aktier	3 293	34	3 064	32
Räntebärande värdepapper	4 628	48	4 441	47
Fastigheter	1 822	18	1 983	21
	<b>9 743</b>	<b>100</b>	<b>9 488</b>	<b>100</b>
<b>SPP (Sverige):</b>				
Aktier, varav 21 % (25 %) är placerade i svenska aktier	2 138	23	1 475	17
Räntebärande värdepapper	6 043	65	4 600	53
Fastigheter	1 116	12	1 128	13
Övrigt	-		1 475	17
	<b>9 297</b>	<b>100</b>	<b>8 678</b>	<b>100</b>
<b>Övriga länder:</b>				
Aktier			-	-
Räntebärande värdepapper	762	81	735	84
Övrigt	176	19	139	16
	<b>938</b>	<b>100</b>	<b>874</b>	<b>100</b>

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

Medlemsstatistik, per 31 oktober 2024	Aktiva	Förtids-pensionärer	Fribrevs-havare	Ålders-pensionärer
Alecta-planen	1 157	96	2 862	4 304
SPP	13	-	214	1 193
Övriga planer i Sverige (ofonderade)	-	-	-	11
DnB	-	-	-	679
Danica	-	-	-	-
Övriga	-	-	308	349
<b>Summa</b>	<b>1 170</b>	<b>96</b>	<b>3 384</b>	<b>6 536</b>

**Inverkan/känslighet i den förmånsbaserade pensionsförpliktelsen för ändringar i väsentliga antaganden, MSEK:**

	Sverige	Norge	Övriga	Summa
Diskonteringsränta, -1 %	1 721	10	127	1 857
Inflation, +1 % <sup>1</sup>	1 760	-6	34	1 788
Lön, +1 %	35	0	0	35

Ovanstående känslighetsanalys baseras på en förändring i ett antagande medan alla andra antaganden hålls konstanta.

1) Överensstämmer med känsligheten avseende pensionsökningar.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 16 VARULAGER OCH FÖRRÅD**

	2024 31 okt	2023 31 okt
Förråd, flygmateriel	414	341
Förråd, övrigt	65	58
Varulager	165	44
<b>Summa</b>	<b>644</b>	<b>443</b>
Värderat till anskaffningskostnad	600	385
Värderat till nettoförsäljningsvärde	44	58
<b>Summa</b>	<b>644</b>	<b>443</b>

**NOT 17 KUNDFORDRINGAR**

Nedskrivning av kundfordringar och återvunna kundfordringar, netto, samt nedskrivning av övriga kortfristiga fordringar har påverkat resultatet med 5 (64) MSEK.

	2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Åldersanalys kundfordringar</b>		
Ej förfallna kundfordringar	931	1 005
Förfallna < 31 dagar	91	208
Förfallna 31–90 dagar	14	42
Förfallna 91–180 dagar	9	6
Förfallna >180 dagar	2	-6
<b>Summa</b>	<b>1 048</b>	<b>1 255</b>

	2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Avsättning för förväntade kreditförluster på kundfordringar</b>		
Ingående avsättning	110	46
Reservering för befarade förluster	5	64
Återförda reserveringar	-32	-
<b>Utgående avsättning</b>	<b>82</b>	<b>110</b>

**NOT 18 ÖVRIGA FORDRINGAR**

	2024 31 okt	2023 31 okt
Derivat	98	67
Övriga fordringar	2 659	3 714
<b>Summa</b>	<b>2 757</b>	<b>3 781</b>

**NOT 19 FÖRUTBETALDA KOSTNADER OCH UPPLUPNA INTÄKTER**

	2024 31 okt	2023 31 okt
Förutbetalda kostnader	315	474
Upplupna intäkter	629	423
<b>Summa</b>	<b>944</b>	<b>897</b>

Upplupna intäkter bedöms vara kontraktstillgångar. Se ytterligare information i not 24.

**NOT 20 LIKVIDA MEDEL**

	2024 31 okt	2023 31 okt
Kassa och bank	11 258	5 891
Depositioner	185	174
Skatteavdragskonto i Norge	104	95
<b>Summa</b>	<b>11 546</b>	<b>6 160</b>

Redovisat värde på kortfristiga placeringar överensstämmer med det verkliga värdet. Verkligt värde är det belopp som skulle ha erhållits för utestående kortfristiga placeringar vid avyttring på balansdagen. Kortfristiga placeringar är kategoriserade som finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde.

Samtliga placeringar har en löptid om högst tre månader.

**Upplysning om betalda räntor**

Under året erhållen ränta uppgick till 1 408 (988) MSEK varav 998 (861) MSEK avser terminspremier för valutaderivat. Under året betald ränta uppgick till 3 264 (1 506) MSEK varav 919 (789) MSEK avser terminspremier för valutaderivat.



## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 21 EGET KAPITAL

### AKTIEKAPITAL

Per 31 oktober 2024 fanns 4 865 104 689 förlagsaktier i SAS AB.

Under augusti 2024 slutförde SAS AB sin företagsrekonstruktion i Sverige och de tidigare 7 266 039 292 stamaktierna blev indragna. I samband med avslutandet av företagsrekonstruktionen nyemitterades 4 865 104 689 förlagsaktier i SAS AB med kvotvärde om cirka 2,12 SEK, vilket utgör ett registrerat aktiekapital om 10 291 444 924 SEK.

### ÖVRIGT TILLSKJUTET KAPITAL

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

### RESERVER

Omräkningsreserv	2024	2023
Ingående omräkningsreserv	72	20
Årets omräkningsdifferenser	-86	52
<b>Utgående omräkningsreserv 31 oktober</b>	<b>-13</b>	<b>72</b>
<b>Säkringsreserv</b>		
Ingående säkringsreserv	-109	-244
Kassaflödessäkringar:		
– Redovisade direkt i övrigt totalresultat	64	145
– Förändring i resultaträkningen	9	25
– Skatt hänförlig till årets förändring av säkringsreserv	-16	-35
<b>Utgående säkringsreserv 31 oktober</b>	<b>-52</b>	<b>-109</b>
<b>Summa reserver</b>		
Ingående reserver	-36	-224
Årets förändring av reserver:		
– Omräkningsreserv	-86	53
– Säkringsreserv	57	135
<b>Utgående reserver 31 oktober</b>	<b>-65</b>	<b>-36</b>

### Omräkningsreserv

Omräkningsreserven omfattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av finansiella rapporter från utländska verksamheter som har upprättat sina finansiella rapporter i en annan valuta än svenska kronor.

### Säkringsreserv

Säkringsreserven innefattar den effektiva andelen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på ett kassaflödesinstrument hänförligt till säkringstransaktioner som ännu inte inträffat.

### HYBRIDOBIGATIONER

I samband med att SAS AB slutförde sin företagsrekonstruktion under augusti 2024 blev SAS hybridobligationer inlösta.

### BALANSERADE VINSTMEDEL

Innefattar årets resultat samt intjänade vinstmedel i moderbolaget och dess koncernföretag. I balanserade vinstmedel ingår också omvärderingar relaterade till ersättningar efter avslutad anställning. Under 2023/2024 har balanserat vinstmedel även påverkats av SAS företagsrekonstruktion då SAS ABs stamaktier och hybridobligationer har blivit indragna och inlösta samtidigt som en fondemission har gjorts.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 22 RÄNTEBÄRANDE SKULDER**

Förfalloprofil för räntebärande skulder

	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029	2029/ 2030>	2024 31 okt	2023 31 okt
Förlagslån	-	-	-	-	-	-	-	1 569
Konvertibelt skuldebrev	-	-101	-50	-50	-50	7 662	7 411	-
Övriga lån	1 166	632	781	634	1 556	1 293	6 062	19 496
<b>Summa</b>	<b>1 166</b>	<b>531</b>	<b>731</b>	<b>584</b>	<b>1 506</b>	<b>8 955</b>	<b>13 473</b>	<b>21 065</b>
Avgår amorteringar 2024/2025 resp. 2023/2024							-1 166	-9 974
<b>Summa</b>							<b>12 307</b>	<b>11 091</b>

**FÖRLAGSLÅN**

Det förlagslån på 200 MCHF som under verksamhetsåret 1985/1986 emitterades har omfattats av den skuld-uppgörelse som genomfördes inom ramen för de rekonstruktionsförfaranden som avslutades under verksamhetsåret 2023/2024. I och med rekonstruktionsplanernas ikraftträdande har fordringarna under förlagslånet släckts ut.

SAS har tidigare år återköpt obligationer för 73 MCHF varefter lånet uppgick till 127 MCHF innan skulduppgörelsen. Efter genomförd skulduppgörelse och på balansdagen uppgår lånet följaktligen till nominellt 0 (127) MCHF, motvärde 0 (1 569) MSEK.

**OBLIGATIONSÅN**

I maj 2001 etablerades ett program för europeiska medellånga lån på 1 000 MEUR. EMTN-programmet gör det möjligt för koncernen att emittera obligationer med fast eller rörlig ränta i valfri valuta. På balansdagen uppgick SAS koncernens emitterade obligationer till 0 (0) MSEK.

**KONVERTIBELT SKULDEBREV**

Under räkenskapsåret har SAS AB emitterat säkerställda konvertibla skuldebrev om MUSD 725 till de fyra största ägarna; Castlelake, Air France-KLM, Lind Invest och Danska staten. De konvertibla skuldebrev har en löptid på max 7 år med en årlig ränta om 6,5 % + 3M TERM SOFR och anses vara en skuld i sin helhet i enlighet med IFRS 9. På balansdagen uppgick det nominella värdet till 7 411 (0) MSEK och verkligt värde till 10 704 (0) MSEK.

De konvertibla skuldebrev erbjuder ägarna, baserat på att vissa krav är uppfyllda, att antingen konvertera lånet till aktier, där optionen för konvertering blir olika värd beroende på när i tiden en eventuell konvertering skulle ske. I det fall en sådan skulle ske finns det en risk att övriga ägares innehav kan komma att utspädas. Väljer ägarna till konvertibeln att inte konvertera skulden till aktier utan att den istället går till återbetalning har ägarna till konvertibeln istället rätt till ytterligare räntesättning. SAS kontrollerar inte hur det konvertibla skuldebrev ska hanteras. SAS har värderat optionen i konvertibeln (det s.k. inbäddade derivatet) till verkligt värde baserat på den kännedom som SAS har om bland annat ägarna, flygmarknaden som helhet samt villkoren i de konvertibla skuldebrev. Faktiska resultatet av utfallet kring konvertibeln kan avvika från ledningens bedömning vilket i sin tur kan påverka koncernens resultat.

**ÖVRIGA LÅN**

Under den nu avslutade chapter 11-processen i USA, har SAS ingått avtal om s.k. "debtor-in-possession"-finansiering ("DIP-lån") i totalt sett två omgångar med syfte att ge SAS en stark finansiell ställning för den löpande verksamheten genom chapter 11-processen i USA. DIP-finansiering är en specialiserad typ av bryggfinansiering för verksamheter

som genomgår rekonstruktion i en chapter 11-process och är strukturerad som ett amorteringsfritt, seniort säkerställt lån med superförmånsrätt. Det första lånet om 700 miljoner USD ingicks med fonder som förvaltas av Apollo Global Management, där den första delen på 350 miljoner USD utnyttjades i september 2022 och motsvarar det belopp som var utestående per 31 oktober 2023. Det andra lånet om 500 miljoner USD ingicks sedan av SAS under verksamhetsåret 2023/2024 med Castlelake, i syfte att bland annat refinansiera SAS ursprungliga DIP-lån från Apollo, öka likviditeten och underlätta för SAS att slutföra sina frivilliga rekonstruktionsförfaranden. Sedan, i samband med den exitfinansiering som gjordes i det rekonstruerade SAS vid tidpunkten för emergence från rekonstruktionsförfarandena om sammanlagt 1 200 miljoner USD, bestående av 475 miljoner USD i nya onoterade aktier och 725 miljoner USD i säkerställda konvertibla skuldebrev, återbetalades DIP-lånet från Castlelake till fullo.

