

**Bilaga B / *Exhibit B***



# KVARTALSRESULTAT I LINJE MED GUIDNING

## NOVEMBER 2019–JANUARI 2020

- Intäkter: 9 707 (9 405) MSEK
- Resultat före skatt (EBT): -1 087 (-576) MSEK
- Resultat före skatt och jämförelsestörande poster: -1 078 (-724) MSEK
- Periodens resultat: -861 (-469) MSEK
- Resultat per stamaktie: -2,33 (-1,25) SEK
- Första kvartalet med nya redovisningsstandarden IFRS 16

## VIKTIGA HÄNDELSER EFTER KVARTALET

- Charlotte Svensson utsågs till SAS nya Chief Information Officer från den 1 februari 2020
- Nytt avtal undertecknat med den danska fackföreningen, FPU, anpassat för framtida regional produktion

## UTSIKTER

- För 2019/2020 förväntar SAS kunna leverera en EBIT-marginal före jämförelsestörande poster på 3–5 %, med förbehåll för begränsad påverkan av COVID-19

**”SAS lockar fler passagerare på en utmanande skandinavisk marknad.”**

Rickard Gustafson, VD och koncernchef

## NYCKELTAL – FÖRSTA KVARTALET 2020

**+0,7 %**

Enhetsintäkt vs föregående år<sup>1</sup>

**+1,5 %**

Passagerare totalt vs föregående år

**-0,1 %**

Enhetskostnad vs föregående år<sup>2</sup>

**-2,8 %**

Totala CO<sub>2</sub>-utsläpp vs föregående år<sup>3</sup>

<sup>1</sup> PASK, Valutajusterad

<sup>2</sup> CASK, Valutajusterad och exklusive flygbränsle

<sup>3</sup> Rullande 12 månader

## FINANSIELL SAMMANFATTNING

MSEK, om inget annat anges	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2019-2020	Nov–jan 2018-2019
Intäkter	9 707	9 405
Rörelseresultat (EBIT)	-767	-461
EBIT-marginal	-7,9 %	-4,9 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 087	-576
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 078	-724
Periodens resultat	-861	-469
Kassaflöde från den löpande verksamheten	555	-682

	31 jan 2020	31 okt 2019	31 jan 2019
Avkastning på investerat kapital <sup>1</sup>	7 %	8 %	12 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR <sup>1</sup>	4,1x	3,7x	3,0x
Finansiell beredskap <sup>1</sup>	32 %	38 %	33 %
Soliditet <sup>2</sup>	8 %	16 %	14 %
Resultat per stamaktie (SEK) <sup>2</sup>	-2,33	1,54	-1,25
Eget kapital per stamaktie (SEK) <sup>2</sup>	7,67	10,12	12,41

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

<sup>2</sup> Nyckeltal för 2020 inklusive IFRS 16. Tidigare perioder inkluderar inte IFRS 16.

Denna information är sådan information som SAS AB är skyldigt att offentliggöra enligt EU:s marknadsmissbruksförordning. Informationen lämnades för offentliggörande av Michel Fischier den 26 februari 2020 kl. 08:00 CET.

# SAS STÄRKER SIN MARKNADSPPOSITION

Det första kvartalet 2020 kännetecknades av passagerartillväxt och en starkt ställning för SAS på den skandinaviska marknaden. Operationella förbättringar ledde också till en robust produktion och ökad kundnöjdhet. En stark intäkts-tillväxt motverkades emellertid av negativa effekter från valuta och IFRS 16, vilket ledde till ett lägre resultat före skatt än motsvarande period föregående år.

Efterfrågan på våra tjänster var fortsatt stark under kvartalet. En ökning med nära 100 000 passagerare var också den främsta drivkraften bakom en intäktsökning med drygt 3 % till 9,7 miljarder SEK.

Totala rörelsekostnader före jämförelsestörande poster ökade dock samtidigt med över 4 %, till största del drivet av ogynnsamma valutarörelser.

Som en följd av ogynnsamma valutarörelser och även effekter från redovisningsstandarden IFRS 16 som SAS tillämpar sedan den 1 november 2019 landade resultat före skatt och jämförelsestörande poster på -1 078 MSEK. En försämring med 354 MSEK jämfört med föregående år men i linje med vad som kommunicerades i slutet av förra året.

Trots ett resultatmässigt svagare kvartal förblev vår kassaposition stark och stöds av ett gynnsamt bokningsläge inför sommarsäsongen.

## KOMMERSIELL UTVECKLING

Jag är mycket nöjd med att vår förbättrade operationella kvalitet, vårt förbättrade kunderbjudande, vårt hängivna hållbarhetsarbete och infasningen av nya

flygplan fortsätter att locka kunder. På en utmanande marknad har vårt starka kunderbjudande lett till att antalet passagerare har ökat med 1,5 % och vår marknadsandel i Skandinavien har ökat med 1,6 procentenheter till 29 %.

Ingegerd Viking, det första av åtta beställda Airbus A350, gjorde sin jungfruresa från Köpenhamn till Chicago den 28 januari. Passagerarna ombord på det nya flygplanet hade en bekväm resa i en kabin med nya säten och unika skraddarsyddas SAS-lösningar.

Flygverksamheten svarar för drygt 99 % av våra utsläpp av växthusgaser. Därför är en förnyelse av flottan vårt viktigaste initiativ för att minska vår miljöpåverkan och Airbus flygplan är de mest bränsleeffektiva på marknaden. Under kvartalet fasade vi in åtta Airbus A320neo utöver ovannämnda Airbus A350. Det medför 15–30 % lägre bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp än de flygplan de ersätter. Under 2019/2020 väntar vi leverans av ytterligare tre A350 och sex A320neo, vilket kommer att minska vår miljöpåverkan ytterligare.

Till dess att framtidens teknik möjliggör flygplan med nollutsläpp fortsätter vi våra ansträngningar att öka



Rickard Gustafson, VD och koncernchef

användningen och stimulera tillgången på hållbara flygbränslen. Sedan våra kunder fick möjligheten att lägga till biobränsle till sina SAS-biljetter har nära 10 000 resenärer valt att göra detta. Intresset visar att ett allt större antal kunder väljer att bidra till mer hållbara flygresor.

Vid kvartalets ingång lanserade vi en ny förpackning av vårt matkoncept New Nordic by SAS som eliminerar användandet av upp till 50 ton plast per år och är ett av många viktiga initiativ vi genomfört för att maximera användandet av hållbara material i kunderbudandet.

Vi är också glada över att tillkännage att SAS och Apollo har förlängt sitt samarbete till sommar- och

vintersäsongen 2020. Avtalet är värt omkring 1,4 miljarder SEK och vi ser fram emot att välkomna Apollos kunder ombord från 23 orter i Sverige, Danmark och Norge på väg mot 26 olika destinationer i Europa.

Norska Sykehusinnkjøp ingick också ett fyraårigt avtal med SAS som prioriterat flygbolag för patienter och personal på de största linjerna i Norge. Vårdbolagen spenderar omkring 400 MNOK per år på flygresor och beslutet att välja SAS byggde på en kombination av pris och antal avgångar.

### OPERATIONELL UTVECKLING

Det pågående arbetet med att förbättra verksamheten avspeglas i stora förbättringar i operationell kvalitet.

Jämfört med föregående år ökade punktligheten med 4,2 procentenheter till 84,2 % medan regulariteten förblev hög med 98,7 %. Under kvartalet var vädret gynnsamt för flygverksamhet, men även de nya planeringsprocesser som infördes under föregående år bidrog till en positiv utveckling. Dessa processer har resulterat i ett robust produktionsschema som gett mätbara resultat med en minskning av det genomsnittliga antalet förseningsminuter per flygning med över 30 %.

Vi vet att punktlighet är den enskilt viktigaste faktorn bakom ökad kundnöjdhet. Jämfört med föregående år ökade kundnöjdheten med tre punkter till 74 och för januari månad enskilt var kundnöjdhetsindex 75, vilket är det bästa resultatet på många år. En stor del av förbättringen och den ökade kundnöjdheten tillskriver jag våra medarbetare och deras engagerade arbete.

Produktiviteten mätt som blocktimmar/kvartal för pilot och kabinpersonal minskade med 10 % respektive 2 %. Minskningen förklaras av nödvändig träning på Airbus i samband med att Arlanda blir vår andra Airbus-bas under 2020. På kort sikt påverkar denna omställning produktiviteten negativt innan fördelarna med en enhetsflotta realiserar.

En av de punkter jag lyfte fram under fjärde kvartalet var behovet av att utvärdera hur vi kan förnya flottan av medelstora flygplan på regionala linjer. Omkring 20 % av nätverket passar för våra nuvarande medelstora flygplan Airbus A319 och Boeing 737-700. Dessa flygplan kommer att behöva ersättas under de närmaste åren. Att betjäna regionala linjer med flygplan av rätt storlek är viktigt ur både hållbarhetsperspektiv och ekonomiska perspektiv.

Innan vi kan lägga en order på nya flygplan finns det dock flera krav som måste uppfyllas. För det första måste vi se till att alla delar av vår operativa modell är baserade på en



Vårt första Airbus A350 gjorde sin jungfruresa från Köpenhamn till Chicago i januari.

enhetsflotta för att minimera kostnader och komplexitet. För det andra måste vi ha avtal som är anpassade för regional verksamhet i Skandinavien. För det tredje måste vi ha tillgång till flygplansteknologi som passar för en tillförlitlig verksamhet i Nordeuropa.

När det gäller det andra kravet har vi gjort vissa framsteg. Vi har nu undertecknat ett avtal med den danska fackföreningen, FPU, anpassat för framtida regional produktion. Avtalet uppfyller kraven på att förlägga regional produktion med medelstora flygplan till Skandinavien, med personal anställd i Skandinavien och på skandinaviska villkor. Med detta på plats, fortsätter vi vårt arbete med att hitta lösningar på övriga krav och fortsätter det gemensamma arbetet med våra fackföreningar för att skapa de bästa förutsättningarna för framtiden.

### **BEKRÄFTADE UTSIKTER FÖR HELÅRET**

Vi uppmuntras av ökningen av antal passagerare och bibehållen yield, vilket stödjer en stark intäktsutveckling. Samtidigt förblir de ekonomiska framtidsutsikterna osäkra och utbrottet av COVID-19 tillför ytterligare oro för en ekonomisk avmattning som kan påverka efterfrågan negativt.

Vår exponering mot Fastlandskina är relativt låg – linjerna till Shanghai och Beijing flyger ungefär 250 000 passagerare per år. Intäktsbortfallet från de indragna flygningarna i februari och mars förväntas

uppgå till cirka 200 MSEK. Om COVID-19 utbrottet begränsas och indragna flygningar isoleras till vintersäsongen, förväntas endast en marginell resultatmässig effekt. Vi fortsätter att följa utvecklingen och för en nära dialog med relevanta myndigheter. Säkerheten för passagerare och medarbetare kommer alltid först och vi måste se en vändning av utvecklingen innan vi återupptar flygningarna till dessa regioner.

Den svenska och norska kronan är fortsatt svag mot US-dollar och euron, därmed ökar våra kostnader och även prisnivåerna för kunder som reser utomlands. Å andra sidan medför den senaste tidens minskade bränslepriser en positiv utveckling.

Med hänsyn till den positiva intäktsutvecklingen som motverkas av den något större ekonomiska osäkerheten bekräftar vi våra utsikter inför räkenskapsåret om en EBIT-marginal före jämförelsestörande poster på 3–5 %. Detta under förutsättning att COVID-19 utbrottet begränsas och att vi kan återuppta en normaliserad produktion före sommarsäsongen.

Jag vill tacka dig för ditt intresse för SAS och ser fram emot att få att hälsa dig välkommen ombord på någon av våra 800 dagliga flygningar.

Rickard Gustafson,  
VD och koncernchef  
Stockholm den 26 februari 2020



Den nya flottan sänker bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen.



# KOMMENTARER TILL SAS DELÅRSRÄKENSKAPER

## MARKNADS- OCH TRAFIKUTVECKLING

Det totala antalet passagerare på den skandinaviska marknaden minskade med 3,8 %. Samtidigt ökade SAS totala antal passagerare med 1,5 %.

Blickar man framåt så förväntas antalet erbjudna säten på den skandinaviska marknaden öka med cirka 1,4 % under andra kvartalet, främst på grund av en ökning av SAS kapacitet.

## RESULTATRÄKNING, SAMMANFATTNING KV1 2020

MSEK	Nov-jan 19-20	Nov-jan 18-19	För- ändring mot fg år	Valuta- effekter	Förändring mot fg år (Valuta- just.)
<b>Resultaträkning</b>					
Intäkter	9 707	9 405	302	127	175
Totala rörelsekostnader	-10 474	-9 866	-608	-341	-267
Rörelseresultat (EBIT)	-767	-461	-306	-214	-92
Resultat före skatt (EBT)	-1 087	-576	-511	-254	-257

### Intäkter

*Intäkterna* uppgick till 9 707 (9 405) MSEK, se not 2. Justerat för valuta är intäkterna 175 MSEK högre än motsvarande period föregående år.

De valutajusterade passagerarintäkterna ökade med 1,5 %. Ökningen är en följd av högre reguljär kapacitet (ASK) som, baserat på föregående års förutsättningar, påverkade intäkterna positivt om 58 MSEK. Den högre kabinfaktorn gav en positiv effekt om 88 MSEK. Den lägre yielden gav en negativ effekt om 39 MSEK på passagerarintäkterna.

De valutajusterade fraktintäkterna minskade med 76 MSEK, främst beroende på lägre volymer. Charterintäkterna (valutajusterade) var 20 MSEK högre, främst beroende på både högre pris och volym. Övriga trafikintäkter (valutajusterade) ökade med 37 MSEK, främst beroende på outnyttjade biljetter och sidointäkter. Övriga rörelseintäkter (valutajusterade) var 87 MSEK högre än motsvarande period föregående år, främst beroende på högre intäkter från kreditkortsavgifter, biljettavgifter och försäljning av EuroBonus-poäng.

### Rörelsekostnader

*Personalkostnader* uppgick till -2 575 (-2 401) MSEK. Justerat för valuta och jämförelsestörande poster ökade personalkostnader med 158 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen avser normala löneökningar, fler medarbetare och utbildning relaterad till införandet av nya flygplan.

*Bränslekostnader* uppgick till -2 020 (-1 961) MSEK. Justerat för valuta minskade kostnaden för flygbränsle med 1,2 %. Det lägre flygbränslepriset hade en positiv påverkan på kostnaderna om 86 MSEK. Hedgeeffekter var negativa om 121 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år och volymeffekter hade en positiv påverkan på kostnaderna om 47 MSEK.

*Övriga externa kostnader* uppgick till -3 595 (-4 168) MSEK, se not 3. Sedan den 1 november 2019 ingår leasingkostnader flygplan i övriga externa kostnader, medan bränslekostnader och luftfartsavgifter numera

redovisas på egna rader i resultaträkningen och inte längre som övriga externa kostnader. Jämförelseåret har omklassificerats. För mer detaljerad information om förändringarna, se not 1. Jämfört med motsvarande period föregående år minskade övriga rörelsekostnader (valutajusterade) med 797 MSEK. Minskningen är främst hänförlig till att leasingkostnader flygplan, efter övergången till IFRS 16, inte längre redovisas som kostnader med undantag för kortfristiga leasingavtal. Övriga ändringar jämfört med motsvarande period föregående år avser främst tekniskt underhåll, som minskade med 155 MSEK (valutajusterat) efter införandet och leveransen av nya flygplan. Wet lease-kostnaden ökade med 57 MSEK (valutajusterad) vilket beror på högre priser.

*Avskrivningarna* uppgick till -1 369 (-419) MSEK, en ökning om 950 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen beror främst på tillämpningen av IFRS 16, där avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 869 MSEK, se noterna 1 och 4.

Det pågående effektiviseringsprogrammet har under perioden resulterat i kostnadsreduktioner om 180 MSEK, hänförligt till åtgärder såsom ökad bränsleeffektivitet, högre operativ stabilitet och effekter från ett omförhandlat komponentkontrakt.

### Finansnetto

*Finansiella intäkter och kostnader* uppgick netto till -320 (-115) MSEK, vilket motsvarade en ökning i nettokostnader om 205 MSEK jämfört med motsvarande period föregående år. Ökningen beror främst på tillämpningen av IFRS 16, där räntekostnader och valutaomvärdering av leasingskulden hade en negativ påverkan om -199 MSEK, se not 5.

**Påverkan från IFRS 16**

Tillämpningen av IFRS 16 hade en negativ påverkan om 130 MSEK på Resultat före skatt (EBT) under första kvartalet. De kostnader som påverkas i resultaträkningen är övriga externa kostnader, avskrivningar och finansnetto. Övriga externa kostnader påverkades positivt med ett belopp om 938 MSEK, eftersom leasingkostnader för flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning inte längre redovisas i resultaträkningen. Avskrivningar av nyttjanderättstillgångar hade en negativ påverkan om 869 MSEK och finansnettot påverkades negativt med ett belopp om 199 MSEK. För mer information om påverkan från IFRS 16, se not 1.

**Periodens resultat**

*Rörelseresultat* uppgick till -767 (-461) MSEK och resultat före skatt uppgick till -1 087 (-576) MSEK. Minskningen av resultat före skatt jämfört med motsvarande period föregående år är främst hänförlig till negativa valutaeffekter, tillämpningen av IFRS 16, högre personalkostnader och påverkan från jämförelsestörande poster, delvis motverkat av högre intäkter och lägre kostnader för tekniskt underhåll. Resultat efter skatt uppgick till -861 (-469) MSEK och skatteintäkten till 226 (107) MSEK.

Jämfört med motsvarande period föregående år hade valutakursutvecklingen en positiv effekt på intäkterna om 127 MSEK samt en negativ påverkan på rörelsekostnaderna om 341 MSEK. Valutakurserna påverkade således rörelseresultatet negativt om 214 MSEK. Finansnettot påverkades negativt av valuta om 40 MSEK. Sammanlagt hade valutaeffekten en negativ nettopåverkan om 254 MSEK på resultatet före skatt.

**Jämförelsestörande poster**

Totala jämförelsestörande poster uppgick under perioden till -9 (148) MSEK. Av totala

jämförelsestörande poster hänför sig till omstruktureringkostnader för personal till -9 (-8) MSEK. Övriga poster under första kvartalet föregående år avser realisationsresultat från flygplanstransaktioner, en avtalsförlikning och ett frisläppande av en skatterelaterad reservering i Kina.

**BALANSRÄKNING OCH FINANSIELL STÄLLNING**  
**Tillgångar**

*Immateriella och materiella tillgångar* ökade med 2 083 MSEK under perioden. I förändringen ingår periodens investeringar 2 538 MSEK, avskrivningar -500 MSEK samt övriga effekter 45 MSEK. I beloppen för investeringar ingår två nya Airbus A320neo och ett Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för motorunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus. Övriga effekter inkluderar aktiverad ränta på förskottsbetalningar och omräkningsdifferenser.

*Nyttjanderättstillgångar* ökade med 664 MSEK under perioden. Ökningen om 664 MSEK inkluderar inte övergångseffekten om 16 718 MSEK den 1 november 2019. Investeringar uppgick till 1 496 MSEK, främst hänförligt till nya leasingavtal för flygplan. Förändringar i index i de underliggande avtalen ökade tillgångarna med 37 MSEK och avskrivningar uppgick till -869 MSEK. För mer information, se not 1.

*Finansiella tillgångar* ökade med 477 MSEK, främst hänförligt till en nettoökning av SAS förmånsbestämda pensionsplaner.

*Uppskjutna skattefordringar* ökade med 177 MSEK, främst hänförligt till en ökning av underskottsavdrag.

*Kortfristiga fordringar* ökade med 196 MSEK. Ökningen är huvudsakligen hänförlig till högre kundfordringar.

*Likvida medel* uppgick till 6 599 (7 247) MSEK per 31 januari 2020. Outnyttjade kontrakterade lånelöften uppgick till 2 888 (2 760) MSEK. Den finansiella beredskapen uppgick till 32 % (33 %) av SAS fasta kostnader.

**Eget kapital och skulder**

*Eget kapital* minskade med 939 MSEK. Minskningen är främst hänförlig till periodens resultat för första kvartalet om -861 MSEK, förändringar i kassaflödessäkringar om -380 MSEK och positiva aktuariella effekter på förmånsbestämda pensionsplaner om 344 MSEK.

*Långfristiga skulder* ökade med 1 309 MSEK och *kortfristiga skulder* ökade med 643 MSEK exklusive effekten från IFRS 16. Den totala ökningen av skulder exklusive effekten från IFRS 16 var 1 952 MSEK och var främst hänförlig till högre trafikavräkningskund och högre räntebärande lån.

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

**Räntebärande skulder**

Den 31 januari 2019 uppgick den räntebärande skulden till 29 759 MSEK, en ökning med 18 476 MSEK sedan den 31 oktober 2019, varav övergångseffekten från IFRS 16 uppgick till 16 503 MSEK. Nyupplåning och amorteringar under perioden var 1 415 MSEK respektive 250 MSEK. Nyupplåning och amorteringar av leasingskulder uppgick till 1 535 MSEK respektive 836 MSEK. I förändringen av bruttoskulden sedan 31 oktober 2019 ingår negativ utveckling av det verkliga värdet på finansiella derivat som har ökat skulden med 91 MSEK. Valutaomvärdering har ökat skulden med 97 MSEK, och upplupen ränta och andra poster har minskat skulden med 79 MSEK.

**Finansiell nettoskuld**

Den 31 januari 2020 uppgick den finansiella nettoskulden till 21 038 MSEK, en ökning med 20 710 MSEK sedan den 31 oktober 2019. Justerat för övergångseffekten från IFRS 16 om 16 503 MSEK uppgick ökningen till 4 207 MSEK. Ökningen är främst hänförlig till ett negativt kassaflöde före finansieringsverksamheten, nya leasingkulder om 1 535 MSEK och det negativa värdet på finansiella derivat.

**Nyckeltal**

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

Per 31 januari 2020 uppgick avkastning på investerat kapital (ROIC) till 7 %, en försämring med 1 procentenhet sedan 31 oktober 2019. Minskningen är främst hänförlig till ett lägre justerat rörelseresultat (EBIT).

Den finansiella beredskapen har minskat med 6 procentenheter, och uppgick till 32 % vid utgången av kvartalet. Minskningen är hänförlig till lägre likvida medel.

Den justerade finansiella nettoskulden/EBITDAR förändrades och uppgick till 4,1x. Per 31 oktober 2019 var nyckeltalet 3,7x. Förändringen är främst hänförlig till en ökad justerad finansiell nettoskuld och lägre EBITDAR.

Per 31 januari 2020 uppgick soliditeten till 8 %, en

försämring från 16 % per 31 oktober 2019. Införandet av IFRS 16 har en stor påverkan på balansräkning och är den absolut största förklaringen till minskningen. Exklusive IFRS 16 skulle soliditeten ha uppgått till 13 %.

**KASSAFLÖDESANALYS**

Kassaflödet för det första kvartalet uppgick till -2 164 (-2 508) MSEK. Likvida medel uppgick till 6 599 MSEK, jämfört med 8 763 MSEK per 31 oktober 2019.

**Kassaflöde från den löpande verksamheten**

Kassaflödet från den löpande verksamheten före rörelsekapitalförändringar uppgick för räkenskapsårets första kvartal till 270 (-418) MSEK. Förändringen jämfört med föregående år är främst hänförlig till införandet av IFRS 16, vilket innebär att amorteringar av leasingkulder för operationellt leasade tillgångar, främst flygplan, från och med innevarande räkenskapsår återfinns i kassaflödet från finansieringsverksamheten. Föregående år inkluderades leasingkostnaderna i kassaflödet från den löpande verksamheten.

Rörelsekapitalförändringen tenderar att vara negativ under första kvartalet men var mer positiv detta år och uppgick till 285 (-264) MSEK. Årets positiva förändring av rörelsekapitalet beror till största delen på en ökning av trafikavräkningsskulden.

**Investeringsverksamheten**

Investeringarna uppgick till 2 538 (1 840) MSEK varav 2 481 (1 815) MSEK avsåg flygplan. Det inkluderar leveransbetalningar för två nya Airbus A320neo och en Airbus A350. Övriga flygplansinvesteringar består av aktiverade utgifter för flygplansunderhåll, modifieringar samt förskottsbetalningar till Airbus.

**Finansieringsverksamheten**

Nyupplåningen var 1 415 (1 346) MSEK medan amorteringarna uppgick till 250 (172) MSEK. De nya

lånen avsåg flygfinansiering. Köpet av en Airbus A350 i december minskade likvida medel, men förväntas finansieras med ett nytt lån under andra kvartalet. Amorteringar av leasingkulder (IFRS 16) var 836 MSEK. Dessutom påverkades kassaflödet från finansieringsverksamheten negativt av betalningar av finansiella derivat och betalningar till förmånsbestämda pensionsplaner.

**MODERFÖRETAGET**

Moderföretaget SAS AB har en mycket begränsad verksamhet i form av koncernintern service. Intäkter uppgick till 10 (13) MSEK och rörelsekostnader till -14 (-16) MSEK. Finansiella poster uppgick till netto till 4 (-17) MSEK och periodens resultat uppgick till -6 (-16) MSEK.

**SÄSONGSVARIATIONER**

Efterfrågan på SAS marknader, mätt som trafik (RPK), är säsongsmässigt låg under november–april och högst under maj–oktober. Andelen förtidsbokningar är däremot störst under perioden januari–maj vilket har en positiv påverkan på rörelsekapitalet.