I tillägg har även lånen från den svenska, den danska och den norska staten omfattats av den skulduppgörelse som genomfördes inom ramen för de rekonstruktionsförfaranden som avslutades under verksamhetsåret 2023/2024. I och med rekonstruktionsplanernas ikraftträdande har även fordringarna släckts ut.

	2024 31 okt		2023 31 okt	
	Redovisat värde	Verkligt värde	Redovisat värde	Verkligt värde
Flygplansfinansierande skulder	4 870	4 848	7 480	7 179
Konvertibelt skuldebrev	7 411	10 704	-	-
Statligt garanterade lån	-	-	5 045	5 173
Övriga långfristiga lån	388	388	824	799
DIP-finansiering	-	-	4 813	4 833
Övriga kortfristiga lån	469	469	1 127	1 131
Upplupna räntor	304	304	172	172
Derivat	31	31	34	34
<b>Summa före amortering</b>	<b>13 473</b>	<b>16 744</b>	<b>19 495</b>	<b>19 321</b>
Avgår amortering 2023/2024 resp. 2022/2023	-1 166	-1 133	-9 974	-10 128
<b>Summa övriga lån</b>	<b>12 307</b>	<b>15 611</b>	<b>9 521</b>	<b>9 193</b>

Förfalloprofil för övriga lån	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029	2029/ 2030>	Summa
Flygplansfinansierande skulder	362	371	654	634	1 556	1 293	4 870
Övriga långfristiga lån	-	261	127	-	-	-	388
Övriga kortfristiga skulder	804	-	-	-	-	-	804
<b>Summa</b>	<b>1 166</b>	<b>632</b>	<b>781</b>	<b>634</b>	<b>1 556</b>	<b>1 293</b>	<b>6 062</b>

Övriga lån redovisas till upplupet anskaffningsvärde.

Flygplansfinansierande skulder samt konvertibelt lån är denominerad i USD om 12 280 MSEK, övriga lån är främst denominerade i SEK. I flygplansfinansierande skulder ingår vissa skulder kopplade till tillgångar med äganderättsförbehåll. Den genomsnittliga räntesatsen uppgick på balansdagen till 4,3 % för flygplansfinansierande skulder och 3,8 % för övriga lån. Räntesatsen för konvertibelt lån uppgick till 11,6 %, exklusive periodiserade transaktionskostnader.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 23 RÄNTEBÄRANDE LEASINGSKULDER**

	2024		2023	
	31 okt		31 okt	
Långfristiga leasingsskulder	19 236		17 034	
Kortfristiga leasingsskulder	3 175		4 393	
<b>Summa</b>	<b>22 411</b>		<b>21 427</b>	

	2024/2025	2025/2026	2026/2027	2027/2028	2028/2029>	2024	2023
						31 okt	31 okt
<b>Leasingsskulder</b>						<b>2024</b>	<b>2023</b>
Flygplan	3 657	3 446	3 331	3 092	10 787	24 313	22 281
Fastigheter	391	355	288	289	532	1 855	2 200
Ground handling utrustning	87	81	57	49	27	301	239
<b>Summa</b>	<b>4 135</b>	<b>3 882</b>	<b>3 676</b>	<b>3 430</b>	<b>11 346</b>	<b>26 469</b>	<b>24 720</b>
Diskonteringsseffekt	-960	-806	-657	-515	-1 120	-4 058	-3 293
<b>Summa</b>	<b>3 175</b>	<b>3 076</b>	<b>3 019</b>	<b>2 915</b>	<b>10 226</b>	<b>22 411</b>	<b>21 427</b>

Koncernen hyr flygplan, fastigheter samt ground handling utrustning för vilka nuvärdet av hyresförpliktelse i kontrakten har bokats upp som en räntebärande skuld. Löptiden för kontrakten ovan sträcker sig mellan 1 till 12 år och innehåller olika villkor såsom koppling till olika index men också räntor. Leasingsskulderna är denominerade i följande valutor, USD (20 518 MSEK), SEK (895 MSEK), NOK (682 MSEK), DKK (312 MSEK) samt övriga valutor (4 MSEK). För mer information om tillgångarna koncernen hyr (nyttjanderättstillgångar), se not 13.

Årets amortering av leasingsskulder uppgår till 3 148 (2 796) MSEK och årets räntekostnad på leasingsskulder uppgår till 966 (894) MSEK. Omvärdering av valuta i leasingsskulden har påverkat resultatet under året med 578 (-154) MSEK. Under året har koncernen haft hyreskostnader kopplat till korttidsavtal, variabla avgifter samt hyreskostnader av tillgångar med lågt värde om 225 (335) MSEK.

**NOT 24 KONTRAKTSTILLGÅNGAR OCH KONTRAKTSSKULDER**

Koncernen har identifierat kontraktstillgångar som redovisas som upplupna intäkter, se not 19. De identifierade kontraktstillgångarna avser huvudsakligen passagerarintäkter och sålda EuroBonus-poäng som ännu inte har fakturerats till kund.

Koncernen har identifierat följande kontraktsskulder:

	2024	2023
	31 okt	31 okt
Trafikavräkningsskuld	7 175	6 676
Lojalitetsprogram	1 592	1 529
Övrigt	7	-

Trafikavräkningsskulden och lojalitetsprogrammet räknas som kontraktsskulder då betalningen från kunder sker innan prestationsåtagandet uppfylls av koncernen. Information om prestationsåtagandets uppfyllande återfinns i not 1 under rubrikerna "Passagerarintäkter" samt "EuroBonus".

Trafikavräkningsskulden uppgår per 31 oktober till 7 175 (6 676) MSEK. Framtida, ännu ej uppfyllda, prestationsåtaganden bedöms i all väsentlighet uppfyllas inom 12 månader från 31 oktober 2024. Under året har 4 806 (3 531) MSEK av årets ingående skuld intäktsförts.

Skulden för lojalitetsprogrammet, EuroBonus, uppgår per 31 oktober till 1 592 (1 529) MSEK. Intjänade EuroBonus-poäng har en giltighet på fem år. Då det föreligger en osäkerhet i när EuroBonus-poängen utnyttjas redovisas skulden till sin helhet som långfristig. Koncernens bedömning är att cirka en fjärdedel av EuroBonus-poängen kommer att utnyttjas och intäktsföras inom 12 månader från 31 oktober 2024 och resterande del i avtagande takt under de kommande åren.

**NOT 25 FINANSIELL RISKHANTERING OCH FINANSIELLA DERIVAT**

SAS koncernen är exponerad för olika typer av finansiella risker. All riskhantering sker centralt och i enlighet med av styrelsen fastställda policyer. SAS koncernen använder derivatinstrument som en del i sin finansiella riskhantering för att begränsa bränsle-, valuta- och räntexponeringen.

**BRÄNSLEPRISRISK**

SAS koncernen är exponerad mot förändringar i priset på flygbränsle. Exponeringen hanteras genom att löpande säkra 40–80 % av den prognostiserade bränsleförbrukningen för kommande tolv månader. Givet de rådande osäkra och volatila marknadsförhållandena så har SAS tillfälligt justerat finanspolicyen gällande hedgegrad av flygbränsle. Undantaget gäller 2023/2024 och medger en hedge mellan 0–80 % av kommande 12 månaders förväntade volymer. De finansiella derivat som används för säkring av flygbränsle är huvudsakligen optioner och swappar. Den 31 oktober 2024 hade koncernen träffat avtal om derivat som omfattar 0 % av koncernens beräknade bränslebehov för november 2024–oktober 2025. Under november 2023–oktober 2024 stod kostnader i samband med flygbränsle för 23 % av koncernens rörelsekostnader (inklusive leasing och avskrivningar), jämfört med 24 % under november 2022–oktober 2023.

**VALUTARISK**

SAS koncernen är valutaexponerad för både transaktionsrisk och translationsrisk.

*Transaktionsrisk* uppkommer när flöden i utländsk valuta exponeras för valutakursförändringar. För att hantera den transaktionsrisk som SAS koncernen exponeras för, säkras prognostiserade kommersiella valutaflöden med hjälp av valutaderivat. Säkringsnivån ska enligt finanspolicyen uppgå till 40–80 % av en 12 månaders rullande likviditetsprognos. Framtida kontrakterade flygplansköp i USD kan valutasäkras med upp till 80 % av kontrakterade belopp. Vidare kan framtida flygplansförsäljningar säkras med valutaderivat och lån i USD upp till 80 % av flottans bokförda värde. Den 31 oktober 2024 hade koncernen träffat avtal om derivat som omfattar cirka 40 % av koncernens beräknade operationella valutaexponering för november 2024–oktober 2025.

*Translationsrisk* uppkommer vid omräkning av balansposter i utländska valutor till följd av valutakursförändringar. För att begränsa translationsrisken anger policyen att den finansiella nettoskulden huvudsakligen ska hållas i respektive dotterföretags redovisningsvaluta. I och med införandet av IFRS16 redovisas framtida leasingbetalningar som en tillgång (nyttjanderättstillgång) och en finansiell leasingsskuld. De flesta nyttjanderättstillgångar denomineras i SEK, men motsvarande leasingsskulder är denominerade i utländska valutor, främst USD. Valutaexponeringen från omräkningen av leasingsskulder i USD till SEK är betydande. För att hantera viss del av denna risk säkras prognostiserade framtida intäkter i USD med externa leasingsskulder som säkringsinstrument.

Fortsättning not 25

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## RÄNTERISK

SAS koncernen exponeras för ränterisk när marknadsvärdet på den finansiella nettoskulden (räntebärande tillgångar och skulder) påverkas vid rörelser i avkastningskurvan (marknadsräntor vid olika löptider). Koncernens upplåning inkluderar lån till både fast och rörlig ränta. För att hantera ränterisken används räntederivat i syfte att förändra den underliggande finansiella bruttoskuldens räntebindningstid. Enligt gällande policy är målsättningen att den genomsnittliga räntebindningen på den finansiella bruttoskulden ska motsvara 3 år, med ett tillåtet intervall mellan 1-5 år. Därutöver ska den finansiella bruttoskuldens utveckling för nästkommande tolv månader samt kontrakterade framtida flygplansköp beaktas. Per 31 oktober 2024 var den genomsnittliga räntebindningstiden 1,9 (1,3) år.

## KÄNSLIGHETSANALYS, OMVÄRDERINGSEFFEKT PER BALANSDAGEN

Känslighetsanalysen avseende bränslepris visar den omedelbara omvärderingseffekten vid ett 10-procentigt parallellskifte av priskurvan för bränslederivat.

Känslighetsanalysen avseende valuta visar den omedelbara omvärderingseffekten på balansdagen för kassaflödessäkringar, kundfordringar och leverantörsskulder vid en 10-procentig förstärkning eller försvagning av den svenska kronan gentemot samtliga valutor som SAS koncernen är exponerad för. Utöver omvärderingseffekten påverkas SAS koncernens finansnetto positivt med ca 189 MSEK vid en försvagning av USD mot SEK med 1 % baserat på leasingskulder om ca 1 772 MUSD. En förstärkning av USD mot SEK med 1 % får motsvarande negativ effekt på finansnettot.

Känslighetsanalysen avseende marknadsräntor visar den omedelbara omvärderingseffekten på balansdagen för räntederivat, och kortfristiga placeringar vid 1 procentenhets parallellförskjutning av avkastningskurvan. Utöver omvärderingseffekten påverkas SAS koncernens räntenetto under perioden november 2023–oktober 2024 med cirka 72 (69) MSEK om korta marknadsräntor stiger med 1 procentenhet. Om korta marknadsräntor däremot faller med 1 procentenhet ger det motsvarande negativ effekt på räntenettet med -72 (-69) MSEK.