Säsongsvariationerna i efterfrågan påverkar kassaflödet och resultatet olika. Passagerarintäkterna redovisas när kunderna genomför sina resor medan kassaflödet påverkas positivt i samband med att antalet bokningar stiger. Det gör att intäkterna ökar under månader med hög trafik från maj till oktober. Eftersom en stor andel av ett flygbolags kostnader är fasta påverkas resultatet med svängningarna i intäktsnivåerna.

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



## FINANSIELLA MÅL

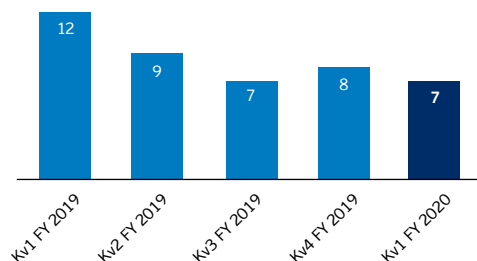
SAS övergripande finansiella mål är att skapa värden för aktieägarna. För att uppnå detta arbetar SAS med sitt kunderbjudande, effektiviseringar och hållbarhet för att skapa en grund för långsiktigt hållbar lönsamhet.

Vi verkar i en kapitalintensiv industri som kräver att kapitalstrukturen optimeras. Av den anledningen har SAS tre finansiella mål:

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

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

**AVKASTNING PÅ INVESTERAT KAPITAL (ROIC), 12 MÅN RULLANDE, %**  
SAS målsättning är en avkastning på investerat kapital (ROIC) på minst 12 % över en konjunkturcykel.



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

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

## HÅLLBARHETSMÅL

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

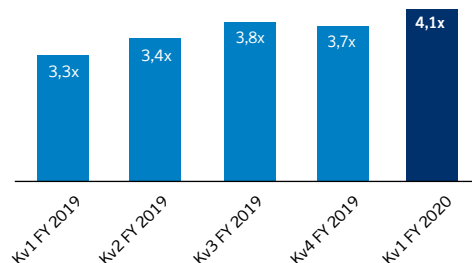
Därför har vi satt upp omfattande och ambitiösa hållbarhetsmål, både på kort och lång sikt, för att stödja vårt miljöarbete.

## Våra mål till 2030

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

## JUSTERAD FINANSIELL NETTOSKULD/EBITDAR

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



## HÄNDELSE EFTER 31 JANUARI 2020

- Charlotte Svensson utsågs till ny Executive Vice President & Chief Information Officer från den 1 februari 2020
- Nytt avtal undertecknat med den danska fackföreningen, FPU, anpassat för framtida regional produktion
- Meddelande om kallelse till årsstämma

## UTSIKTER FÖR 2019/2020

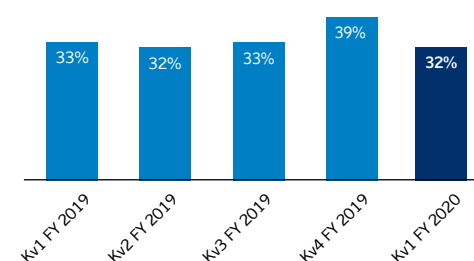
För 2019/2020 förväntar SAS kunna leverera en EBIT-marginal före jämförelsestörande poster i intervallet 3–5 %.

Utsikterna bygger på följande förutsättningar och antaganden:

- Flygbränslepris uppgående till 590 USD/ton
- Växelkurs USD/SEK på 9,8 och NOK/SEK på 1,08
- Kapacitetstillväxt (ASK) på 5 %
- Effektiviseringsåtgärder uppgående till 0,6 miljarder SEK
- Marginell påverkan av COVID-19
- Utsikterna bygger på att inget oförutsett inträffar.

## FINANSIELL BEREDSKAP, %

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



# RISK- OCH OSÄKERHETSFAKTORER

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

## SÄKRING AV VALUTA OCH FLYGBRÄNSLE

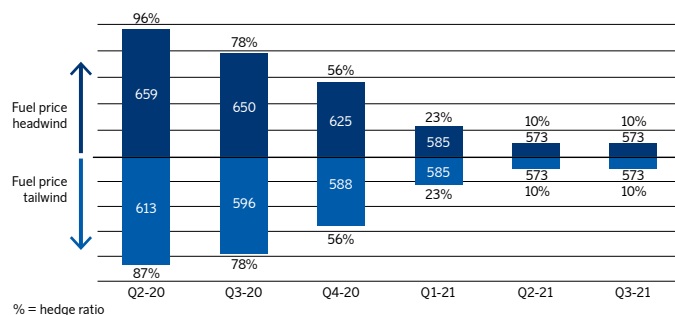
De finansiella riskerna avseende förändringar av valutakurser och bränslepris säkras genom derivatinstrument, vilket syftar till att motverka kortsiktiga negativa svängningar och ge handlingsutrymme att anpassa verksamheten till långsiktiga nivåförändringar. SAS säkringsstrategi syftar samtidigt till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

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. För de kommande 12 månaderna har SAS säkrat 65 % av bränsleförbrukningen till ett maxpris på 642 USD/ton.

Om bränslepriset sjunker under 585 USD/ton de kommande 12 månaderna skulle 63 % av SAS bränsleförbrukning vara säkrad till ett genomsnittspris på 599 USD/ton. Efter de kommande 12 månaderna är 10 % av bränsleförbrukningen säkrad till ett pris på 573 USD/ton för andra och tredje kvartalet 2020/2021.

## SÄKRING AV FLYGBRÄNSLE, USD/TON



## KÄNSLIGHETSANALYS FLYGBRÄNSLEKOSTNAD NOV 2019–OKT 2020, MDR SEK<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> Hänsyn har tagits till SAS säkring av flygbränsle vid kvartalets utgång.

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

Diagrammet till vänster illustrerar SAS säkringar för de kommande kvartalen.

Säkringen av SAS framtida flygbränsleförbrukning genomförs genom en blandning av så kallade swaps och optioner. Med nuvarande planer för flygkapacitet förväntas kostnaden för flygbränsle under 2019/2020, förutsatt olika bränslepriser och dollarkurser, utfalla enligt tabellen i mitten inklusive flygbränslesäkring.

För utländska valutor är policyn att säkra 40–80 %. Vid kvartalets utgång hade SAS säkrat 43 % av det förväntade USD-underskottet för de kommande 12 månaderna. SAS har säkrat dollarunderskottet med terminer och valutaoptioner. SAS största överskottsvaluta är NOK som för de kommande 12 månaderna är säkrad till 60 %. Baserat på valutaexponeringen innebär en försvagning av NOK mot SEK med 1 % en negativ resultat effekt på 50 MSEK, exklusive säkringseffekt. En försvagning av USD mot SEK med 1 % ger en positiv resultat effekt på 96 MSEK, exklusive säkringseffekt samt eventuell effekt av IFRS 16.

## LEGALA FRÅGESTÄLLNINGAR

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

EU-kommissionens beslut och muntligt förhör hölls i EU-domstolen i juli 2019. Dom förväntas under 2020. Som en konsekvens av EU-kommissionens beslut i november 2010 och det förnyade beslutet i mars 2017 i flygfraktundersökningen är SAS tillsammans med övriga flygbolag som bötfällts av EU-kommissionen involverat i ett antal civila skadeståndsprocesser initierade av fraktkunder i bland annat Nederländerna och Norge. SAS bestrider ansvar i samtliga rättsprocesser. En ogynnsam utgång i dessa tvister skulle kunna få en väsentlig negativ finansiell effekt på SAS. Ytterligare stämningar från fraktkunder kan inte uteslutas. Inga reserveringar har gjorts.

Ett stort antal före detta kabinanställda i SAS i Danmark driver en grupp talan mot SAS vid dansk domstol med

krav om ytterligare inbetalningar från SAS till Fonden för Pensionsförbättring för Cabin Crew (CAU-fonden) under åberopande att CAU-fonden är en förmånsbestämd tillskottsordning. Köpenhamns Byret avlog i en dom i december 2016 de kabinanställdas krav om ytterligare inbetalningar från SAS till CAU-fonden. De kabinanställda överklagade domen i januari 2017 och domstolsbehandling kommer att äga rum i mars 2020.

Efter pilotstrejken i SAS i april-maj 2019 vände sig drabbade passagerare till SAS för att erhålla standardiserad kompensation enligt EU-förordningen 261/2004. SAS bestred ansvar med hänvisning till att strejken var en extraordinär omständighet. I augusti 2019 avgjorde Allmänna reklamationsnämnden till förmån för SAS. Samma bedömning gjorde

Transportklagenemnda i Norge i oktober 2019. Trots detta har ett antal passagerare och fordringsföretag stämt SAS vid nationella domstolar i flera EU-länder. I augusti 2019 initierade ett fordringsföretag som representerar ett stort antal berörda passagerare domstolsförfaranden mot SAS i Danmark och Sverige med anmodan om att domstolarna begär in ett preliminärt utlåtande från EU-domstolen om huruvida strejken var en extraordinär omständighet. I januari 2020 beslutade domstolen i Sverige att hänskjuta frågan till EU-domstolen. Förfarandet i EU-domstolen kan ta flera år och om EU-domstolens preliminära utlåtande går emot SAS kan SAS bli skyldigt att betala ersättning till passagerare som drabbats av strejken.



Under kvartalet fasade vi in åtta Airbus A320neo.

# KONCERNENS RESULTATRÄKNING

## RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG INKLUSIVE RAPPORT ÖVER ÖVRIGT TOTALRESULTAT

MSEK	Not	Kv1	
		Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019
Intäkter	2	9 707	9 405
Personalkostnader		-2 575	-2 401
Bränslekostnader		-2 020	-1 961
Lufftartsavgifter		-917	-916
Övriga externa kostnader	3	-3 595	-4 168
Avskrivningar och nedskrivningar	4	-1 369	-419
Resultat från andelar i intresseföretag		2	-9
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar		0	8
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>		<b>-767</b>	<b>-461</b>
Finansnetto	5	-320	-115
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>		<b>-1 087</b>	<b>-576</b>
Skatt		226	107
<b>Periodens resultat</b>		<b>-861</b>	<b>-469</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>			
<i>Poster som senare kan återföras i resultaträkningen:</i>			
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamheter		-3	-21
Kassaflödessäkringar, netto efter skatt		-387	-842
<i>Poster som ej kommer att återföras i resultaträkningen:</i>			
Omvärderingar av förmånsbestämda pensionsordningar, netto efter skatt		344	-74
<b>Summa övrigt totalresultat, netto efter skatt</b>		<b>-46</b>	<b>-937</b>
<b>Summa totalresultat för perioden</b>		<b>-907</b>	<b>-1 406</b>
<i>Periodens resultat hänförligt till:</i>			
Innehavare av aktier i moderföretaget		-861	-469
Resultat per stamaktie (SEK) <sup>1</sup>		-2,33	-1,25
Resultat per stamaktie efter utspädning (SEK) <sup>1</sup>		-2,33	-1,25

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

## RESULTAT FÖRE SKATT OCH JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

MSEK	Kv1	
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019
Resultat före skatt (EBT)	-1 087	-576
Nedskrivningar	0	0
Omstruktureringskostnader <sup>1</sup>	9	8
Realisationsresultat <sup>2</sup>	0	-8
Övriga jämförelsestörande poster <sup>3</sup>	0	-148
<b>Resultat före skatt och jämförelsestörande poster</b>	<b>-1 078</b>	<b>-724</b>

<sup>1</sup> Omstruktureringskostnader belastar resultatet som personalkostnader -9 (-8) MSEK i första kvartalet.

<sup>2</sup> Realisationsresultat inkluderar flygplansförsäljningar om 0 (8) MSEK i första kvartalet.

<sup>3</sup> Övriga jämförelsestörande poster avser en avtalsförlikning och ett frisläppande av en skatterelaterad reservering för indirekta skatter om 0 (148) MSEK i första kvartalet.

# KONCERNENS BALANSRÄKNING

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jan 2020	31 okt 2019	31 jan 2019
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella tillgångar	1 405	1 416	1 463
Materiella anläggningstillgångar	17 663	15 569	13 704
Nyttjanderättstillgångar	17 382	-	-
Finansiella tillgångar	5 023	4 546	6 881
Uppskjutna skattefordringar	927	750	490
<b>Summa anläggningstillgångar</b>	<b>42 400</b>	<b>22 281</b>	<b>22 538</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager och förråd	457	346	396
Kortfristiga fordringar	2 818	2 622	2 802
Likvida medel <sup>1</sup>	6 599	8 763	7 247
<b>Summa omsättningstillgångar</b>	<b>9 874</b>	<b>11 731</b>	<b>10 445</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>	<b>52 274</b>	<b>34 012</b>	<b>32 983</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>	<b>4 433</b>	<b>5 372</b>	<b>4 749</b>
<b>Långfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	10 543	9 450	8 761
Räntebärande leasingskulder	14 049	-	-
Övriga skulder	4 292	4 076	4 173
<b>Summa långfristiga skulder</b>	<b>28 884</b>	<b>13 526</b>	<b>12 934</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder	1 967	1 833	2 974
Räntebärande leasingskulder	3 200	-	-
Övriga skulder	13 790	13 281	12 326
<b>Summa kortfristiga skulder</b>	<b>18 957</b>	<b>15 114</b>	<b>15 300</b>
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>	<b>52 274</b>	<b>34 012</b>	<b>32 983</b>
Eget kapital per stamaktie (SEK) <sup>2</sup>	7,67	10,12	12,41
Räntebärande tillgångar	11 231	12 960	13 309
Räntebärande skulder	29 759	11 283	11 735
Rörelsekapital	-13 508	-13 313	-12 401

<sup>1</sup> Per 31 januari 2020, inklusive fordran övriga finansiella institut 0 (403) MSEK.