## KÄNSLIGHETSANALYS, OMVÄRDERINGSEFFEKT PER BALANSDAGEN

			2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt
Marknadsrisk	Förändring	Valuta	Resultatpåverkan	Resultatpåverkan	Eget kapital påverkan	Eget kapital påverkan
Bränslepris	+/- 10 %		-/-	-/-	-/-	-/-
Valutarisk SEK	+/- 10 %	CHF	-/-	1/-1	-/-	12/-12
Valutarisk SEK	+/- 10 %	DKK	10/-10	16/-16	-/-	49/-49
Valutarisk SEK	+/- 10 %	EUR	15/-15	20/-20	-/-	21/-21
Valutarisk SEK	+/- 10 %	GBP	3/-3	8/-8	-/-	29/-29
Valutarisk SEK	+/- 10 %	NOK	22/-22	19/-19	282/-282	284/-284
Valutarisk SEK	+/- 10 %	USD	15/-15	27/-27	-365/365	-214/214
Valutarisk SEK	+/- 10 %	OTHER	-3/3	2/-2	-/-	-/-
Marknadsräntor	+/- 1 %		-/-	-/-	-/-	-/-

## FINANSIELLA DERIVAT

För att hantera valutaexponeringen används olika typer av valutaderivat såsom valutaterminskontrakt, valutaswapavtal och valutaoptioner. Vidare hanteras ränterisikexponering med olika typer av räntederivat såsom FRA (forward rate agreement), futures, ränteswapavtal och valutaränteswapavtal. Koncernen innehar räntederivat som är exponerade mot LIBOR. Dessa kommer inte att påverkas av den pågående "IBOR reformen" då dessa ränteswapavtal kommer att förfalla innan reformen hinner träda ikraft. Per 31 oktober 2024 uppgick det verkliga värdet på SAS koncernens utestående derivatinstrument till totalt 67 (33) MSEK, fördelat enligt nedanstående tabell.

	2024 31 okt Verkligt värde				2023 31 okt	
	Utestående volym	Tillgångar	Skulder	Netto	Utestående volym	Verkligt värde, netto
Valutaderivat	19 801	98	-31	67	31 510	33
Räntederivat	0	0	0	0	0	0
Bränslederivat	0	0	0	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>19 801</b>	<b>98</b>	<b>-31</b>	<b>67</b>	<b>31 510</b>	<b>33</b>

På balansdagen överensstämmer verkligt värde med redovisat värde.

Verkligt värde är det belopp som erhålls/erläggs vid avyttring på balansdagen av utestående finansiella instrument. Ej säkringsredovisade derivat kategorieras som finansiella instrument till verkligt värde via resultatet. Med utestående volym menas derivatkontraktens nominella belopp uttryckt i absoluta tal.

Det totala bokförda värdet för koncernens finansiella derivatinstrument presenteras i följande balansposter i tabellen nedan.



Fortsättning not 25

**Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**KVITTNING AV FINANSIELLA DERIVATINSTRUMENT**

För att begränsa kreditrisker i fordringar från banker relaterade till derivatinstrument har SAS ingått nettningsavtal, under ISDA-avtal, med samtliga av sina motparter.

Upplysningarna i tabellen nedan inkluderar finansiella tillgångar och skulder som är föremål för rättsligt bindande ramavtal om nettnings eller liknande som täcker finansiella instrument.

	2024 31 okt	2023 31 okt
Övriga fordringar	98	67
<b>Summa derivattillgångar</b>	<b>98</b>	<b>67</b>
Kortfristiga skulder	-31	-34
<b>Summa derivatskulder</b>	<b>-31</b>	<b>-34</b>
<i>Derivattillgångar/-skulder netto vid periodens slut</i>	<b>67</b>	<b>33</b>
Allokering av derivat enligt följande:		
Kassaflödessäkringar	63	40
Derivat som inte betecknas som säkringar ur redovisningssynpunkt	4	-7
<b>Derivattillgångar/-skulder netto vid periodens slut</b>	<b>67</b>	<b>33</b>

	2024 31 okt			2023 31 okt		
	Finansiella tillgångar	Finansiella skulder	Summa	Finansiella tillgångar	Finansiella skulder	Summa
Bruttobelopp	98	-31	67	67	-34	33
Belopp som har kvittats	0	0	0	0	0	0
<b>Redovisat i balansräkningen</b>	<b>98</b>	<b>-31</b>	<b>67</b>	<b>67</b>	<b>-34</b>	<b>33</b>
Belopp som omfattas av avtal om nettnings	-31	31	0	-34	34	0
<b>Nettobelopp efter avtal om nettnings</b>	<b>67</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>33</b>

**SÄKRINGSREDOVISADE DERIVAT, KASSAFLÖDESSÄKRING****Flygplanssäkringar**

Säkringar av framtida kontrakterade flygplansköp/försäljningar utgör säkringstransaktioner utifrån att det är betalningsflödet i utländsk valuta vid ett framtida köp/försäljning som säkras enligt kassaflödesmetoden. De lån och de valutatermiskontrakt som ingår i säkringsförhållanden valutaomräknas till aktuell balansdagskurs och den förändring som beräknats effektiv, bokförs i övrigt totalresultat. Per 31 oktober 2024 redovisas den ackumulerade valutaeffekten på kassaflödessäkrade lån och derivat avseende framtida flygplansköp och flygplansförsäljningar i säkringsreserven inom eget kapital med 305 (369) MSEK efter skatt.

**Kommersiella flöden**

För att hantera transaktionsrisken gällande kommersiella prognostiserade flöden används valutaderivat. Dessa valuta-derivat utgör säkringstransaktioner enligt kassaflödesmetoden och är villkorsmässigt matchade mot underliggande likviditetsprognos. Under förutsättning att effektiviteten hos säkringarna kan påvisas, redovisas den ackumulerade förändringen i marknadsvärdet för varje säkringstransaktion i eget kapital tills den återförs till resultaträkningen som en kostnad/intäkt. Per 31 oktober 2024 redovisas den ackumulerade valutaeffekten på dessa kassaflödessäkrade valutaderivat i säkringsreserven inom eget kapital med 59 (213) MSEK efter skatt.

Vissa prognostiserade framtida intäkter i USD säkras med externa leasingsskulder denominerade i USD som säkringsinstrument. Förändringar i avistakursen USD/ SEK för den utvalda delen av leasingsskulderna denominerad i USD redovisas i övrigt totalresultat som en separat komponent (kassaflödessäkringsreserv) i eget kapital. När de säkrade förväntade kassaflödena påverkar resultatet som intäkter omklassificeras motsvarande del av kassaflödessäkringsreserven från övrigt totalresultat till resultaträkningen. Per 31 oktober 2024 redovisas den ackumulerade valutaeffekten på dessa kassaflödessäkrade derivat i säkringsreserven inom eget kapital med -119 (-299) MSEK efter skatt.

**Räntederivat**

När SAS koncernen lånar till rörlig ränta och ändrar ränteeponeringen genom att ingå ränteswapavtal, i vilket det avtalas att rörlig ränta erhålles och fast ränta betalas, klassificeras säkringsförhållandet som en kassaflödessäkring. När säkringsredovisning tillämpas redovisas den effektiva delen av säkringsinstrumentets värdeförändring i övrigt totalresultat. De räntederivat som utgör säkringstransaktioner är villkorsmässigt matchade mot enskilda lån. Per balansdagen 31 oktober 2024 redovisas den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessäkrade räntederivat i säkringsreserven inom eget kapital med -321 (-399) MSEK efter skatt.

**Bränslederivat**

För att hantera prisrisken gällande flygbränsle används bränslederivat. Dessa derivat utgör säkringstransaktioner enligt kassaflödesmetoden och är villkorsmässigt matchade mot underliggande prognostiserade bränslebehov. Per 31 oktober 2024 redovisas den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessäkrade bränslederivat i säkringsreserven inom eget kapital med 0 (0) MSEK efter skatt.

Totalt redovisas -76 (-116) MSEK efter skatt i säkringsreserven inom eget kapital per 31 oktober 2024 och beräknas påverka resultaträkningen under följande år, enligt nedanstående tabell:

	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029	2029/ 2030>	Summa
Flygplan	82	93	69	30	20	94	388
Kommersiella flöden, intäkter	-59	-30	-30	-32	-	-	-151
Kommersiella flöden, övrigt	75	-	-	-	-	-	75
Räntederivat	-70	-70	-70	-65	-57	-76	-408
Bränslederivat	-	-	-	-	-	-	-
Uppskjuten skatt	-6	2	7	14	8	-4	20
<b>Effekt på eget kapital</b>	<b>22</b>	<b>-5</b>	<b>-24</b>	<b>-53</b>	<b>-29</b>	<b>14</b>	<b>-76</b>

**EJ SÄKRINGSREDOVISADE DERIVAT**

Övriga derivat säkringsredovisas ej utan omvärderas löpande och redovisas till verkligt värde över resultaträkningen. Räntederivat som inte kan kopplas till specifik upplåning är inte heller föremål för säkringsredovisning och omvärderas löpande till verkligt värde över resultaträkningen.

Fortsättning not 25

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## KREDITRISK

Koncernens finansiella transaktioner ger upphov till exponering för kreditrisk gentemot de finansiella motparterna. Med kreditrisk eller motpartsrisk avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina åtaganden enligt ingångna avtal. Finanspolicyn föreskriver att transaktioner endast får ingås med motparter med hög kreditvärdighet, definierat som kategori A3/P-1 eller bättre enligt Moody's alternativt A-/A-1 enligt Standard & Poor's.

Fastställda motpartslimiter finns för varje motpart och revideras kontinuerligt. För att begränsa motpartsrisken ytterligare har ISDA-avtal (nettningsavtal) ingåtts med de flesta motparter. Den kreditmässiga exponeringen är geografiskt koncentrerad till Norden med 97 %. Resterande kreditexponering är fördelad med 1 % i övriga Europa och med 2 % i övriga världen. Den maximala kreditexponeringen för derivatinstrument motsvaras av det bokförda värdet/verkliga värdet, se tabell under rubriken finansiella derivat. För likvida medel utgörs kreditriskens storlek av det bokförda värdet och fördelar sig enligt följande:

Rating (Moody's)	Redovisat värde	
	2024 31 okt	2023 31 okt
Aaa/P-1	-	-
Aa1/P-1	-	-
Aa2/P-1	3	1
Aa3/P-1	66	96
A1/P-1	11 378	5 936
A2/P-1	21	24
A3/P-1	78	103
<b>Summa</b>	<b>11 546</b>	<b>6 160</b>

Under andra långfristiga fordringar är kreditrisken fördelad på finansiella institut, externa leasegivare av flygplan, externa operatörer av flygplan samt diverse fastighetsbolag. Beträffande finansiella institut gäller samma föreskrifter som definierats ovan för finansiella motparter. Avseende externa leasegivare av flygplan består majoriteten av fordringarna av ställda säkerheter för leasehyra samt kostnader för återlämningsvillkor. Då kostnaden för att möta återlämningskrav i stor utsträckning är relaterad till kostnader

som uppkommer beroende av flygplanens användning är den kreditmässiga exponeringen till stor del neutraliserad. I avtalen med externa operatörer av flygplan är betalningsstrukturen så utformad att de fordringar SAS Koncernen har i form av ställda säkerheter oftast eller alltid understiger de skulder/kostnader som SAS Koncernen löpande har gentemot externa operatörerna.

Beträffande SAS koncernens kundfordringar är kreditrisken spridd på ett stort antal kunder, såväl privatpersoner som företag i olika branscher. Kreditupplysning erfordras för försäljning på kredit i syfte att minimera risken för kundförluster och baseras på koncernintern information om betalningsbeteende kompletterad med kredit- och affärsinformation från externa källor. Den maximala kreditrisken för SAS koncernen överensstämmer med de finansiella tillgångarnas bokförda värde enligt kategoriseringstabell.

## LIKVIDITETS- OCH UPPLÅNINGSRISK

Med likviditets- och upplåningsrisker avses risken att tillräcklig likviditet inte är tillgänglig vid önskad tidpunkt, samt att refinansiering av förfallna lån blir kostsam eller försvårad.