<sup>2</sup> Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare exklusive preferenskapital och hybridobligationer i relation till 382 582 551 (382 582 551) utestående stamaktier.

## SPECIFIKATION AV FINANSIELL NETTOSKULD 31 JANUARI 2020

	Enligt balans- räkningen	Varav finansiell nettoskuld
Finansiella tillgångar	5 023	1 855
Kortfristiga fordringar	2 818	267
Likvida medel	6 599	6 599
Långfristiga skulder	28 884	24 592
Kortfristiga skulder	18 957	5 167
<b>Finansiell nettoskuld</b>		<b>21 038</b>

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



# KONCERNENS FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL I SAMMANDRAG

Totalt eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare

MSEK	Aktie- kapital <sup>1</sup>	Övrigt tillskjutet kapital <sup>2</sup>	Säkrings- reserver	Omräknings- reserv	Hybrid- obligation	Balanserade vinstmedel <sup>3</sup>	Summa eget kapital
<b>Ingående eget kapital enligt fastställd balansräkning 31 oktober 2018</b>	<b>7 732</b>	<b>327</b>	<b>1 292</b>	<b>-51</b>	<b>-</b>	<b>-2 032</b>	<b>7 268</b>
Effekt av nya redovisningsprinciper, IFRS 9 och IFRS 15						-27	-27
<b>Justerat ingående eget kapital, 1 november 2018</b>	<b>7 732</b>	<b>327</b>	<b>1 292</b>	<b>-51</b>	<b>-</b>	<b>-2 059</b>	<b>7 241</b>
Inlösen av preferensaktier	-42					-1 044	-1 086
Resultat						-469	-469
Övrigt totalresultat			-842	-21		-74	-937
<b>Utgående balans 31 januari 2019</b>	<b>7 690</b>	<b>327</b>	<b>450</b>	<b>-72</b>	<b>-</b>	<b>-3 646</b>	<b>4 749</b>
Eget kapitalandel av konvertibelt lån		-157				157	0
Hybridobligation					1 500		1 500
Ränta och övriga kostnader hybridobligation						-23	-23
Resultat						1 090	1 090
Övrigt totalresultat			-267	1		-1 678	-1 944
<b>Utgående balans 31 oktober 2019</b>	<b>7 690</b>	<b>170</b>	<b>183</b>	<b>-71</b>	<b>1 500</b>	<b>-4 100</b>	<b>5 372</b>
Ränta hybridobligation						-32	-32
Resultat						-861	-861
Övrigt totalresultat			-387	-3		344	-46
<b>Utgående balans 31 januari 2020</b>	<b>7 690</b>	<b>170</b>	<b>-204</b>	<b>-74</b>	<b>1 500</b>	<b>-4 649</b>	<b>4 433</b>

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

<sup>2</sup> Beloppet består av överkursfonder samt eget kapitalandel av konvertibelt lån.

<sup>3</sup> Utdelning på stamaktier har ej lämnats för 2017/2018.

# KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS

## KASSAFLÖDESANALYS I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1	
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019
<b>DEN LÖPANDE VERKSAMHETEN</b>		
Resultat före skatt (EBT)	-1 087	-576
Avskrivningar och nedskrivningar	1 369	419
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier	0	-8
Justering för övriga poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	5	-206
Betald skatt	-17	-47
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>	<b>270</b>	<b>-418</b>
Förändring av rörelsekapital	285	-264
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>555</b>	<b>-682</b>
<b>INVESTERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Investeringar inklusive förskott till flygplansleverantörer	-2 538	-1 840
Förvärv av dotterföretag	0	-16
Avyttring av dotter- och intresseföretag	0	0
Försäljning av anläggningstillgångar m.m.	-77	-28
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>	<b>-2 615</b>	<b>-1 884</b>
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	<b>-2 060</b>	<b>-2 566</b>
<b>FINANSIERINGSVERKSAMHETEN</b>		
Upptagande av lån	1 415	1 346
Återbetalning av lån	-250	-172
Amorteringar av leasingkulder	-836	0
Utdelning på preferensaktier	0	-26
Inlösen av preferensaktier	0	-1 112
Övrigt i finansieringsverksamheten	-433	22
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>	<b>-104</b>	<b>58</b>
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-2 164</b>	<b>-2 508</b>
Omräkningsdifferens i likvida medel	0	-1
Likvida medel vid periodens början	8 763	9 756
<b>Likvida medel vid periodens slut</b>	<b>6 599</b>	<b>7 247</b>
Kassaflöde från den löpande verksamheten per stamaktie (SEK)	1,45	-1,78

# MODERFÖRETAGET SAS AB

Antal stamaktieägare i SAS AB uppgick till 63 036 per 31 januari 2020. Medelantal anställda uppgick till 2 (4).

## RESULTATRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	Kv1	
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019
Intäkter	10	13
Personalkostnader	-7	-10
Övriga rörelsekostnader	-7	-6
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-4</b>	<b>-3</b>
Finansnetto	4	-17
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>0</b>	<b>-20</b>
Skatt	-6	4
<b>Periodens resultat</b>	<b>-6</b>	<b>-16</b>

Periodens resultat motsvarar även summa totalresultat.

## BALANSRÄKNING I SAMMANDRAG

MSEK	31 jan 2020	31 okt 2019	31 jan 2019
Finansiella tillgångar	14 692	14 697	14 637
Övriga omsättningstillgångar	179	137	181
Likvida medel	1	1	1
<b>Summa tillgångar</b>	<b>14 872</b>	<b>14 835</b>	<b>14 819</b>
Eget kapital	10 626	10 664	9 227
Långfristiga skulder	2 250	2 251	2 244
Kortfristiga skulder	1 996	1 920	3 348
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>14 872</b>	<b>14 835</b>	<b>14 819</b>

## FÖRÄNDRING I EGET KAPITAL

MSEK	Aktie- kapital <sup>1</sup>	Reserv- fond	Hybrid- obligation	Balanserade vinstmedet	Totalt eget kapital
Ingående balans 31 oktober 2019	7 690	447	1 500	1 027	10 664
Ränta hybridobligation				-32	-32
Periodens resultat				-6	-6
<b>Eget kapital 31 januari 2020</b>	<b>7 690</b>	<b>447</b>	<b>1 500</b>	<b>989</b>	<b>10 626</b>

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

**NOT 1 REDOVISNINGSPRINCIPER OCH FINANSIELLA RAPPORTER**

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

**STANDARER OCH TOLKNINGAR SOM GÄLLER FÖR KV1 2019/2020**

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

**IFRS 16 – LEASINGAVTAL**

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

**Påverkan på koncernens balansräkning**

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

**KONCERNENS BALANSRÄKNING, 1 NOV 2019 - ÖVERGÅNGSEFFEKT IFRS 16**

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

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

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

**Påverkan på koncernens resultaträkning**

SAS resultaträkning påverkas i hög grad av IFRS 16. Leasingkostnaderna som tidigare redovisades i resultaträkningen ersätts av en kostnad för avskrivning av nyttjanderättstillgångar och en räntekostnad för leasingkulden. Nyttjanderättstillgångar skrivs av linjärt. Räntekostnader hänförliga till leasingkulden är högst i början av leasingperioden och minskar i takt med att leasingkulden amorteras. När IAS 17 tillämpades under tidigare år resultatfördes operationella leasingavtal för flygplan, fastigheter och ground handling-utrustning i huvudsak linjärt över leasingperioden och redovisades i rörelseresultatet som leasingkostnader för flygplan och övriga externa kostnader. Med tanke på denna förändring i kostnadsmonstret där fler kostnader, på grund av räntekomponenten, redovisas tidigare under leasingperioden hade IFRS 16 en negativ påverkan på SAS resultat under första kvartalet 2019/2020. Den negativa påverkan på resultat före skatt (EBT) är 130 MSEK. Påverkan inkluderar valutaomvärdering av leasingkuldena. Över leasingperioden motsvarar kostnaderna till följd av tillämpningen av IFRS 16 de kostnader som redovisades enligt IAS 17. Av tabellen nedan framgår påverkan från IFRS 16 på koncernens resultaträkning för första kvartalet.

**KONCERNENS RESULTATRÄKNING, KV1 - PÅVERKAN IFRS 16**

	Rapporterat Kv1	Justeringar	Justerat Kv1*
MSEK	Nov–jan 2019–2020		Nov–jan 2019–2020
Intäkter	9 707		9 707
Personalkostnader	-2 575		-2 575
Bränslekostnader	-2 020		-2 020
Luftfartsavgifter	-917		-917
Övriga externa kostnader	-3 595	-938	-4 533
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 369	869	-500
Resultat från andelar i intresseföretag	2		2
Resultat vid försäljning av flygplan och övriga anläggningstillgångar	-		-
<b>Rörelseresultat (EBIT)</b>	<b>-767</b>	<b>-69</b>	<b>-836</b>
Finansnetto	-320	199	-121
<b>Resultat före skatt (EBT)</b>	<b>-1 087</b>	<b>130</b>	<b>-957</b>

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

**Påverkan på koncernens kassaflödesanalys**

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

**KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYS, KV1 - PÅVERKAN IFRS 16**

	Rapporterat Kv1	Justeringar	Justerat Kv1*
	Nov–jan 2019–2020		Nov–jan 2019–2020
<b>MSEK</b>			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	555	-836	-281
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-2 615		-2 615
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-104	836	732
<b>Periodens kassaflöde</b>	<b>-2 164</b>		<b>-2 164</b>

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

**Påverkan på nyckeltal**

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

Se sidan 22 för operationella nyckeltal och sidan 24 för nyckeltal och alternativa nyckeltal.

**NYCKELTAL, KV1 - PÅVERKAN IFRS 16**

	Rapporterat Kv1	Justeringar	Justerat Kv1*
	Nov–jan 2019–2020		Nov–jan 2019–2020
<b>MSEK</b>			
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	0,66	+0,1	0,67
Eget kapital per stamaktie (SEK)	7,67	0,32	7,99
Soliditet	8 %	5 %	13 %
Finansiell nettoskuld, MSEK	21 038	-17 249	3 789
Skuldsättningsgrad	4,75	-3,91	0,83

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

**FÖRÄNDRING AV PRESENTATION - KONCERNENS RESULTATRÄKNING**

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

**KOMPENSATION FÖR FÖRSENINGAR OCH INSTÄLLDA FLYGNINGAR**

IFRS interpretation committee (IFRS IC eller IC) publicerade ett agendabeslut i september 2019 om kompensation för förseningar och inställda flygningar (IFRS 15). IC fastslår i sitt beslut att kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar utgör en rörlig ersättning i avtalet. Därför bör ersättningen redovisas som en justering av intäkter. SAS har tidigare redovisat kompensation till kunder under övriga externa kostnader. I enlighet med IC:s beslut har SAS omklassificerat kompensation till kunder för förseningar och inställda flygningar från övriga externa kostnader till intäkter. Det belopp som har omklassificerats för jämförelseåret som slutar den 31 oktober 2019 är 624 MSEK. Beloppet som omklassificerades för första kvartalet 2018/2019 var 129 MSEK. Se mer detaljer i tabellen nedan.

**FÖRÄNDRING AV JÄMFÖRELSEÅR, KV1 2018/2019 - KONCERNENS RESULTATRÄKNING**

	Rapporterat Kv1	Justeringar	Justerat Kv1
	Nov–jan 2018–2019		Nov–jan 2018–2019
<b>MSEK</b>			
Intäkter	9 534	-129	9 405
Leasingkostnader flygplan	-787	787	0
Övriga externa kostnader	-6 387	2 219*	-4 168
Bränslekostnader	0	-1 961	-1 961
Luftfartsavgifter	0	-916	-916

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

\* 129 MSEK av förändringen i Övriga externa kostnader avser IC:s beslut. Den återstående förändringen avser omklassificeringarna av bränslekostnader (1 961 MSEK), Luftfartsavgifter (916 MSEK) och Leasingkostnader flygplan (-787 MSEK).



**NOT 2 INTÄKTER**

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

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019
Passagerarintäkter	7 315	7 110
Charterintäkter	245	227
Cargointäkter	366	430
Övriga trafikintäkter	671	625
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>8 597</b>	<b>8 392</b>
Övriga rörelseintäkter	1 110	1 013
<b>Summa intäkter</b>	<b>9 707</b>	<b>9 405</b>

**TRAFIKINTÄKTER PER GEOGRAFISKT OMRÅDE**

	Inrikes		Intraskandinavien		Europa		Interkontinentalt		Summa	
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019
Passagerarintäkter	2 193	2 143	858	811	2 404	2 317	1 860	1 839	7 315	7 110
Charterintäkter	0	0	0	0	245	227	0	0	245	227
Cargointäkter	1	2	1	2	15	15	349	411	366	430
Övriga trafikintäkter	201	188	79	71	220	204	171	162	671	625
<b>Summa trafikintäkter</b>	<b>2 395</b>	<b>2 333</b>	<b>938</b>	<b>884</b>	<b>2 884</b>	<b>2 763</b>	<b>2 380</b>	<b>2 412</b>	<b>8 597</b>	<b>8 392</b>

**ÖVRIGA RÖRELSEINTÄKTER PER REGION**

	Danmark		Norge		Sverige		Europa		Övriga länder		Summa	
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019
Övriga rörelseintäkter	156	155	333	310	241	202	233	192	147	154	1 110	1 013

**NOT 3 ÖVRIGA EXTERNA KOSTNADER**

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2019-2020	Nov–jan 2018-2019
Försäljnings- och distributionskostnader	-711	-626
Leasingkostnader flygplan	-62	-787
Cateringkostnader	-269	-262
Hanteringskostnader	-680	-660
Tekniskt flygplansunderhåll	-560	-682
Data- och telekommunikationskostnader	-388	-404
Wet lease-kostnader	-377	-309
Övrigt	-548	-438
<b>Summa</b>	<b>-3 595</b>	<b>-4 168</b>

**NOT 4 AVSKRIVNINGAR OCH NEDSKRIVNINGAR**

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2019-2020	Nov–jan 2018-2019
Immateriella tillgångar	-36	-35
Materiella anläggningstillgångar	-464	-384
Nyttjanderättstillgångar	-869	–
<b>Summa</b>	<b>-1 369</b>	<b>-419</b>

**NOT 5 FINANSNETTO**

	Kv1	Kv1
	Nov–jan 2019-2020	Nov–jan 2018-2019
Finansiella intäkter	32	44
Räntekostnader	-130	-145
Övriga finansiella kostnader	-13	-13
Valutakursdifferenser	-10	-1
Räntekostnader, IFRS 16	-168	-
Valutakursdifferenser, IFRS 16	-31	-
<b>Summa</b>	<b>-320</b>	<b>-115</b>

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

	31 jan 2020		31 okt 2019	
	Bokfört värde	Verkligt värde	Bokfört värde	Verkligt värde
<b>MSEK</b>				
<b>Finansiella tillgångar</b>				
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	194	194	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	27	27	23	23
Finansiella tillgångar till upplupet anskaffningsvärde	11 337	11 337	12 648	12 648
<b>Summa</b>	<b>11 558</b>	<b>11 558</b>	<b>12 896</b>	<b>12 896</b>
<b>Finansiella skulder</b>				
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	978	978	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	21	21	17	17
Finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde	15 568	15 287	11 890	11 355
<b>Summa</b>	<b>16 567</b>	<b>16 286</b>	<b>12 798</b>	<b>12 263</b>

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

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

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

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

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

**VERKLIGT VÄRDEHIERARKI**

MSEK	31 jan 2020			31 okt 2019		
	Nivå 1	Nivå 2	Summa	Nivå 1	Nivå 2	Summa
<b>Finansiella tillgångar</b>						
Finansiella tillgångar till verkligt värde, säkringsredovisade	-	194	194	-	225	225
Finansiella tillgångar till verkligt värde via resultaträkningen	-	27	27	-	23	23
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>221</b>	<b>221</b>	<b>-</b>	<b>248</b>	<b>248</b>
<b>Finansiella skulder</b>						
Finansiella skulder till verkligt värde, säkringsredovisade	-	978	978	-	891	891
Finansiella skulder till verkligt värde via resultaträkningen	-	21	21	-	17	17
<b>Summa</b>	<b>-</b>	<b>999</b>	<b>999</b>	<b>-</b>	<b>908</b>	<b>908</b>

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

Stockholm den 26 februari 2020

Carsten Dilling  
Styrelsens ordförande

Dag Mejdell  
Vice ordförande

Monica Caneman  
Styrelseledamot

Lars-Johan Jarnheimer  
Styrelseledamot

Oscar Stege Unger  
Styrelseledamot

Liv Fiksdahl  
Styrelseledamot

Sanna Suvanto-Harsaae  
Styrelseledamot

Kay Kratky  
Styrelseledamot

Endre Røros  
Styrelseledamot

Cecilia van der Meulen  
Styrelseledamot

Christa Cerè  
Styrelseledamot

Rickard Gustafson  
VD och koncernchef

*Delårsrapporten har ej varit föremål för revision*

# TRAFIKTALSINFORMATION

## REGULJÄR PASSAGERARTRAFIK

	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	6 119	6 033	+1,4 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	7 365	7 219	+2,0 %
ASK, säteskilometer (milj.)	10 759	10 673	+0,8 %
Kabinfaktor	68,5 %	67,6 %	+0,8 <sup>1</sup>
Passageraryield, valutajusterad	0,99	1,00	-0,5 %
Passageraryield, nominell	0,99	0,98	+0,8 %
Enhetsintäkt, PASK, valutajusterad	0,68	0,68	+0,7 %
Enhetsintäkt, PASK, nominell	0,68	0,67	+2,1 %
RASK, valutajusterad	0,76	0,76	+0,1 %
RASK, nominell	0,76	0,75	+1,5 %

<sup>1</sup> Siffror i procentenheter

## TOTAL TRAFIK (REGULJÄR- OCH CHARTERTRAFIK)

	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Förändr. mot f.g. år
Antal passagerare (000)	6 260	6 165	+1,5 %
RPK, passagerarkilometer (milj.)	7 826	7 661	+2,2 %
ASK, säteskilometer (milj.)	11 258	11 155	+0,9 %
Kabinfaktor	69,5 %	68,7 %	+0,8 <sup>1</sup>
Enhetskostnad, CASK, valutajusterad	0,84	0,85	-0,5 %
Enhetskostnad, CASK, nominell inkl. jämförelsestörande poster	0,83	0,79	+4,8 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, valutajusterad	0,66	0,66	-0,1 %
Enhetskostnad, CASK, exklusive flygbränsle, nominell inkl. jämförelsestörande poster	0,65	0,62	+5,6 %

<sup>1</sup> Siffror i procentenheter

## SAS REGULJÄRA TRAFIKUTVECKLING PER LINJEOMRÅDE

	Nov–jan 2019–2020 vs. Nov–jan 2018–2019	
	Trafik (RPK)	Kapacitet (ASK)
Interkontinentalt	0,2 %	1,4 %
Europa/Intraskand	4,0 %	0,6 %
Inrikes	1,3 %	0,1 %

## PRODUKTIVITET OCH MILJÖEFFEKTIVITET

Rullande 12 mån	Januari 2020	Januari 2019	Förändr. mot f.g. år
Flygplan, Blocktimmar/dag	9,3	9,5	-2,3 %
Kabin, Blocktimmar/år	731	764	-4,3 %
Piloter, Blocktimmar/år	620	680	-8,8 %

Miljöeffektivitet	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2019–2020	Förändr. mot f.g. år
Totala koldioxidutsläpp, miljon ton	4 183	4 304	-2,8 %
Koldioxid per säteskilometer, gram	61,6	63,3	-2,6 %



# FLYGPLANSFLOTTA

## SAS FLYGPLANSFLOTTA 31 JANUARI 2020

SAS koncernens flygplansflotta	Ålder	Ägda	Leasade	Wet Lease	Summa	SAS Scandinavia	SAS Ireland	Wet Lease	I trafik för SAS koncernen	Fasta order köp	Fasta order leasing
Airbus A330/340/350	12,5	11	6		17	17			17	7	
Airbus A320-familjen	6,8	19	39		58	49	9		58	36	12
Boeing 737NG	14,9	26	25		51	51			51		
Bombardier CRJ	3,9			24	24			24	24		
ATR-72	6,5			8	8			8	8		
<b>Summa</b>	<b>10,2</b>	<b>56</b>	<b>70</b>	<b>32</b>	<b>158</b>	<b>117</b>	<b>9</b>	<b>32</b>	<b>158</b>	<b>43</b>	<b>12</b>

Flygplan på fast order 2020–2024 per 31 januari 2020	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	Summa
Airbus A320neo	6	4	12	20	3	45
Airbus A321neo LR	1	1	1			3
Airbus A350	3	4				7
<b>Summa</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>55</b>



Den nya flottan sänker bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen.

# FINANSIELLA NYCKELTAL OCH ALTERNATIVA NYCKELTAL

	31 jan 2020	31 okt 2019	31 jan 2019
Avkastning på investerat kapital (ROIC), rullande 12 månader <sup>1</sup>	7 %	8 %	12 %
Justerad finansiell nettoskuld/EBITDAR <sup>1</sup>	4,1x	3,7x	3,0x
Finansiell beredskap <sup>1</sup>	32 %	38 %	33 %
Avkastning på eget kapital, rullande 12 månader <sup>1</sup>	8 %	14 %	21 %
Soliditet <sup>2</sup>	8 %	16 %	14 %
Finansiell nettoskuld, MSEK <sup>2</sup>	21 038	328	2 432
Skuldsättningsgrad <sup>2</sup>	4,75	0,06	0,51
Räntetäckningsgrad <sup>1</sup>	1,8	2,5	3,8

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

<sup>2</sup>Nyckeltal för 2020 inklusive IFRS 16. Tidigare perioder inkluderar inte IFRS 16.

Se mer detaljer i not 1.

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

## RESULTATBASERADE NYCKELTAL OCH MEDELANTAL ANSTÄLLDA

MSEK	Kv1	Kv1	Kv2	Kv2	Kv3	Kv3	Kv4	Kv4
	Nov–jan 2019–2020	Nov–jan 2018–2019	Feb–apr 2019	Feb–apr 2018	Maj–jul 2019	Maj–jul 2018	Aug–okt 2019	Aug–okt 2018
Intäkter	9 707	9 405	9 871	9 916	13 401	13 146	13 435	12 678
EBITDAR	662	746	174	726	2 998	3 330	2 631	2 044
EBITDAR-marginal	6,8 %	7,9 %	1,8 %	7,3 %	22,4 %	25,3 %	19,6 %	16,1 %
Rörelseresultat (EBIT)	-767	-461	-1 130	-374	1 570	2 167	1 187	920
EBIT-marginal	-7,9 %	-4,9 %	-11,4 %	-3,8 %	11,7 %	16,5 %	8,8 %	7,3 %
Resultat före skatt (EBT)	-1 087	-576	-1 216	-488	1 490	2 034	1 096	789
Periodens resultat	-861	-469	-933	-349	1 162	1 570	861	623
Resultat före skatt och jämförelsestörande poster	-1 078	-724	-1 211	-309	1 495	2 008	1 226	822
Resultat per stamaktie (SEK)	-2,33	-1,25	-2,44	-1,00	3,04	4,03	2,19	1,56
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	-2 060	-2 566	1 473	1 238	140	197	-309	658
Medelantal anställda (FTE)	10 364	10 292	10 260	9 990	10 639	10 332	10 587	10 334

# DEFINITIONER OCH AKTIEÄGARINFORMATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CAGR** – Genomsnittlig årlig tillväxttakt.

**CASK** – Se enhetskostnad.

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

**EBIT** – Rörelseresultat.

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

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

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

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

**EBITDAR-marginal** – EBITDAR dividerat med intäkterna.

**EBT** – Resultat före skatt.

**EES** – Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

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

**Enhetsintäkt** – Se PASK.

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

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

**Finansiell leasing** – Baseras på ett leasingavtal vari de risker och förmåner som är förknippade med ägandet av objektet i allt väsentligt finns kvar hos leasetagaren. Objektet redovisas som anläggningstillgång i balansräkningen på grund av att leasetagaren har en skyldighet att köpa tillgången när leasen är slut. Förpliktelsen att betala framtida leasingavgifter tas upp som skuld. Från och med

1 november 2019 tillämpar SAS den nya redovisningsstandarden IFRS16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

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

**FTE** – Medelantal anställda.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Koldioxid (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. Lågstkostnadsbolag.