Målsättningen är att den finansiella beredskapen minimum ska uppgå till 25 % av SAS koncernens fasta kostnader. Den finansiella beredskapen motsvarar likvida medel plus totala outnyttjade kreditfaciliteter. Per 31 oktober 2024 uppgick den finansiella beredskapen till 11 546 (10 052) MSEK där likvida medel uppgick till 11 546 (6 160) MSEK och totala outnyttjade kreditfaciliteter med längre löptid än tre månader till 0 (3 892) MSEK eller 37 % (60 %) av koncernens fasta kostnader. SAS koncernens likvida medel ska hållas i instrument med god likviditet eller kort löptid med kreditvärdighet om lägst A3/P-1 enligt kreditvärderingsinstitutet Moody's alternativt A-/A-1 enligt Standard & Poor's.

Följande tabeller visar återstående kontraktssenlig löptid för SAS finansiella skulder. Beloppen är kontraktssenliga ej diskonterade kassaflöden. Tabellerna visar kontrakterad tidpunkt när SAS är skyldig att betala eller erhålla och innehåller både ränta och nominellt belopp. Framtida ränteflöden till rörlig ränta är beräknade med gällande räntesats på balansdagen, vilket medför att dessa kan falla ut med andra belopp.

Per 31 oktober 2024 uppgick koncernens räntebärande skulder till 35 884 (42 492) MSEK, 0 % (12 %) av de räntebärande skulderna är förenade med krav på finansiella nyckeltal såsom kassaflödes- och likviditetsmått. Löptiden för den räntebärande bruttoskulden uppgick vid utgången av året till 5,9 (2,0) år.

## FINANSIELL NETTOSKULD

	Finansiell nettoskuld
<b>MSEK</b>	
Långfristiga fordringar	399
Övriga fordringar	2 310
Kortfristiga placeringar	289
Kassa och bank	11 257
Förlagslån	-
Obligationslån	-
Övriga lån	-11 919
Leasingskulder	-19 236
Övriga långfristiga	-388
Kortfristig del av långfristiga lån	-362
Kortfristig del av leasingskuld	-3 175
Kortfristiga lån	-804
<b>Finansiell nettoskuld</b>	<b>-21 629</b>

Fortsättning not 25

**LIKVIDITETSRISK**

Nedanstående tabell visar SAS koncernens utflöden och inflöden av finansiella skulder och finansiella derivat per 31 oktober 2023 samt 31 oktober 2024. Beloppen är kontrakterade odiskonterade kassaflöden inklusive ränta.

Räkenskaper	31 okt 2024						31 okt 2023					
	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029	2029/ 2030>	2023/ 2024	2024/ 2025	2025/ 2026	2026/ 2027	2027/ 2028	2028/ 2029>
Koncernens finansiella rapporter	<b>Finansiella skulder</b>						<b>Finansiella skulder</b>					
> Koncernens noter	-	-	-	-	-	-	-10	-10	-10	-10	-10	-1 579
Moderföretagets finansiella rapporter	-807	-836	-803	-809	-810	-10 188	-4 898	-	-	-	-	-
Moderföretagets noter	-531	-523	-797	-757	-1 746	-1 553	-2 269	-567	-1 891	-712	-666	-2 379
Underskrifter	-1	-283	-142	-	-	-	-4	-388	-288	-145	-107	-
Revisionsberättelse	-	-	-	-	-	-	-1 957	-157	-143	-3 249	-	-
	-475	-	-	-	-	-	-1 172	-	-	-	-	-
	-3 175	-3 076	-3 019	-2 915	-2 511	-7 715	-4 393	-3 397	-3 007	-2 873	-1 881	-5 875
	-1 778	-	-	-	-	-	-5 748	-	-	-	-	-
	<b>Derivat (finansiella tillgångar)</b>						<b>Derivat (finansiella tillgångar)</b>					
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	98	-	-	-	-	-	67	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Derivat (finansiella skulder)</b>						<b>Derivat (finansiella skulder)</b>					
	-31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-34	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>-6 700</b>	<b>-4 718</b>	<b>-4 761</b>	<b>-4 481</b>	<b>-5 067</b>	<b>-19 456</b>	<b>-20 418</b>	<b>-4 519</b>	<b>-5 339</b>	<b>-6 989</b>	<b>-2 664</b>	<b>-9 834</b>

Fortsättning not 25

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

### > Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## KONTRAKTERADE KREDITFACILITETER

Koncernen använder sig från tid till annan av olika kreditfaciliteter för att säkra ytterligare finansiering vid behov. I arbetet med den nu avslutade chapter 11-rekonstruktionen erhöll SAS i nov 2023 nytt DIP-lån från Castlelake samtidigt som exitfinansieringen säkrades. Det kontrakterade lånelöfte som ingick i den finansiella beredskapen per 2023-10-31 (MUSD 350 i DIP-lån hos Apollo) lämnades samtidigt tillbaka. I samband med att rekonstruktionsförfarandena avslutades i aug 2024 sattes slutligen exitfinansieringen om totalt MUSD 1 200 i nytt kapital fördelat på MUSD 475 i nya onoterade aktier och MUSD 725 i säkerställda konvertibla skuldebrev på plats. Koncernen avslutade samtidigt det nya DIP-lånet från Castlelake och i den skulduppställning som genomfördes släcktes fodringarna under de övriga kreditfaciliteterna ut i sin helhet. Med exitfinansieringen på plats och med den likviditet som tillskjutits koncernen har inga nya beslut om kreditfaciliteter tagits. Tabellen nedan visar koncernens faciliteter per 2024-10-31.

Facilitet	Förfall	Total facilitet	Utnyttjad facilitet	2024	
				31 okt	2023 31 okt
Kreditfacilitet, 700 MUSD	2023	-	-	-	3 892
Kreditfacilitet, 1 498 MNOK	2024	-	-	-	-
Kreditfacilitet, 1 500 MSEK	2026	-	-	-	-
Kreditfacilitet, 1 092 MDKK	2026	-	-	-	-
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3 892</b>

## VÄRDERING TILL VERKLIGT VÄRDE

Enligt IFRS 7 ska upplysningar avseende finansiella instrument som värderas till verkligt värde i balansräkningen lämnas om metod för fastställande av verkligt värde enligt en värderingshierarki bestående av tre nivåer. Nivåerna ska återspegla i vilken utsträckning verkligt värde bygger på observerbar marknadsdata respektive egna antaganden. Nedan följer en beskrivning av de olika nivåerna för fastställande av verkligt värde.

### Nivå 1

Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån observerbara (ojusterade) noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar och skulder. En marknad betraktas som aktiv om noterade priser från en börs, bank, prissättningstjänst såsom Thomson Reuters eller övervakningsmyndighet finns lätt och regelbundet tillgängliga och dessa priser representerar verkliga och regelbundet förekommande marknadstransaktioner på armslängds avstånd.

Denna grupp inkluderar i huvudsak standardiserade derivat där det noterade priset används vid värderingen.

### Nivå 2

Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller som baseras på andra observerbara data för tillgången eller skulden än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (det vill säga som prisnoteringar) eller indirekt (det vill säga härledda från prisnoteringar).

Exempel på observerbar data inom nivå 2 är data som kan utgöra grund för bedömning av pris, till exempel marknadsräntor och avkastningskurvor.

Denna grupp inkluderar i huvudsak certifikat och ej standardiserade derivat (ränte-, valuta- och bränsleswappar, valuta- och bränsleoptioner) som inte handlas på en aktiv marknad och det verkliga värdet fastställs med hjälp av värderingstekniker som baseras i all väsentlighet på observerbar marknadsdata.

### Nivå 3

Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller där väsentlig indata baseras på icke observerbar data.

SAS koncernen har för närvarande inga finansiella tillgångar eller skulder där värderingen väsentligen baseras på icke observerbar data.

## FASTSTÄLLANDE AV VERKLIGT VÄRDE – VÄRDERINGSTEKNIK

### Andra värdepappersinnehav

Balansposten "Övriga andelar" 2 (3) MSEK utgörs av aktieinnehav som inte är intresseföretag eller dotterföretag.

Hela balansposten värderas till anskaffningsvärde på grund av att dess verkliga värde inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt till en försvarbar kostnad. Av detta skäl ingår inte balansposten "Andra värdepappersinnehav" i vidstående tabeller "Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde".

## Räntederivat

**Ränteswappar:** Verkligt värde för ränteswappar fastställs genom diskontering av bedömda framtida kassaflöden. Diskontering sker utifrån avkastningskurvor som baseras på aktuella marknadsräntor på balansdagen.

**Futures:** Standardiserade terminskontrakt med daglig avräkning. Det verkliga värdet bestäms därigenom via daglig marknadsvärdering "market to market".

**Forward Rate Agreement, FRA:** Verkligt värde för OTC FRA-kontrakt fastställs genom diskontering av bedömda framtida kassaflöden. Diskontering sker utifrån avkastningskurvor som baseras på aktuella marknadsräntor på balansdagen. Standardiserade FRA-kontrakt med kontantavräkning värderas till verkligt värde utifrån noterade köp- respektive säljräntor per bokslutsdagen för ett FRA-kontrakt med motsvarande återstående löptid.

## Valutaderivat

**Valutaswappar:** Verkligt värde för valutaswappar fastställs genom diskontering av bedömda framtida kassaflöden i respektive valuta och ränta. Diskontering sker utifrån avkastningskurvor på balansdagen. Omräkning av valutakomponenten sker utifrån aktuella valutakurser på balansdagen.

**Valutoptioner:** Verkligt värde för optioner fastställs genom användandet av Black and Scholes värderingsmodell som är en erkänd och accepterad värderingsmodell på de finansiella marknaderna. Modellen baseras på i huvudsak observerbar data som till exempel spotkurs, lösenkurs, löptid, ränta, volatilitet med mera.

## Bränslederivat

**Bränsleoptioner:** Verkligt värde för bränsleoptioner fastställs genom användandet av Black and Scholes värderingsmodell. Modellen baseras på i huvudsak observerbar data som till exempel fuelswapkurvan, lösenkurs, löptid, ränta, volatilitet med mera.

**Bränsleswappar:** Verkligt värde för bränsleswappar fastställs utifrån fuelswapkurvan på balansdagen.

## Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar som kategoriserats som innehav för handel utgörs av statskuldväxlar, bostads- och företagscertifikat med maximal återstående löptid av tre månader. Verkligt värde fastställs genom diskontering utifrån avkastningskurvor på balansdagen.

## Kassa och bank

Kassa och bank utgörs av kassamedel samt disponibla tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut. Redovisat värde motsvarar verkligt värde.

Fortsättning not 25

## KATEGORISERING AV FINANSIELLA TILLGÅNGAR OCH SKULDER

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	Derivat till verkligt värde via resultaträkningen	Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	Derivat till verkligt värde, säkringsredovisade	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde <sup>1</sup>
<b>31 okt 2024</b>						
<b>TILLGÅNGAR</b>						
Andra långfristiga fordringar	-	1 019	-	-	1 019	1 019
Kundfordringar	-	1 048	-	-	1 048	1 048
Övriga fordringar	-	2 618	-	-	2 618	2 618
Bränslederivat	-	-	-	-	0	0
Valutaderivat	31	-	-	67	98	98
Upplupna intäkter	-	629	-	-	629	629
Likvida medel	-	11 546	-	-	11 546	11 546
<b>Summa</b>	<b>31</b>	<b>16 860</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>16 958</b>	<b>16 958</b>
<b>SKULDER</b>						
Förlagslån	-	-	-	-	0	0
Konvertibelt skuldebrev	-	-	7 755	-	7 755	10 704
Obligationslån <sup>2</sup>	-	-	-	-	0	0
Övriga lån	-	-	4 523	-	4 523	4 534
Övriga långfristiga skulder	-	-	388	-	388	388
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	362	-	362	331
Kortfristiga lån	-	-	773	-	773	773
Bränslederivat	-	-	-	-	0	0
Valutaderivat	27	-	-	4	31	31
Räntederivat	-	-	-	-	0	0
Leverantörsskulder	-	-	1 778	-	1 778	1 778
Övriga skulder	-	-	567	-	567	567
Upplupna kostnader	-	-	2 895	-	2 895	2 895
<b>Summa</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>19 041</b>	<b>4</b>	<b>19 072</b>	<b>22 001</b>

1) Verkligt värde för förlagslån har fastställts i sin helhet genom användandet av officiella prisnoteringar. Verkligt värde för övriga finansiella tillgångar och skulder har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar, såsom diskontering av framtida kassaflöden till noterad ränta. Verkligt värde på derivaten har fastställts i enlighet med nivå 2.