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

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

**Offererade säteskilometer** – Se ASK.

**Offererade tonkilometer** – Se ATK.

**Operationell leasing** – Baseras på ett leasingavtal vari risker och förmåner förknippade med ägandet kvarstår hos leasegivaren och jämställs med hyra. Leasingavgiften kostnadsförs löpande i resultaträkningen. Från 1 november 2019 tillämpar SAS den nya redovisningsstandarden IFRS16 Leasingavtal. Se nyttjanderättstillgångar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## FINANSIELL KALENDER

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

12 mars 2020	Årsstämma
28 maj 2020	Delårsrapport 2 februari 2020–april 2020
25 augusti 2020	Delårsrapport 3 maj 2020–juli 2020
3 december 2020	Bokslutskommuniké november 2019–oktober 2020
Januari/februari 2021	SAS Års- och Hållbarhetsredovisning 2019/2020

För mer information se [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net)

## INVESTOR RELATIONS



### IR-kontakt

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

**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.

**Total kabinfaktor** – RTK dividerat med ATK.

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

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

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



# QUARTERLY RESULTS IN LINE WITH GUIDANCE

## NOVEMBER 2019 – JANUARY 2020

- Revenue: MSEK 9,707 (9,405)
- Income before tax (EBT): MSEK -1,087 (-576)
- Income before tax and items affecting comparability: MSEK -1,078 (-724)
- Net income for the period: MSEK -861 (-469)
- Earnings per common share SEK -2.33 (-1.25)
- First quarter with IFRS 16 accounting standard

## SIGNIFICANT EVENTS AFTER QUARTER END

- Charlotte Svensson appointed as SAS new Chief Information Officer as of 1 February 2020
- New agreement signed with Danish union, FPU, tailored for future regional production

## OUTLOOK

- SAS expects to deliver a FY20 EBIT margin before items affecting comparability of 3-5 %, subject to limited impact of COVID-19

**“SAS attracts more passengers in a challenging Scandinavian market”**

Rickard Gustafson, President and CEO

## KEY FIGURES – FIRST QUARTER 2020



<sup>1</sup> PASK, Currency adjusted

<sup>2</sup> CASK, Currency adjusted and excluding jet fuel

<sup>3</sup> 12 month rolling

## FINANCIAL SUMMARY

MSEK, unless noted otherwise	Q1	
	Nov–Jan 2019-2020	Nov–Jan 2018-2019
Revenue	9,707	9,405
Operating income (EBIT)	-767	-461
Operating income (EBIT) margin	-7.9%	-4.9%
Income before tax (EBT)	-1,087	-576
Income before tax and items affecting comparability	-1,078	-724
Net income for the period	-861	-469
Cash flow from operating activities	555	-682

	31 Jan 2020	31 Oct 2019	31 Jan 2019
Return on invested capital <sup>1</sup>	7%	8%	12%
Adjusted financial net debt/EBITDAR <sup>1</sup>	4.1x	3.7x	3.0x
Financial preparedness <sup>1</sup>	32%	38%	33%
Equity/assets ratio <sup>2</sup>	8%	16%	14%
Earnings per common share (SEK) <sup>2</sup>	-2.33	1.54	-1.25
Shareholders' equity per common share, SEK <sup>2</sup>	7.67	10.12	12.41

<sup>1</sup> Calculation based on 12-month rolling numbers. Key ratio is based on financial statements excluding IFRS 16.

<sup>2</sup> Key ratio for 2020 including IFRS 16. Earlier periods do not include IFRS 16.

This information is information that SAS AB is obliged to disclose pursuant to the EU Market Abuse Regulation. The information was submitted by Michel Fischier for publication on 26 February 2020 at 8:00 a.m. CET.



# SAS STRENGTHENS ITS MARKET POSITION

Our first quarter of 2020 was characterized by passenger growth and a strengthened position in the Scandinavian market. Operational improvements also resulted in increased robustness and customer satisfaction. However, a strong revenue growth was offset by negative currency and IFRS 16 effects, resulting in earnings below the same period last year.

We continued to note strong demand for our services in the first quarter of fiscal year 2020. Revenue increased more than 3% to SEK 9.7 billion, mainly driven by an increase of nearly 100 000 passengers.

Total expenses before items affecting comparability, increased over 4% compared with last year due to unfavorable currency movements.

As a consequence of unfavorable currency movements and the effects from IFRS 16 accounting standard, adopted on 1 November 2019, earnings before tax and items affecting comparability amounted to MSEK -1,078. This represents a decrease of MSEK 354 year-over-year and is in line with our guidance communicated at the end of last year.

Despite a weaker quarter from an earnings perspective, our cash position remains strong and is supported by improved forward bookings ahead of the summer season.

## COMMERCIAL DEVELOPMENT

I am very pleased that our improved operational quality and customer offering, our dedicated focus on

sustainability and introduction of new aircraft continue to attract customers. In a challenging market, our strong customer offering has resulted in a passenger increase of 1.5% and improved our market share in Scandinavia by 1.6 percentage points to 29%.

Ingegerd Viking, the first of eight Airbus A350s on order, had its inaugural flight from Copenhagen to Chicago on 28 January. The passengers on board the new aircraft experienced a comfortable flight, in a cabin with new seat models and unique customized SAS solutions.

Aircraft operations account for over 99% of our greenhouse gas emissions. Therefore, fleet renewal is our most important initiative to reduce our environmental impact and the Airbus aircraft are the most fuel efficient on the market. In the quarter, we phased in eight Airbus A320neos in addition to the aforementioned Airbus A350. This means 15–30% lower fuel consumption and CO<sub>2</sub> emissions compared with the aircraft they replace. During FY20, we expect deliveries of three additional A350s and six A320neos, which will further reduce our environmental footprint.



Rickard Gustafson, President and CEO.

Until future technology enables zero-emission aircraft, we will continue our efforts to increase usage and stimulate supply of sustainable aviation fuels. Since we provided the option for our customers to add biofuel to their SAS tickets, almost 10 000 travelers have added biofuel to their journeys. This interest shows that a growing number of customers wish to contribute to more sustainable air travel.

At the start of the quarter, we launched new packaging for the New Nordic by SAS food concept, which eliminates up to 50 tons of plastics per year. This is one of many important initiatives in maximizing the use of sustainable materials in the customer offering.

We were also happy to announce that SAS and Apollo have extended their partnership for the 2020 summer and winter season. The agreement is worth around SEK 1.4 billion and we look forward to welcoming Apollo customers on board from 23 locations in Sweden, Denmark and Norway on their way to 26 destinations in Europe.

Norwegian Sykehusinnkjøp also entered into a four-year contract with SAS, as the preferred airline for patient and employee travel on the largest routes in Norway. The healthcare companies spend around MNOK 400 annually on airline travel, and the decision to choose SAS was based on a combination of price and departure schedules.

## OPERATIONAL DEVELOPMENT

The ongoing work to improve our operations is reflected in a substantial improvement in operational performance. Compared to last year, punctuality increased 4.2 percentage points to 84.2% while regularity remained high at 98.7%.

Although weather was favorable for airline operations during the period, we also noted positive effects from the new planning processes implemented in FY19. These processes have resulted in a robust production scheme delivering tangible results with over 30% reduction in the average number of delay minutes per flight.

We know that punctuality is the single largest driver for customer satisfaction. Compared to last year, customer satisfaction increased three points to 74. In the month of January in isolation, the customer satisfaction index reached 75, which is the best result in many years. I would like to recognize our employees whose dedicated work is behind the improved performance and customer appreciation.

Productivity measured as pilot and cabin crew block hours per quarter, declined 10% and 2% respectively. The decline is explained by the required Airbus training as Arlanda becomes our second Airbus-base in FY20. Short-term, productivity will be negatively impacted before the benefits from a single-type fleet start to materialize.

One of the points I highlighted in the fourth quarter, was the need to evaluate how to renew the fleet of mid-sized aircraft servicing regional routes. Approximately 20% of the network is served with our current mid-sized Airbus A319 and Boeing 737-700 aircraft. Serving



Our first Airbus A350s had its inaugural flight from Copenhagen to Chicago in January.



regional routes with aircraft of the right size is important from both sustainability and financial perspectives. However, these aircraft will need to be replaced in the next few years.

Before proceeding, there are several prerequisites that need to be fulfilled before a new order can become a reality. Firstly, we must ensure that each entity within our operating model is based on single-type fleet in order to minimize cost and complexity. Secondly, we need to have crew agreements tailored for regional operations in Scandinavia. Thirdly, we need to be able to select and source proven aircraft types suitable for reliable operations in Northern Europe.

Related to the second requirement we have made some progress. We have now signed an agreement with the Danish union, FPU, tailored for future regional production. The agreement fulfills the requirements of locating mid-sized regional production in Scandinavia, with local recruitment on Scandinavian terms and conditions. With this in place, we will continue our intensive efforts to address the other prerequisites, as well as continue to work with all our unions to ensure that we lay the best foundation for the future.

#### **AFFIRMED FULL-YEAR GUIDANCE**

We are encouraged by the increase in passenger numbers and maintained yields supporting strong revenue development. At the same time, the economic outlook remains uncertain and the outbreak of the COVID-19 virus adds additional concerns regarding a slowdown in key economies that may impact customer demand negatively.

Our exposure to mainland China is relatively low, with the routes to Shanghai and Beijing carrying some 250 000 passengers annually. The revenue loss from suspended flights during February and March is expected to amount to some MSEK 200. As long as the COVID-19 outbreak is contained in scope and the suspension of flights is isolated to the winter season, this should only have a marginal impact on our earnings. We are continuing to monitor developments and are maintaining close dialogue with the relevant authorities. The safety of passengers and employees is our highest priority and we need to see a positive development before recommencing flights to these regions.

The Swedish and Norwegian kronor remain weak against the US dollar and the Euro, thereby increasing our costs as well as price levels for customers that travel abroad. On the other hand, the recent decline in fuel prices represents a positive development.

After taking into account the supportive revenue development as well as the somewhat increased economic uncertainties, we can affirm our fiscal year outlook of an EBIT margin before items affecting comparability of 3–5%, given a marginal impact of COVID-19 that allows us to resume normal operations before the summer season.

I want to thank you for your interest in SAS and look forward to welcoming you on board one of our 800 daily flights.

Rickard Gustafson,  
*President and CEO*  
*Stockholm, 26 February 2020*



The new fleet lowers fuel consumption and thereby CO<sub>2</sub> emissions.

# COMMENTS ON SAS' INTERIM FINANCIAL STATEMENTS

comparative year has also been reclassified. For detailed information on the changes, see Note 1. Year-on-year, other operating expenses (currency-adjusted) decreased MSEK 797. The decrease mainly related to leasing costs for aircraft that, following the adoption of IFRS 16, are no longer recognized as expenses, with the exception of short-term leases. Other changes year-on-year mainly relate to technical maintenance, which decreased MSEK 155 (currency-adjusted) following the introduction and delivery of new aircraft. Wet-lease expenses increased MSEK 57 (currency-adjusted) primarily due to higher prices.

*Depreciation and amortization* amounted to MSEK -1,369 (-419), an increase of MSEK 950 year-on-year. The increase mainly related to the adoption of IFRS 16, where depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 869, see notes 1 and 4.

During the period, the ongoing efficiency program resulted in cost reductions of about MSEK 180 attributable to efforts such as increased fuel efficiency, increased operational stability and effects from a renegotiated component contract.

## Financial net

*Financial income and expenses* amounted to net MSEK -320 (-115), representing an increase in net expenses of MSEK 205 year-on-year. The increase mainly relates to the adoption of IFRS 16, where interest expenses and currency revaluations for the lease liability had a negative impact of MSEK -199, see Note 5.

## Impact from IFRS 16

The adoption of IFRS 16 had a negative impact of MSEK 130 on Income before tax (EBT) in the first quarter. The expenses impacted in the income statement are operating expenses, depreciation and financial net.

## MARKET AND TRAFFIC TRENDS

The total number of passengers in the Scandinavian market decreased with 3.8%. At the same time SAS number of passengers increased with 1.5%.

Looking ahead the number of offered seats in the Scandinavian market is expected to increase approximately 1.4% in the second quarter mainly driven by an increase in SAS capacity.

## INCOME STATEMENT, SUMMARY - Q1 2020

MSEK Income statement	Nov-Jan 19-20	Nov-Jan 18-19	Change vs LY	Currency effects	Change vs LY (Curr. adj)
Revenue	9,707	9,405	302	127	175
Total operating expenses	-10,474	-9,866	-608	-341	-267
EBIT	-767	-461	-306	-214	-92
EBT	-1,087	-576	-511	-254	-257

## Revenue

*Revenue* totaled MSEK 9,707 (9,405), see Note 2. After adjustment for currency effects, revenue was up MSEK 175 year-on-year.

Currency-adjusted passenger revenue rose 1.5%. The increase was a result of higher scheduled capacity (ASK) which, based on the preceding year's circumstances, had a positive impact on revenue of MSEK 58. The higher load factor had a positive effect of MSEK 88. The lower yield had a negative impact of MSEK 39 on passenger revenue.

Currency-adjusted cargo revenue decreased MSEK 76, mainly relating to lower volumes. Charter revenue (currency-adjusted) was MSEK 20 higher, relating to increases in both price and volume. Other traffic revenue (currency-adjusted) rose MSEK 37, mainly relating to unused tickets and ancillary revenue. Other operating revenue (currency-adjusted) was MSEK 87 higher year-on-year, mainly relating to higher revenue from credit card fees, ticket fees and the sale of EuroBonus points.