2) Återstående skuld ingår i kortfristig del av långfristiga lån.



Fortsättning not 25

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

	Derivat till verkligt värde via resultaträkningen	Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	Derivat till verkligt värde, säkringsredovisade	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde <sup>1</sup>
<b>31 okt 2023</b>						
<b>TILLGÅNGAR</b>						
Andra långfristiga fordringar	-	1 364	-	-	1 364	1 364
Kundfordringar	-	1 255	-	-	1 255	1 255
Övriga fordringar	-	3 714	-	-	3 714	3 714
Bränslederivat	-	-	-	-	-	-
Valutaderivat	17	-	-	50	67	67
Upplupna intäkter	-	425	-	-	425	425
Likvida medel	-	6 160	-	-	6 160	6 160
<b>Summa</b>	<b>17</b>	<b>12 918</b>	<b>-</b>	<b>50</b>	<b>12 985</b>	<b>12 985</b>
<b>SKULDER</b>						
Förlagslån	-	-	1 569	-	1 569	74
Obligationslån <sup>2</sup>	-	-	0	-	0	0
Övriga lån	-	-	8 730	-	8 730	9 129
Övriga långfristiga skulder	-	-	817	-	817	817
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	3 276	-	3 276	3 402
Kortfristiga lån	-	-	6 668	-	6 668	5 965
Bränslederivat	-	-	-	-	-	-
Valutaderivat	24	-	-	10	34	34
Räntederivat	-	-	-	-	-	-
Leverantörsskulder	-	-	2 202	-	2 202	2 202
Övriga skulder	-	-	562	-	562	562
Upplupna kostnader	-	-	2 982	-	2 982	2 982
<b>Summa</b>	<b>24</b>	<b>-</b>	<b>26 806</b>	<b>10</b>	<b>26 840</b>	<b>25 167</b>

1) Verkligt värde för förlagslån har fastställts i sin helhet genom användandet av officiella prisnoteringar. Verkligt värde för övriga finansiella tillgångar och skulder har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar, såsom diskontering av framtida kassaflöden till noterad ränta. Verkligt värde på derivaten har fastställts i enlighet med nivå 2.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## NOT 26 AVSÄTTNINGAR

	Omstrukturering		Åtaganden för operationellt leaseade flygplan		Övriga avsättningar		Totalt	
	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt
Ingående avsättningar	50	93	3 699	2 313	2	2	3 751	2 408
Omklassificeringar	-	-	-	-	-	-	-	-
Nya avsättningar	27	9	1 983	1 612	-	-	2 010	1 621
lanspråktaga avsättningar	-26	-54	-89	-256	-	-	-115	-310
Upplösta avsättningar	-1	-	-11	-	-	-	-12	-
Valutakurseffekter	-1	2	-187	30	-	-	-188	32
<b>Utgående avsättningar</b>	<b>49</b>	<b>50</b>	<b>5 396</b>	<b>3 699</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>5 446</b>	<b>3 751</b>
	<b>2024 31 okt</b>	<b>2023 31 okt</b>	<b>2024 31 okt</b>	<b>2023 31 okt</b>	<b>2024 31 okt</b>	<b>2023 31 okt</b>	<b>2024 31 okt</b>	<b>2023 31 okt</b>
<b>Fördelning i balansräkningen:</b>								
Långfristiga skulder	7	0	4 946	3 388	1	0	4 954	3 388
Kortfristiga skulder	42	50	450	311	-	2	492	363
	<b>49</b>	<b>50</b>	<b>5 396</b>	<b>3 699</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5 446</b>	<b>3 751</b>

## OMSTRUKTURERING

Avsättningarna för omstrukturering är hänförliga till de kostnads- och effektiviseringsåtgärder som initierats de senaste åren. Åtgärderna innebär genomgripande förändring och förenkling av verksamheten och kommer att ge en reduktion av enhetskostnaden.

Förutom omstruktureringsavsättningar för personal innehåller reserven avsättningar för fastighetskostnader.

Den långfristiga delen av omstruktureringsreserven bedöms bli utnyttjad inom fem år.

Det finns inga återförda utnyttjade belopp i avsättningen för omstruktureringskostnader.

## ÅTAGANDEN FÖR OPERATIONELLT LEASADE FLYGPLAN

SAS gör löpande avsättningar för åtaganden i samband med leasing av flygplan. Åtagandena avser huvudsakligen motorer, men inkluderar även landningsställ, air frame och APU. Den långfristiga delen omfattar ett stort antal åtaganden med en genomsnittlig löptid på cirka fyra år. Det åtagande som ligger längst fram i tiden är om tolv år.

## NOT 27 KORTFRISTIGA RÄNTEBÄRANDE SKULDER

	2024 31 okt	2023 31 okt
Kortfristig del av långfristig skuld	363	3 272
Upplupna räntor	305	500
Derivat	31	34
DIP-finansiering	-	4 813
Övriga kortfristiga lån	467	1 355
<b>Summa</b>	<b>1 166</b>	<b>9 974</b>

## NOT 28 UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2024 31 okt	2023 31 okt
Semesterlöneskuld	753	708
Övriga upplupna personalkostnader	393	475
Försäljningsomkostnader	68	93
Flygbränslekostnader	1 041	945
Luftfartsavgifter	278	232
Tekniskt flygplansunderhåll	8	25
Hanteringskostnader	182	259
Data och telekommunikationskostnader	96	123
Övriga upplupna kostnader	1 222	1 305
<b>Summa</b>	<b>4 041</b>	<b>4 165</b>

## NOT 29 STÄLLDA SÄKERHETER

	2024 31 okt	2023 31 okt
<i>Avseende skulder:</i>		
Flygplan, redovisat värde	-	-
Förskott, redovisat värde	-	-
<i>Avseende depositioner:</i>		
Depositioner och spärrade bankmedel	2 756	3 375
<b>Summa</b>	<b>2 756</b>	<b>3 375</b>

Utestående skuld per 31 oktober 2024 avseende inteckningar i flygplan -uppgick till 0 (0) MSEK och för finansiering av förskott för flygplan är den utestående skulden 0 (0) MSEK. Flygplansrelaterade tillgångar med äganderättsförbehåll är redovisade till ett värde av 4 732 (7 167) MSEK med utestående skulder uppgående till 4 887 (7 277) MSEK.

Utöver ovan har SAS under året emitterat ett konvertibelt skuldebrev om 725 MUSD till de fyra största ägarna Air France/KLM, Castlelake, Danska Staten och Lind Invest.

De konvertibla skuldebrevet är säkerställt genom säkerhet över start- och landningsrättigheter på London-Heathrow flygplats, aktier i SAS EuroBonus AB (som äger rättigheter till lojalitetsprogrammet EuroBonus), väsentliga registrerade immateriella rättigheter i SAS Konsortiet och SAS EuroBonus AB samt alla ej tidigare pantsatta flygplan och motorer (nu befintliga och i framtiden förvärvade). Redovisat värde för de flygplan och motorer som är ställda säkerheter i de konvertibla skuldebrevet (Under FY23 i DIP-lån) uppgår till 2 254 (2 432) MSEK.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 30 EVENTUALFÖRPLIKTELSE**

	2024 31 okt	2023 31 okt
Garantier avseende:		
Övrigt	34	23
<b>Summa</b>	<b>34</b>	<b>23</b>

Koncernen är inblandad i diverse processer och juridiska förfaranden som har uppstått genom den vardagliga affärsverksamheten. Dessa anspråk relaterar till, men är inte begränsade till, koncernens affärspraxis, personalfrågor och skattefrågor. Avsättningar har redovisats för dessa frågor i enlighet med de sannolika och kvantifierbara förlustriskerna. Vad gäller frågor som inte kräver några avsättningar har bedömningen gjorts, med utgångspunkt i information som finns tillgänglig för närvarande, att dessa inte kommer att ha någon betydande negativ effekt på koncernens finansiella resultat och redovisas inte heller som en eventualförpliktelse. Rättsprocesser är emellertid oförutsägbara till sin karaktär och även om bedömning skett att de aktuella avsättningarna är tillräckliga och/eller att koncernen har ett tillräckligt försvar i dessa frågor, kan ofördelaktiga resultat ändå uppstå. Detta skulle kunna ha en betydande negativ effekt på koncernens finansiella resultat under kommande redovisningsperioder.

**NOT 31 HYRESFÖRPLIKTELSE****31 oktober 2024**

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

	2024/2025	2025/2026	2026/2027	2027/2028	2028/2029	2029/2030>	Summa
Flygplan	85	186	186	186	187	1 082	1 912
<b>Summa</b>	<b>85</b>	<b>186</b>	<b>186</b>	<b>186</b>	<b>187</b>	<b>1 082</b>	<b>1 912</b>

Hyreskontrakt med en årlig hyreskostnad överstigande 0,5 MSEK och som inte ingår i leasingsskulden är inkluderade i ovan tabell. Kontrakt avser signerade leasingavtal för flygplan med startdatum efter den 31 oktober 2024. För information om koncernens leasingsskulder, se not 23.

**31 oktober 2023**

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

	2023/2024	2024/2025	2025/2026	2026/2027	2027/2028	2028/2029>	Summa
Flygplan	297	354	354	354	354	1 766	3 479
<b>Summa</b>	<b>297</b>	<b>354</b>	<b>354</b>	<b>354</b>	<b>354</b>	<b>1 766</b>	<b>3 479</b>

Hyreskontrakt med en årlig hyreskostnad överstigande 0,5 MSEK och som inte ingår i leasingsskulden är inkluderade i ovan tabell. Kontrakt avser signerade leasingavtal för flygplan med startdatum efter den 31 oktober 2023.

**NOT 32 JUSTERING FÖR ÖVRIGA POSTER SOM INTE INGÅR I KASSAFLÖDET MED MERA**

	2023–2024 Nov–okt	2022–2023 Nov–okt
Resultatandelar i intresseföretag	-20	-18
Utdelningar från intresseföretag	21	20
Aktiverad ränta på flygplansförskott	-94	-169
Omvärdering av leaseskulder IFRS 16	-743	181
Resultateffekt vid värdering av finansiella instrument	28	124
Omvärdering av pensionsåtaganden	-333	-349
Upplupet, DIP-finansiering	1 469	1 651
Nedskrivning av räntebärande lån i samband med avslutande av chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige	-5 915	-
Övrigt	188	23
<b>Summa</b>	<b>-5 399</b>	<b>1 463</b>

**NOT 33 FÖRVÄRV & AVYTTRING AV DOTTER- OCH INTRESSEFÖRETAG**

	2023–2024 Nov–okt	2022–2023 Nov–okt
Anläggningstillgångar	-	33
Uppskjutna skattefordringar	-	23
Omsättningstillgångar	-	1
Likvida medel	-	47
Kortfristiga skulder	-	0
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>104</b>
<b>Köpeskilling (Summa)</b>	<b>-</b>	<b>-104</b>
Likvida medel i avyttrade bolag	-	47
<b>Påverkan på koncernens likvida medel</b>	<b>-</b>	<b>-57</b>

Under räkenskapsåret har inget förvärv av dotterföretag skett om 0 (57) MSEK. Efter räkenskapsårets slut, den 1 november 2024, har SAS förvärvat 100 % av det irländska företaget Aviation Crew Services Ltd för 0 MSEK. Bolagets tillgångar respektive skulder uppgår till 0 MSEK. Bolaget har under november 2024 bytt namn till SAS Crew Services Limited.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 34 SKULDER I FINANSIERINGSVERKSAMHETEN**

	Räntebärande skulder, långfristiga		Räntebärande leasingskulder, långfristiga		Räntebärande skulder, kortfristiga		Räntebärande leasingskulder, kortfristiga		Totalt	
	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt
Ingående skuld	11 091	16 627	17 033	17 686	9 974	7 379	4 394	3 827	42 491	45 519
Upptagande av lån	8 857	250	7 471	3 289	5 560	1 585	-	-	21 888	5 124
Omklassificering/modifiering skuld <sup>1</sup>	-6 145	-2 628	-1 709	-	-3 605	-319	-883	-759	-12 342	-3 706
Återbetalning av lån	-	-	-	-	-10 764	-3 364	-3 148	-2 796	-13 912	-6 160
Valutakursdifferenser	-160	226	-621	160	-587	27	-126	18	-1 494	431
Upplupen ränta/avgifter	-306	-	-	-	-554	1 350	-	-	-860	1 350
Derivat	-	-	-	-	4	-67	-	-	4	-67
Omklassificering till kortfristigt	-1 030	-3 383	-2 939	-4 102	1 138	3 382	2 939	4 102	108	-
<b>Utgående skuld</b>	<b>12 307</b>	<b>11 091</b>	<b>19 236</b>	<b>17 033</b>	<b>1 166</b>	<b>9 974</b>	<b>3 175</b>	<b>4 394</b>	<b>35 884</b>	<b>42 491</b>

1) Varav 9,8 (0) miljarder SEK avser nedskrivning lån, 2,4 miljarder SEK avser modifiering leaseskuld i samban med slutförandet av chapter 11, 0 (3,6) miljarder SEK avser återlämning av kontrakt i chapter 11.

**NOT 35 ERSÄTTNING TILL REVISORER**

Följande ersättningar har utgått till revisionsföretag för revisionsuppdrag.

	2023-2024	2022-2023
	Nov-okt	Nov-okt
Revisionsuppdrag		
KPMG	9	9
Övriga lagstadgade uppdrag		
KPMG	0	0
Skatterådgivning		
KPMG	-	-
Övrigt		
KPMG	1	1
<b>Summa</b>	<b>10</b>	<b>10</b>

KPMG Sverige: Revisionsuppdrag 5,3 (5,4) MSEK, övriga lagstadgade uppdrag 0,2 (0) MSEK, skatt 0 (0) MSEK och övrigt 0,9 (1,3) MSEK.

**NOT 36 TRANSAKTIONER MED INTRESSEFÖRETAG**

Intäkter vid försäljning till intresseföretag uppgick till 31 (37) MSEK.

Kostnader vid inköp från intresseföretag var 27 (29) MSEK.

**NOT 37 SEGMENTRAPPORTERING****Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

Koncernens flygverksamhet och därtill hörande annan verksamhet redovisas som ett rörelsesegment.

Trafikintäkternas geografiska uppdelning nedan är baserad på vilken destination som flygs. Övriga rörelseintäkter fördelas geografiskt baserat på försäljningsland enligt nedanstående uppställning. För koncernens enskilt väsentliga länder baserat på ursprungligt försäljningsland, se not 2.

**GEOGRAFISK UPPDELNING**

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
Passagerarintäkter	8 029	7 901	3 253	3 085	13 913	12 853	8 964	8 397	34 159	32 236
Fraktintäkter	6	3	4	4	52	43	994	1 133	2 236	1 183
Charterintäkter	-	-	-	-	2 236	2 096	-	-	1 056	2 096
Övriga trafikintäkter	864	737	348	286	1 490	1 190	959	779	3 661	2 992
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>8 899</b>	<b>8 641</b>	<b>3 605</b>	<b>3 375</b>	<b>17 691</b>	<b>16 182</b>	<b>10 917</b>	<b>10 309</b>	<b>41 112</b>	<b>38 507</b>

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt	2023-2024 Nov-okt	2022-2023 Nov-okt
<b>Övriga rörelseintäkter</b>	<b>213</b>	<b>527</b>	<b>1 033</b>	<b>875</b>	<b>829</b>	<b>467</b>	<b>1 484</b>	<b>667</b>	<b>1 212</b>	<b>1 000</b>	<b>4 771</b>	<b>3 536</b>

Under 2023/2024 samt under 2022/2023 fanns ingen enskild kund som stod för mer än 10 % av koncernens intäkter.

Koncernens tillgångar och skulder finns huvudsakligen i de skandinaviska länderna. Summa anläggningstillgångar, inklusive förskott avseende materiella tillgångar, som inte är finansiella instrument, uppskjutna skattefordringar eller tillgångar avseende ersättningar efter avslutad anställning fördelas geografiskt enligt nedanstående uppställning. I gruppen Ej fördelat ingår förskott till Airbus och övriga för kommande flygplansleveranser med 1 527 (3 513) MSEK, se not 12. Flygplan används flexibelt över hela linjenätet och allokeras ej.

	Danmark		Norge		Sverige		Övriga länder		Ej fördelat		Summa	
	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt	2024 31 okt	2023 31 okt
<b>Anläggningstillgångar</b>	<b>539</b>	<b>696</b>	<b>835</b>	<b>1 074</b>	<b>1 986</b>	<b>2 095</b>	<b>170</b>	<b>728</b>	<b>17 752</b>	<b>28 861</b>	<b>21 282</b>	<b>33 454</b>



## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

## &gt; Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 38 DOTTERFÖRETAG I SAS KONCERNEN**

					2024 31 okt	2023 31 okt
					Redovisat värde	Redovisat värde
Säte	Organisationsnummer	Antal ägda aktier	Ägarandel			
<i>Ägda av SAS AB:</i>						
SAS Sverige AB	Sigtuna	556042-5414	70 500 000	100	42	42
SAS Norge AS	Bærum	811176702	47 000 000	100	2 756	2 756
SAS Danmark A/S	Köpenhamn	56994912	47 000 000	100	3 127	3 127
SAS Crew Services AB	Stockholm	556063-8255	610 000	100	595	595
Linjeflyg AB	Sigtuna	556062-8454	2 000 000	100	237	237
SAS Cargo Group A/S	Tårnby	25736443	200 500	100	0	0
SAS Ground Handling Denmark A/S	Tårnby	32339026	55 000	100	45	45
SAS Ground Handling Norway AS	Oslo	912056228	5 000	100	0	0
SAS Ground Handling Sweden AB	Stockholm	556934-7924	445 000	100	35	35
SAS Eurobonus AB	Stockholm	559224-9782	50 000	100	200	200
Scandinavian Airlines Ireland Ltd	Dublin	601918	2 000 000	100	80	80
SAS Link AB	Stockholm	559150-1910	50 000	100	55	55
Gorm Asset Management Ltd	Dublin	592913	1	100	0	0
SAS Oil Sweden AB	Stockholm	556269-6459	2 000	100	8	0
Övriga					1	1
					<b>7 181</b>	<b>7 173</b>
<i>Ägda av SAS Konsortiet:</i>						
SAS Ejendom Danmark ApS	Tårnby	902001-7720	25711734	573 001	100	104
Övriga					1	6
					<b>105</b>	<b>110</b>
<i>Ägda av SAS Crew Services AB:</i>						
SAS Link Crew Services A/S	Köpenhamn	24202941	500	100	1	1
SAS Connect Crew Services A/S	Köpenhamn	40995269	400	100	0	0
SAS Crew Services Danmark A/S	Köpenhamn	43211781	400 000	100	1	1
Övriga					0	0
					<b>2</b>	<b>2</b>
<i>Ägda av SAS Cargo Group A/S:</i>						
SAS Cargo Sverige AB	Stockholm	556891-0490	50 000	100	2	2
<i>Ägda av Gorm Asset Management Ltd:</i>						
Gorm Dark Blue Ltd	Dublin	593238	1	100	0	0
Gorm Deep Blue Ltd	Dublin	593239	1	100	0	0
Gorm Sky Blue Ltd	Dublin	593240	1	100	0	0
Gorm Light Blue Ltd	Dublin	617208	1	100	0	0
Gorm Warm Red Ltd	Dublin	627405	1	100	0	0
Gorm Ocean Blue Ltd	Dublin	627406	1	100	0	0
Gorm Engine Management Ltd	Dublin	656777	1	100	0	0

**NOT 39 EFFEKTER FRÅN SAS AVSLUTANDE AV CHAPTER 11/ FÖRETAGSREKONSTRUKTION I SVERIGE**

Under 2023/2024 har SAS avslutat sitt chapter 11-förfarande/företagsrekonstruktion i Sverige. I samband med avslutet blev SAS stamaktier indragna, nya förlagsaktier emitterades och SAS fick in nytt kapital om 5,7 miljarder SEK. Utdelning till fordringsägare i chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige betalades ut och räntebärande skulder minskade med 16,5 miljarder SEK (inklusive amortering av DIP-lån). Hybridkulder om 7,6 miljarder SEK i eget kapital inlöstes. Utöver ovan, har skulder återlämnats (eng "reject") om totalt 5,4 miljarder SEK under perioden som SAS varit i chapter 11 (juli 2022 - aug 2024).

	2023-2024 Nov-okt
Utdelning till fordringsägare i rekonstruktionen inkl effekt av nedskrivna operativa skulder	-2 060
Redovisad försäljningsförlust avyttring flygplan	-83
Vinst nyttjanderättstillgångar	270
Vinst nedskrivning av räntebärande lån	6 074
<b>Effekter på resultaträkningen</b>	<b>4 201</b>
<b>Effekter på balansräkningen</b>	
Redovisad försäljning av flygplan	-2 982
Netto förändring nyttjanderättstillgångar	220
Finansiella anläggningstillgångar	-264
Kassa netto efter nytt kapital, utdelning till fordringsägare samt amortering av DIP-lån	2 930
<b>Påverkan tillgångar</b>	<b>-96</b>
Nytt eget kapital inkl resultateffekt ovan samt utdelning till hybridfordringsägare	9 483
Förändring leasingkulder	-461
Räntebärande lån inkl amortering av DIP lån	-16 583
Nytt konvertibelt skuldebrev	7 795
Förändring övriga operativa skulder	-330
<b>Summa påverkan skulder</b>	<b>-96</b>

**Räkenskaper**

Koncernens finansiella rapporter

> **Koncernens noter**

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

**NOT 40 TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE**

Under oktober 2020 slutfördes rekapitaliseringsplanen då sammanlagt 1 729 170 833 stamaktier emitterades till den danska och svenska staten i den riktade emissionen vid sidan av huvudaktieägarnas deltagande i företrädesemissionen. Sammantaget ledde planen till att var och en av den danska och svenska staten innehar 1 584 296 144 stamaktier motsvarande ett innehav för vardera stat om ca. 21,8%. Den danska och svenska staten tecknade också nya hybridobligationer till ett belopp om 6 000 MSEK. Under räkenskapsåret 2023/2024 har räntebetalningar skjutits upp om 320 (474) MSEK.

I juli 2021 tecknades en kreditfacilitet på ett totalt belopp om 3 miljarder SEK med den svenska och danska staten som långivare. Kreditfaciliteten utnyttjades under räkenskapsåret 2021/2022.

Under augusti 2024 slutförde SAS sina rekonstruktionsförfaranden i USA och i Sverige. I samband med slutförandet av rekonstruktionsförfarandena skedde inlösen och indragning av samtliga av SAS AB:s stamaktier och hybridobligationerna blev inlösta. I samband med detta skedde även en nyemission och de nya huvudägarna i det rekonstruerade SAS blev Castlelake, Air France-KLM, Lind Invest och den Danska staten. SAS AB emitterade även ett konvertibelt skuldebrev till de nya huvudägarna om 725 MUSD.

Under processens gång under rekonstruktionsförfarandena har SAS i enlighet med gällande avtal betalat diverse avgifter och utlägg till konsulter och övriga motparter i chapter 11, bland annat till den danska staten.