## Operating expenses

*Personnel expenses* amounted to MSEK -2,575 (-2,401). After adjustment for currency and items affecting comparability, personnel expenses increased MSEK 158 year-on-year. The increase relates to normal salary increases, a higher number of employees and training related to the introduction of new aircraft.

*Fuel expenses* amounted to MSEK -2,020 (-1,961). Adjusted for currency, jet fuel costs decreased 1.2%. Lower jet fuel prices had a positive impact of MSEK 86 on these costs. Hedge effects had a negative impact of MSEK 121 year-on-year and volume effects had a positive impact on costs of MSEK 47.

*Other external expenses* amounted to MSEK -3,595 (-4,168), see Note 3. Starting 1 November 2019, leasing costs for aircraft are included in other external expenses, but fuel expenses and air traffic charges are no longer included and are instead presented as separate line items in the income statement. The

Operating expenses were positively impacted by an amount of MSEK 938, since lease expenses for aircraft, properties and ground equipment are no longer recognized in the income statement. Depreciation of right-of-use assets had a negative impact of MSEK 869 and the financial net was negatively impacted by an amount of MSEK 199. For more information on the impact of IFRS 16, see Note 1.

### Net income for the period

*Operating income* amounted to MSEK -767 (-461) and *EBT* amounted to MSEK -1,087 (-576). The year-on-year decrease in *EBT* mainly relates to negative currency effects, the impact from IFRS 16, higher payroll expenses and the impact from items affecting comparability, partly offset by higher revenue and lower technical maintenance expenses. Income after tax was MSEK -861 (-469) and the tax income was MSEK 226 (107).

Year-on-year, foreign exchange rates had a positive impact on revenue of MSEK 127 and a negative effect on operating expenses of MSEK 341. Foreign exchange rates thus had a negative impact on operating income of MSEK 214. Net financial items were negatively impacted by currency items amounting to MSEK 40. In total, currency effects had a net negative impact of MSEK 254 on *EBT*.

### Items affecting comparability

Total items affecting comparability amounted to MSEK -9 (148) during the period. Of total items affecting comparability, MSEK -9 (-8) relates to restructuring costs for personnel. The other items in the first quarter last year relate to capital gains from aircraft transactions, a contractual settlement and a release of a fiscal-related provision for indirect taxes in China.

## BALANCE SHEET & FINANCIAL POSITION

### Assets

*Intangible and tangible assets* increased MSEK 2,083 during the period. Changes for the period included investments of MSEK 2,538, amortization and depreciation of MSEK -500 and other effects of MSEK 45. The amount for investments includes two new Airbus A320neos and one new Airbus A350. Other aircraft investments comprised capitalized expenditures for engine maintenance, modifications and advance payments to Airbus. Other effects include capitalized interest on prepayments and translation differences.

*Right-of-use assets* increased MSEK 664 during the period. The increase of MSEK 664 does not include the transition impact of MSEK 16,718 on 1 November 2019. Investments amounted to MSEK 1,496, mainly related to new aircraft lease agreements. Changes in indexation in underlying agreements increased the asset by MSEK 37, and depreciation was MSEK -869. For more information, see Note 1.

*Financial assets* increased MSEK 477, mainly due to a net increase in SAS' defined-benefit pension plans.

*Deferred tax assets* increased MSEK 177, mainly due to increased tax losses carried forward.

*Current receivables* increased MSEK 196. This increase was mainly attributable to higher accounts receivable.

*Cash and cash equivalents* were MSEK 6,599 (7,247) at 31 January 2020. Unutilized contracted credit facilities amounted to MSEK 2,888 (2,760). Financial preparedness amounted to 32% (33) of SAS' fixed costs.

### Shareholders' equity and liabilities

*Shareholders' equity* decreased MSEK 939. The decrease mainly relates to net income for Q1 of MSEK -861, changes in cash-flow hedges of MSEK -380 and the positive actuarial effect on defined-benefit pension plans of MSEK 344.

*Non-current liabilities* increased MSEK 1,309 and *current liabilities* increased MSEK 643 excluding the impact of IFRS 16. The total increase in liabilities excluding the effect of IFRS 16 was MSEK 1,952 and was mainly due to higher unearned transportation liability and higher interest-bearing loans.

For more information regarding the impact of IFRS 16, see Note 1.

### Interest-bearing liabilities

On 31 January 2019, interest-bearing liabilities amounted to MSEK 29,759, up MSEK 18,476 since 31 October 2019, of which the transition effect of IFRS 16 was MSEK 16,503. New loans and amortization for the period were MSEK 1,415 and MSEK 250 respectively. New loans and amortization of lease liabilities were MSEK 1,535 and MSEK 836 respectively. The change in gross debt since 31 October 2019 included a negative trend in the fair value of financial derivatives, which increased liabilities MSEK 91. Currency revaluations increased liabilities MSEK 97, and accrued interest and other items decreased liabilities MSEK 79.

### Financial net debt

At 31 January 2020, the financial net debt amounted to MSEK 21,038, an increase of MSEK 20,710 since 31 October 2019. Excluding the MSEK 16,503 transition effect of IFRS 16, the increase was MSEK 4,207. The increase was primarily due to a negative cash flow before financing activities, new lease liabilities of MSEK 1,535 and the negative value of financial derivatives.

**Key ratios**

IFRS 16 has a significant impact on the income statement and balance sheet. Following SAS' transition approach, financial reporting published by SAS during FY 2020 will not include restated comparative information for FY 2019. Key ratios that are calculated on closing balances, and not rolling month numbers, will be based on the financial statements including IFRS 16 figures in FY 2020. Key ratios that are based on rolling month numbers will be based on the financial statements excluding IFRS 16 in FY 2020. See Note 1 for more information.

At 31 January 2020, the return on invested capital (ROIC) was 7%, down 1 percentage point since 31 October 2019. The decrease was mainly due to a lower adjusted EBIT.

Financial preparedness has decreased 6 percentage points, and was 32% at the end of this quarter. The reduction is related to lower cash and cash equivalents.

The adjusted financial net debt/EBITDAR ratio changed to a multiple of 4.1. At 31 October 2019, the multiple was 3.7. The change is both related to increased adjusted financial net debt and lower EBITDAR.

At 31 January 2020, the equity/assets ratio was 8%, down from 16% at 31 October 2019. The adoption of IFRS 16 has a significant impact on the balance sheet and is by far the largest explanation for the decrease. Excluding IFRS 16, the equity/assets ratio would have been 13%.

**CASH-FLOW STATEMENT**

Cash flow for the first quarter amounted to MSEK -2,164 (-2,508). Cash and cash equivalents amounted to MSEK 6,599, compared with MSEK 8,763 at 31 October 2019.

**Cash flow from operating activities**

Cash flow from operating activities before changes in working capital amounted to MSEK 270 (-418) in the first quarter of the fiscal year. The change compared to the previous year was primarily attributable to the adoption of IFRS 16 which means that amortization of lease liabilities pertaining to operationally leased assets, primarily aircraft, as of the current financial year are found in cash flow from financing activities. Last year, leasing costs were included in cash flow from operating activities.

Changes in working capital tend to be negative in the first quarter but were positive this year and amounted to 285 (-264). This year's positive change in working capital was mainly due to an increase in the unearned transportation liability.

**Investing activities**

Investments totaled MSEK 2,538 (1,840), of which MSEK 2,481 (1,815) pertained to aircraft. These included delivery payments for two new Airbus A320neos and one Airbus A350. Other aircraft investments comprised capitalized expenditure for aircraft maintenance, modifications and advance payments to Airbus.

**Financing activities**

New loans amounted to MSEK 1,415 (1,346), while repayments totaled MSEK 250 (172). The new loans were related to aircraft financing. The purchase of the Airbus A350 in December decreased cash and cash equivalents, but is expected to be financed with a new loan in the second quarter. Amortization of lease liabilities (IFRS 16) were MSEK 836. Furthermore, cash flow from financing activities was negatively impacted by payments of financial derivatives and defined-benefit pension payments.

**PARENT COMPANY**

The parent Company SAS AB has limited intra-Group services. Revenue totaled MSEK 10 (13) and operating expenses MSEK -14 (-16). Net financial items amounted to MSEK 4 (-17) and the net income for the period was MSEK -6 (-16).

**SEASONAL VARIATIONS**

Demand in SAS' markets, measured as revenue passenger kilometers (RPK), is seasonally low from November to April and at its peak from May to October. However, the share of advance bookings is greatest from January to May, which has a positive effect on working capital.

Seasonal fluctuations in demand impact cash flow and earnings differently. Passenger revenue is recognized when customers actually travel, while cash flow is positively impacted during months in which bookings increase. This means increased revenue in the high-traffic months from May to October. Since a substantial share of an airline's costs is fixed, earnings are impacted by fluctuations in revenue levels.

As traffic is lower in the November to April period, the first and second quarters are seasonally the weakest quarters in terms of earnings in SAS' fiscal year. However, cash flow from operating activities is seasonally weak in the first and third quarters.

## FINANCIAL TARGETS

SAS' overriding financial goal is to create shareholder value. To reach this goal, SAS works with its customer offering, efficiency enhancements and sustainability to provide the basis for long-term sustainable profitability.

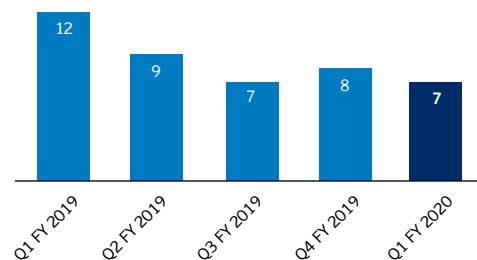
We operate in a capital-intensive industry that requires optimization of the capital structure. For this reason, SAS has three financial targets:

- Return on invested capital (ROIC): exceed 12% measured over a business cycle.
- Adjusted financial net debt/EBITDAR: multiple of less than three (3x).
- Financial preparedness: cash and cash equivalents and available credit facilities to exceed 25% of SAS' annual fixed costs.

The ROIC target corresponds with the capital markets' and SAS' internal assessment of SAS' weighted average cost of capital (WACC). This is also linked to SAS' dividend policy for holders of common shares, which stipulates that dividends can be paid when value is created through SAS' ROIC exceeding its WACC.

Gearing target — adjusted financial net debt/EBITDAR is a key ratio used by credit rating agencies and banks for assessing creditworthiness and includes the value

**RETURN ON INVESTED CAPITAL (ROIC), 12-MONTH ROLLING, %**  
SAS has a target for the return on invested capital (ROIC) to exceed 12% measured over a business cycle.



of leased aircraft. The aim of maintaining a ratio with a multiple of less than three (3x) is aligned with SAS' ambition of improving the financial position and credit rating, and thereby lowering financing costs.

The financial preparedness target is 25% of annual fixed costs. Normally, this covers SAS' unearned transportation revenue liability and also meets regulatory requirements regarding liquidity.

## ENVIRONMENTAL GOALS

Society and our customers are increasingly demanding more sustainable solutions. This trend is expected to continue in the airline industry until 2030 and beyond, with a focus on reducing emissions and more efficient resource use.

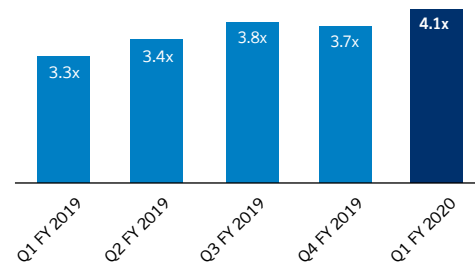
Accordingly, we have set comprehensive and ambitious, short and long-term environment goals to drive our environmental work.

### Our 2030 goals

- 25% lower CO<sub>2</sub> emissions compared with 2005 (absolute emissions)
- 17% biofuel used – equivalent to the total SAS domestic production

## ADJUSTED FINANCIAL NET DEBT/EBITDAR

SAS has a target for the adjusted financial net debt/EBITDAR ratio to be a multiple of less than three.



## EVENTS AFTER 31 JANUARY 2020

- Charlotte Svensson appointed as SAS new Executive Vice President and Chief Information Officer (CIO) as of 1 February 2020
- New agreement signed with Danish union, FPU, tailored for future regional production
- Announcement of notice to annual general meeting

## OUTLOOK FOR FISCAL YEAR 2020

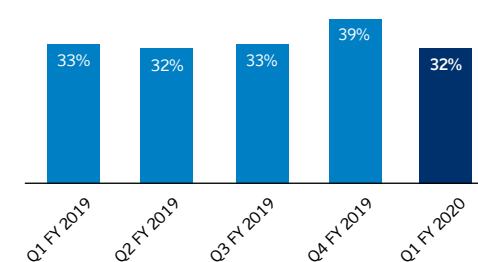
For the fiscal year 2020, SAS expects to deliver an EBIT-margin before items affecting comparability in the range of 3-5%.