Förutom ovan skedde inga väsentliga transaktioner med närstående parter under räkenskapsåret 2023/2024 eller under räkenskapsåret 2022/2023 förutom mellan koncernbolag samt i den ordinarie flygverksamheten med Air France-KLM där transaktionerna görs på marknadsmässiga villkor. Utöver ovanstående information samt information i not 3 om Ersättning till ledande befattningshavare finns inga väsentliga transaktioner med närstående.

**NOT 41 VÄSENTLIGA HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN**

Inga händelser av väsentlig betydelse efter rapportperiodens utgång.

## SAS AB, MODERFÖRETAG

### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

> Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

### RESULTATRÄKNING

MSEK	Not	2023–2024	2022–2023
		Nov–okt	Nov–okt
Intäkter		1 478	872
Personalkostnader	1	-28	-33
Övriga rörelsekostnader		-3 483	-1 035
<b>Rörelseresultat</b>		<b>-2 033</b>	<b>-196</b>
Nedskrivningar i dotterföretag		-	-1 840
Ränteintäkter och liknande resultatposter		2 105	584
Räntekostnader och liknande resultatposter		-324	-105
<b>Resultat före skatt</b>		<b>-252</b>	<b>-1 557</b>
Skatt	2	0	0
<b>Årets resultat</b>		<b>-252</b>	<b>-1 557</b>

Moderföretaget redovisar inga poster i övrigt totalresultat för 2023/2024 respektive 2022/2023. Årets resultat för moderföretaget utgör därmed även bolagets totalresultat.

### BALANSRÄKNING

TILLGÅNGAR, MSEK	Not	2024	2023
		31 okt	31 okt
<b>Anläggningstillgångar</b>			
<i>Finansiella anläggningstillgångar</i>			
Andelar i dotterföretag	3	7 181	7 173
Andra värdepappersinnehav	4	2	2
Uppskjuten skattefordran	2	719	719
Fordringar på koncernföretag		23 361	12 713
Andra långfristiga fordringar		16	16
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>31 279</b>	<b>20 623</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Fordringar på koncernföretag		1 252	348
Övriga fordringar		3	35
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		16	16
		<b>1 271</b>	<b>399</b>
Kassa och bank		1	1
<b>Summa omsättningstillgångar</b>		<b>1 272</b>	<b>400</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>32 551</b>	<b>21 023</b>

EGET KAPITAL OCH SKULDER, MSEK	Not	2024	2023
		31 okt	31 okt
<b>Eget kapital</b>			
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		10 291	8 650
Reservfond		447	447
<b>Fritt eget kapital</b>			
Överkursfond		2 729	2 729
Hybridobligationer		0	7 615
Balanserade vinstmedel		10 901	1 202
Årets resultat		-252	-1 557
<b>Summa eget kapital</b>		<b>24 116</b>	<b>19 086</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Långfristiga skulder		7 413	14
<b>Summa långfristiga skulder</b>		<b>7 413</b>	<b>14</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Skulder till koncernföretag		579	81
Leverantörsskulder		6	8
Övriga skulder		164	1 631
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		273	203
<b>Summa kortfristiga skulder</b>		<b>1 022</b>	<b>1 923</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>32 551</b>	<b>21 023</b>

Information om moderföretagets eventualitypliktelser finns i not 6.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

## &gt; Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Bundet eget kapital		Fritt eget kapital			Totalt eget kapital
	Aktiekapital	Reservfond	Överkursfond	Hybridobligationer	Balanserade vinstmedel	
<b>Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2022</b>	<b>8 650</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>7 615</b>	<b>1 202</b>	<b>20 643</b>
Ränta på hybridobligation					-	-
Årets resultat					-1 557	-1 557
<b>Utgående balans 31 oktober 2023</b>	<b>8 650</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>7 615</b>	<b>-355</b>	<b>19 086</b>
Inlösen av hybridobligation i chapter 11/ företagsrekonstruktion i Sverige				-7 615	7 615	-
Utdelning till hybridobligationsfordringsägare i chapter 11/företagsrekonstruktion i Sverige					-509	-509
Indragning av befintliga aktier	-8 650				8 650	-
Nyemission	5 791					5 791
Fondemission	4 500				-4 500	-
Årets resultat					-252	-252
<b>Utgående balans 31 oktober 2024</b>	<b>10 291</b>	<b>447</b>	<b>2 729</b>	<b>-</b>	<b>10 648</b>	<b>24 116</b>

## KASSAFLÖDESANALYS

MSEK	2023-2024	2022-2023
	Nov-okt	Nov-okt
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>		
Resultat före bokslutsdisposition och skatt	-252	-1 557
Nedskrivning av dotterföretag	0	1 840
Övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m	-884	0
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital</b>	<b>-1 136</b>	<b>283</b>
<i>Förändring av:</i>		
Rörelsefordringar	-32	164
Rörelseskulder	236	96
<b>Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital</b>	<b>204</b>	<b>260</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>-932</b>	<b>543</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Investering i dotterföretag	8	-
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>8</b>	<b>0</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Nyemission	5 001	-
Utdelning till fordringsägare i chapter 11/ företagsrekonstruktion i Sverige	-802	-
Utlåning till dotterbolag	-11 552	-542
Lån från dotterbolag	498	-
Inbetalning av deposition	0	-1
Upptagande av lån	7 795	-
Övrig förändring av räntebärande skulder	-16	0
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>924</b>	<b>-543</b>
<b>Årets kassaflöde</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Likvida medel vid årets början	1	1
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

## Upplysning om betalda räntor:

Under året erhållen ränta uppgick till 793 (581) MSEK. Under året betalad ränta uppgick till 356 (99) MSEK.

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

## &gt; Moderföretagets noter

Underskrifter

Revisionsberättelse

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

Medelantalet anställda uppgick till 1 (2) personer, samtliga var anställda i Sverige.

	2023–2024		2022–2023	
	Nov–okt		Nov–okt	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Sverige	1	0	1	1
<b>Summa män och kvinnor</b>	<b>1</b>		<b>2</b>	

För löner, ersättningar och sociala avgifter samt ersättning till styrelse, Vd och övriga ledande befattningshavare i SAS AB hänvisas till SAS koncernens not 3.

**NOT 2 SKATT**

	2023–2024	2022–2023
	Nov–okt	Nov–okt
Aktuell skatt	-	-
Uppskjuten skatt	-	-
<b>Summa skatt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Avstämning av uppskjuten skatt, netto</b>		
Ingående balans	719	719
Skatteeffekt på poster i eget kapital	-	-
Förändring enligt resultaträkningen	-	-
<b>Uppskjuten skatt, netto, per 31 oktober</b>	<b>719</b>	<b>719</b>

**NOT 3 ANDELAR I DOTTERFÖRETAG**

	2023–2024	2022–2023
	Nov–okt	Nov–okt
Ingående värde	7 173	9 013
Tillskott	8	0
Nedskrivning	0	-1 840
<b>Utgående redovisat värde</b>	<b>7 181</b>	<b>7 173</b>

Se även SAS koncernens not 38 – Dotterföretag i SAS koncernen.

**NOT 4 ANDRA VÄRDEPAPPERSINNEHAV**

	2024	2023
	31 okt	31 okt
Incorporate Cell Company	2	2
<b>Summa</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

**NOT 5 STÄLLDA SÄKERHETER**

Under året har SAS AB emitterat ett konvertibelt skuldebrev om 725 MUSD till de fyra största ägarna Air France/KLM, Castlelake, Danske Staten och Lind Invest.

De konvertibla skuldebrevet är säkerställt genom säkerhet över start- och landningsrättigheter på London-Heathrow flygplats, aktier i SAS EuroBonus AB (som äger rättigheter till lojalitetsprogrammet EuroBonus), väsentliga registrerade immateriella rättigheter i SAS Konsortiet och SAS EuroBonus AB samt alla ej tidigare pantsatta flygplan och motorer (nu befintliga och i framtiden förvärvade). Redovisat värde i SAS AB för de aktier som är ställda säkerheter i det konvertibla skuldebrevet uppgår till 200 MSEK.

**NOT 6 EVENTUALFÖRPLIKTELSE**

SAS AB har förbundit sig att såsom för egen skuld svara för SAS Konsortiets ingångna räntebärande förpliktelser, leasingåtaganden och andra finansiella förpliktelser (så kallad "Irrevocable Undertaking") med vissa förbehåll för subordineringar och förutsatt att förpliktelserna ingåtts fram till och med Irrevocable Undertakings upphörande den 30 september 2020.

Vidare utfärdar SAS AB från fall till fall moderbolagsgarantier till dotterbolag. Dessa garantier kan helt eller delvis omfatta dotterbolagets allmänna förpliktelser eller vara en bestämd summa för ett visst ändamål. Moderbolagsgarantierna omfattar huvudsakligen åtaganden under köpekontrakt, flygplansfinansieringar och leasing av flygplan och annan utrustning.

SAS AB har vidare ställt ut tidsbegränsade kapitaltäckningsgarantier till vissa dotterbolag.

**NOT 7 ERSÄTTNING TILL REVISORER**

	2023–2024	2022–2023
	Nov–okt	Nov–okt
Revisionsuppdrag		
KPMG	9	9
Övriga lagstadgade uppdrag		
KPMG	0	0
Skatterådgivning		
KPMG	-	-
Övrigt		
KPMG	1	1
<b>Summa</b>	<b>10</b>	<b>10</b>

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

KPMG Sverige: Revisionsuppdrag 5,3 (5,4) MSEK, övriga lagstadgade uppdrag 0,2 (0) MSEK, skatt 0 (0) MSEK och övrigt 0,9 (1,3) MSEK.



## UNDERSKRIFTER

### Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

### > Underskrifter

Revisionsberättelse

Styrelsen och verkställande direktören intygar härmed att årsredovisningen har upprättats enligt Årsredovisningslagen samt RFR 2 "Redovisning för juridiska personer" och ger en rättvisande bild av företagets ställning och resultat och att förvaltningsberättelsen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av företagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som företaget står inför.

Styrelsen och verkställande direktören intygar härmed att koncernredovisningen har upprättats enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och ger en rättvisande bild av koncernens ställning och resultat och att förvaltningsberättelsen för koncernen ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför.

Stockholm 2025

**Kåre Schultz**  
Styrelsens ordförande

**Joe McConnell**  
Styrelseledamot

**Jude Bricker**  
Styrelseledamot

**Henriette Fenger Ellekrog**  
Styrelseledamot

**Peter Stensgaard Mørch**  
Styrelseledamot

**Alexandre Boissy**  
Styrelseledamot

**Anders Boyer-Søgaard**  
Styrelseledamot

**Jens Lippestad**  
Styrelseledamot

**Karl Lennart Selggren**  
Styrelseledamot

**Kim John Christiansen**  
Styrelseledamot

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

Vår revisionsberättelse har lämnats den 2025

KPMG AB

**Tomas Gerhardsson**  
Auktoriserad revisor

Årsredovisningen och koncernredovisningen har, som framgår av ovan, godkänts för utfärdande av styrelsen den 2025. Koncernens resultat- och balansräkning och moderföretagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 2025.

# REVISIONSBERÄTTELSE

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

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

> [Revisionsberättelse](#)

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

### Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för SAS AB för räkenskapsåret 2023-11-01—2024-10-31 med undantag för hållbarhetsrapporten på sidorna 11-48. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 50-112 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 oktober 2024 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för räkenskapsåret enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 oktober 2024 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för räkenskapsåret enligt IFRS Accounting Standards, så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte hållbarhetsrapporten på sidorna 11-48. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar. Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisions sed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisors sed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-49 samt 116-119. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig

med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS Accounting Standards så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

### > Revisionsberättelse

förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

### **Revisorns ansvar**

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför

granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen och koncernredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar

är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag och en koncern inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

## **RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR**

### **Uttalanden**

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för SAS AB

## Räkenskaper

Koncernens finansiella rapporter

Koncernens noter

Moderföretagets finansiella rapporter

Moderföretagets noter

Underskrifter

> [Revisionsberättelse](#)

för räkenskapsåret 2023-11-01—2024-10-31 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt. Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen,

medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt.

Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

### Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag

till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionsssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Stockholm den 30 januari 2025

KPMG AB

Tomas Gerhardsson  
Auktoriserad revisor

# ÖVRIGT





## DEFINITIONER

### Övrigt

- > Definitioner
- Destinationer

### FINANSIELLA DEFINITIONER

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

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

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

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

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

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

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

**EBIT** – Rörelseresultat.

**EBIT-marginal** – EBIT dividerat med intäkterna.

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

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

**EBT** – Resultat före skatt.

**EES** – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

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

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

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

**FTE** – Medelantal anställda.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Skuldsättningsgrad** – Finansiell nettoskuld i relation till eget kapital.

**Soliditet** – Eget kapital i relation till balansomslutning.

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

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

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

Övrigt  
 > Definitioner  
 Destinationer

## HÅLLBARHETSDEFINITIONER

**Arbetsolycka** – är skador som medarbetare råkar ut för av misstag på grund av en plötslig, oväntad och yttre incident, och som leder till minst en dags frånvaro.

**Biobränslen** – är fasta eller flytande bränslen av biologiskt ursprung. Flytande bränslen till fordons-/fartygs-/flygplansmotorer. De anses koldioxidneutrala i olika hög grad. EU:s direktiv 2009/28/EG om förnybara energikällor och direktiv 2003/30/EG om biodrivmedel definierar EU:s mandat om biobränslen och grad av koldioxidneutralitet.

**Buller** – innebär miljömässigt skadliga, oönskade ljud. Miljöpåverkan från flygtrafiken i form av buller är främst en lokal fråga. Buller beskrivs och mäts vanligen i dB(A), en A-viktad bullernivå.

**Cargotonkilometer** – inkluderar all frakt och post (i metriska ton) multiplicerat med storcirkeldistansen flugen för alla genomförda flygningar.

**CDP** – är en ideell välgörenhetsorganisation som har ett globalt informationssystem för investerare, företag, städer, länder och regioner för hantering av deras miljöpåverkan. Läs mer på <http://www.cdp.net>.

**CFC** – är en grupp klorfluorkarboner som även kan innehålla väte och/eller bromid. En klass stabila kemiska föreningar mest kända under handelsnamnen Freon eller Halon. Det är förbjudet att tillverka dem enligt Montrealprotokollet på grund av att de förstör ozonskiktet. Flyget har dock undantag och får använda dem i kritiska lägen på grund av brist på godkända alternativ. Forskning för att hitta alternativ pågår.

**CO<sub>2</sub>** – koldioxid (se definition).

**CO<sub>2</sub> passagerare eller godsandel** – är mängden koldioxidutsläpp från passagerar- eller godstransporter.

**CSR** – Företagets sociala ansvar (Corporate Social Responsibility).

**dB** – Decibel, en logaritmisk måtenhet som uttrycker storleken på en fysisk kvantitet i förhållande till en specificerad eller underförstådd referensnivå.

**Externa miljörelaterade kostnader** – är summan av miljöavgifter och miljörelaterade avgifter och skatter.

**Fossila bränslen** – är bränslen som består av organiskt kol och väte-föreningar i sediment eller underjordiska avlagringar, främst kol, olja och naturgas.

**Global Compact** – är en utmaning från FN:s före generalsekreterare Kofi Annan till företag och industri att följa tio principer för mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter, miljö och korruptionsbekämpning som de formuleras av FN. [www.unglobalcompact.org](http://www.unglobalcompact.org)

**GRI** – Global Reporting Initiative är en organisation som ger företag och organisationer ett globalt ramverk för hållbarhetsredovisning och därmed möjliggör jämförelser mellan företag ur ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. [www.globalreporting.org](http://www.globalreporting.org)

**Haloner** – Se CFC.

**Infrastrukturavgifter** – åläggs av infrastrukturens operatörer och är avsedda att täcka drifts- och kapitalkostnader för flygbolag och flygtrafikhantering.

**Jet A-1** – är den gemensamma flygbränslespecifikationen utanför Nordamerika. Jet A och Jet A-1 är mycket lika och i denna hållbarhetsrapport används termen "flygbränsle" för att beskriva bränsle som används av flygbranschen.

**Koldioxid (CO<sub>2</sub>)** – är en färglös gas som bildas vid förbränning av alla fossila bränslen.

**Kväveoxider** – (NO<sub>x</sub>) Bildas vid förbränning i flygplansmotorer. Den höga temperaturen och det höga trycket i flygplansmotorer gör att kvävet och syret i atmosfären reagerar med varandra. Det sker främst vid start och landning när motortemperaturen är som högst.

**Medelantal anställda** – definieras som medelantal anställda uttryckt i heltidstjänster, exklusive frånvaro, föräldradedighet och långtidssjuk-skrivning. Definitionen används också inom den finansiella rapporteringen. Ibland används termen FTE (Full Time Equivalent = heltidstjänster).

**Miljörelaterade avgifter** – är avgifter som åläggs av flygplatsoperatörerna för att motivera flygbolagen att köra flygplanen med hög klimateffektivitet med avseende på buller och andra utsläpp såsom kväveoxid samt tilläggsavgifter som åläggs av flygplatsoperatörerna för att undvika starter och landningar på natten.

**Miljörelaterade investeringar** – Investeringar i tillgångar för att förhindra eller minska miljöskador orsakade av verksamhet eller återställa miljön, och/eller som syftar till att uppfylla kommande strängare miljökrav.

**Miljörelaterade skatter** – Skatter som, till skillnad från andra bolagsskatter, motiveras av miljöskäl. Exempel är den miljömotiverade passageraravgiften i Storbritannien och de miljörelaterade koldioxidskatterna i Sverige och Norge.

**MRV** – Uppföljning, redovisning och verifiering av koldioxidutsläpp och produktion i tonkilometer i EU:s utsläppshandelsystem.

**NO<sub>x</sub>** – Kväveoxider (se definition).

**PK** – (används inom hållbarhetsredovisning) – passagerarkilometer, inkluderar alla passagerare (100 kg per passagerare med bagage) exklusive arbetande besättning multiplicerat med storcirkeldistansen flugen för alla genomförda flygningar.

**SAF** – Hållbart flygbränsle (Sustainable Aviation Fuel) är en term för bränsle till flyget som tillverkas på ett hållbart sätt och med hållbar råvara, med syfte att minska utsläppen av växthusgaser. Det omfattar biobränsle, men är inte begränsat till enbart biobränsle.

**SAFUG** – Sustainable Aviation Fuel Users Group, användare av hållbara flygbränslen. Organisation för flygbranschen som arbetar för att påskynda utveckling och kommersialisering av hållbara flygbränslen.

**Tonkilometer** – är antalet transporterade metriska ton passagerare och gods multiplicerat med flugen distans.

**Uppförandekoden** – är ett visst företags etiska regler och riktlinjer.

**Viktad bullerkontur** – beräknas utifrån antal starter per dag vid en viss flygplats, med avseende på de flygplanstyper som flygbolaget använder på den flygplatsen. Viktad bullerkontur anger området i km<sup>2</sup> som påverkas av buller på minst 85 dB(A) i samband med starter.

**Växthuseffekt** – Koldioxid och andra gaser fångar upp och sänder tillbaka solstrålar som annars skulle återgå till rymden. De flesta forskare är överens om att människans användning av fossila bränslen orsakar en global uppvärmning. Andra gaser som bidrar till växthuseffekten är klorfluorkarboner (se definition av CFC), metan och kväveoxid.

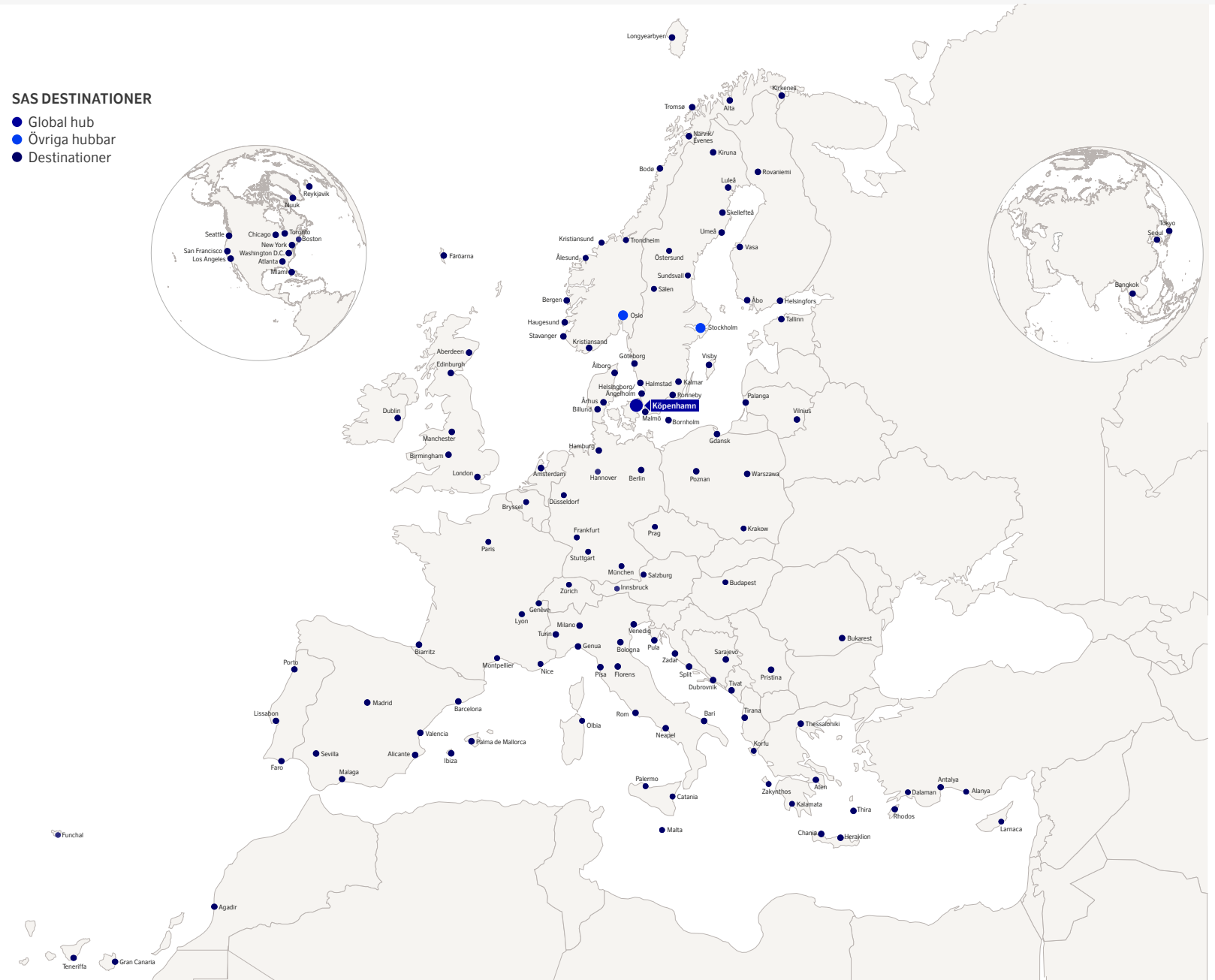
Övrigt

Definitioner

> Destinationer

SAS DESTINATIONER

- Global hub
- Övriga hubbar
- Destinationer



Produktion: SAS och Narva Communications.  
 Form: Narva Communications.  
 Foto: Peter Gherke, Philip Gundersen,  
 Louise Whitehouse, Petter Bäcklund, Studio  
 Dreyer + Hensley, Maja Johansson, Karl  
 Nordlund, Bildinstitutet, Jessica Furtney, Luca  
 Michelli, Gautam Krishnan, Lightscape, Jessica  
 Furtney, Filip Gielda/Visit Greenland