The outlook is based on the following assumptions:

- Jet fuel price of USD 590/Mt
- USD/SEK of 9.8 and NOK/SEK of 1.08
- Capacity growth (ASK) of 5%
- Efficiency measures of SEK 0.6 billion
- Marginal impact of COVID-19
- No unexpected events or material changes in the business environment

## FINANCIAL PREPAREDNESS, %

SAS has a target for financial preparedness, which is to exceed 25% of annual fixed costs.





# RISKS AND UNCERTAINTIES

SAS works strategically to refine and improve its risk management. Risk management includes identifying new risks and known risks, such as changes in jet-fuel prices or exchange rates. SAS monitors general risks centrally, while portions of risk management are conducted in the operations and include identification, action plans and policies. For further information about risk management at SAS, refer to the most recently published annual report.

## CURRENCY AND JET-FUEL HEDGING

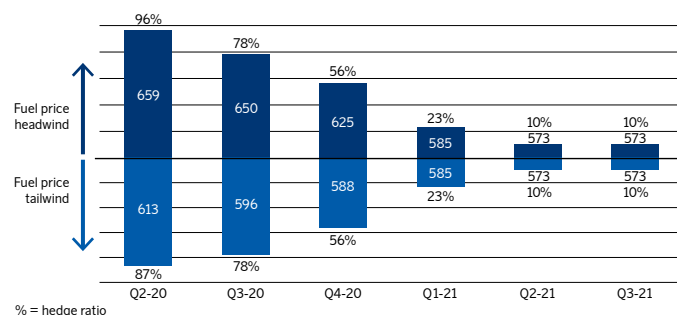
Financial risks pertaining to changes in exchange rates and fuel prices are hedged with derivatives, which aim to counter short-term negative fluctuations and provide scope for adapting operations to long-term changes in levels. Another aim of SAS' hedging strategy is to enable SAS to quickly leverage advantageous changes in exchange rates and fuel prices.

The policy for jet-fuel hedging states that jet fuel should be hedged at an interval of 40–80% of anticipated volumes for the coming 12 months. The policy also allows

hedging of up to 50% of the anticipated volumes for the period, 13–18 months. For the forthcoming 12 months, SAS has 65% of the fuel consumption hedged at an average maximum price of USD 642/Mt.

If the fuel price goes below USD 585/Mt for the forthcoming 12 months, 63% of SAS' fuel consumption would be hedged at an average price of USD 599/Mt. Beyond the next 12 months 10% of the fuel consumption is hedged at a price of USD 573/Mt. for the second and third quarter of FY21. The graph to the left illustrates SAS hedges for the following quarters.

HEDGING OF JET FUEL, USD/MT



SENSITIVITY ANALYSIS, JET FUEL COST  
NOV 2019-OCT 2020, SEK BILLION<sup>1</sup>

Market price	Exchange rate SEK/USD				
	8.5	9.0	9.5	10.0	10.5
USD 500/tonne	7.9	8.3	8.6	9.0	9.3
USD 600/tonne	8.2	8.5	8.9	9.2	9.6
USD 700/tonne	8.7	9.1	9.5	9.8	10.2
USD 800/tonne	8.9	9.3	9.7	10.1	10.5

<sup>1</sup> SAS' current hedging contracts for jet fuel at end of quarter have been taken into account. Jet-fuel cost in the statement of income does not include USD currency hedging effects. These effects are recognized under "Other operating expenses," since currency hedging is performed separately and is not linked specifically to its jet-fuel purchases.

Hedging of SAS' future jet-fuel consumption is conducted through a combination of swaps and options. Under current plans for flight capacity, the cost of jet fuel during the fiscal year 2020 is expected to be in line with the table in the middle, taking into account different fuel prices and USD rates as well as including jet-fuel hedging.

For foreign currency, the policy is to hedge 40–80%. At the end of the quarter, SAS had hedged 43% of its anticipated USD deficit for the next 12 months. SAS has hedged the USD deficit using forward contracts and currency options. In terms of NOK, which is SAS' largest surplus currency, 60% was hedged for the next 12 months. Based on the currency exposure a weakening of the NOK against the SEK of 1% would generate a negative earnings impact of MSEK 50, excluding hedge effects. A weakening of the USD against the SEK of 1% would generate a positive earnings impact of MSEK 96, excluding hedge effects, before any potential IFRS 16 effects.

## LEGAL ISSUES

The European Commission's decision in November 2010 found SAS and many other airlines guilty of alleged participation in a global air cargo cartel in the 1999–2006 period and ordered SAS to pay a fine of MEUR 70.2. SAS appealed the decision in January 2011 and in December 2015, the Court of Justice of the European Union (CJEU) annulled the European Commission's decision including the MEUR 70.2 fine. The CJEU's ruling entered into force and the MEUR 70.2 fine was repaid to SAS at the beginning of March 2016. The European Commission took a new decision on the same issue in March 2017 and again imposed fines on SAS and many other airlines for alleged participation in a global air cargo cartel in the 1999–2006 period. The fine of MEUR 70.2 was the same as that imposed under the 2010 decision. SAS has appealed the European Commission's decision and a hearing was held in CJEU in July 2019. Judgement is expected in 2020.

As a consequence of the European Commission's decision in the cargo investigation in November 2010 and the renewal of that decision in March 2017, SAS and other airlines fined by the Commission are involved in various civil lawsuits initiated by cargo customers in countries including the Netherlands and Norway. SAS contests its responsibility in all these legal processes. Unfavorable outcomes in these disputes could have a significantly negative financial impact on SAS. Further lawsuits by cargo customers cannot be ruled out. No provisions have been made.

A large number of former cabin crew of SAS in Denmark are pursuing a class action against SAS at a Danish court, demanding additional payments from SAS to the Pension Improvements Fund for Cabin Crew (the

CAU fund) citing that the CAU fund is a defined-benefit supplementary plan. The City Court of Copenhagen, in a judgment in December 2016, rejected the cabin crew's demand for further payments into the CAU fund by SAS. The cabin crew appealed the judgment in January 2017 and court proceedings will take place in March 2020.

Following the SAS pilot strike in April-May 2019, affected passengers turned to SAS for standardized compensation under the Flight Compensation Regulation (EU 261/2004). SAS disputed its liability to compensate the passengers with reference to the strike being an extraordinary circumstance. In August 2019, the Swedish National Board for Consumer Disputes (Allmänna reklamationsnämnden) ruled in favor of SAS. The same assessment was made by the Norwegian Travel

Complaint Handling Body (Transportklagenemnda) in October 2019. This notwithstanding, a number of passengers and claim firms have brought claims against SAS in national courts in several EU member states. In August 2019, a claim firm representing a large number of affected passengers initiated court proceedings in Denmark and Sweden against SAS, asking the courts to request a preliminary ruling from the CJEU on whether the strike was an extraordinary circumstance. The district court in Sweden referred the question to the CJEU in January 2020. The proceedings in the CJEU could take several years and if the CJEU rules against SAS, SAS could be liable to pay compensation to passengers affected by the strike.



In the quarter, we phased in eight Airbus A320neos.



# CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME

## CONDENSED STATEMENT OF INCOME INCLUDING STATEMENT OF OTHER COMPREHENSIVE INCOME

MSEK	Note	Q1	
		Nov–Jan 2019–2020	Nov–Jan 2018–2019
Revenue	2	9,707	9,405
Personnel expenses		-2,575	-2,401
Fuel expenses		-2,020	-1,961
Air traffic charges		-917	-916
Other external expenses	3	-3,595	-4,168
Depreciation, amortization and impairment	4	-1,369	-419
Income from shares in associated companies		2	-9
Income from sale of aircraft and other non-current assets		0	8
<b>Operating income (EBIT)</b>		<b>-767</b>	<b>-461</b>
Financial net	5	-320	-115
<b>Income before tax (EBT)</b>		<b>-1,087</b>	<b>-576</b>
Income taxes		226	107
<b>Net income for the period</b>		<b>-861</b>	<b>-469</b>
<b>Other comprehensive income</b>			
<i>Items that may later be reversed to net income:</i>			
Exchange-rate differences in translation of foreign operations		-3	-21
Cash-flow hedges, net after tax		-387	-842
<i>Items that will not be reversed to net income:</i>			
Revaluations of defined-benefit pension plans, net after tax		344	-74
<b>Total other comprehensive income, net after tax</b>		<b>-46</b>	<b>-937</b>
<b>Total comprehensive income for the period</b>		<b>-907</b>	<b>-1,406</b>
<i>Net income for the period attributable to:</i>			
Parent Company shareholders		-861	-469
Earnings per common share (SEK) <sup>1</sup>		-2.33	-1.25
Earnings per common share after dilution (SEK) <sup>1</sup>		-2.33	-1.25

<sup>1</sup> Earnings per common share are calculated as net income for the period attributable to Parent Company shareholders less preference-share dividends and hybrid bond expenses in relation to 382,582,551 (382,582,551) common shares outstanding during the November–January period.

## INCOME BEFORE TAX AND ITEMS AFFECTING COMPARABILITY

MSEK	Q1	
	Nov–Jan 2019–2020	Nov–Jan 2018–2019
Income before tax (EBT)	-1,087	-576
Impairment	0	0
Restructuring costs <sup>1</sup>	9	8
Capital gains/losses <sup>2</sup>	0	-8
Other items affecting comparability <sup>3</sup>	0	-148
<b>Income before tax and items affecting comparability</b>	<b>-1,078</b>	<b>-724</b>

<sup>1</sup> Restructuring costs were charged to earnings as personnel expenses of MSEK -9 (-8) in the first quarter.

<sup>2</sup> Capital gains include aircraft sales amounting to MSEK 0 (8) in the first quarter.

<sup>3</sup> Other items affecting comparability comprise a contractual settlement and a release of a fiscal-related provision for indirect taxes of MSEK 0 (148) in the first quarter.

# CONSOLIDATED BALANCE SHEET

## CONDENSED BALANCE SHEET

MSEK	31 Jan 2020	31 Oct 2019	31 Jan 2019
<b>ASSETS</b>			
<b>Non-current assets</b>			
Intangible assets	1,405	1,416	1,463
Tangible assets	17,663	15,569	13,704
Right-of-use assets	17,382	-	-
Financial assets	5,023	4,546	6,881
Deferred tax assets	927	750	490
<b>Total non-current assets</b>	<b>42,400</b>	<b>22,281</b>	<b>22,538</b>
<b>Current assets</b>			
Inventories and expendable spare parts	457	346	396
Current receivables	2,818	2,622	2,802
Cash and cash equivalents <sup>1</sup>	6,599	8,763	7,247
<b>Total current assets</b>	<b>9,874</b>	<b>11,731</b>	<b>10,445</b>
<b>TOTAL ASSETS</b>	<b>52,274</b>	<b>34,012</b>	<b>32,983</b>
<b>EQUITY AND LIABILITIES</b>			
<b>Equity</b>	<b>4,433</b>	<b>5,372</b>	<b>4,749</b>
<b>Non-current liabilities</b>			
Interest-bearing liabilities	10,543	9,450	8,761
Interest-bearing lease liabilities	14,049	-	-
Other liabilities	4,292	4,076	4,173
<b>Total non-current liabilities</b>	<b>28,884</b>	<b>13,526</b>	<b>12,934</b>
<b>Current liabilities</b>			
Interest-bearing liabilities	1,967	1,833	2,974
Interest-bearing lease liabilities	3,200	-	-
Other liabilities	13,790	13,281	12,326
<b>Total current liabilities</b>	<b>18,957</b>	<b>15,114</b>	<b>15,300</b>
<b>TOTAL SHAREHOLDERS' EQUITY AND LIABILITIES</b>	<b>52,274</b>	<b>34,012</b>	<b>32,983</b>
Shareholders' equity per common share, (SEK) <sup>2</sup>	7.67	10.12	12.41
Interest-bearing assets	11,231	12,960	13,309
Interest-bearing liabilities	29,759	11,283	11,735
Working capital	-13,508	-13,313	-12,401

<sup>1</sup> At 31 January 2020, including receivables from other financial institutions, MSEK 0 (403)

<sup>2</sup> Shareholders' equity attributable to Parent Company shareholders excluding preference share capital and hybrid bond, in relation to the 382,582,551 (382,582,551) common shares outstanding.

## SPECIFICATION OF FINANCIAL NET DEBT, 31 JANUARY 2020

	According to balance sheet	Of which financial net debt
Financial assets	5,023	1,855
Current receivables	2,818	267
Cash and cash equivalents	6,599	6,599
Non-current liabilities	28,884	24,592
Current liabilities	18,957	5,167
<b>Financial net debt</b>		<b>21,038</b>

Information relating to financial net debt in the comparative periods is available in the Financial Key Ratios section. For a specification of financial net debt for the respective periods, please refer to [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) where each interim report is published.

# CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN EQUITY

## CONDENSED CHANGES IN SHAREHOLDERS' EQUITY

Total shareholders' equity attributable to Parent company shareholders

MSEK	Share capital <sup>1</sup>	Other contributed capital <sup>2</sup>	Hedging reserves	Translation reserve	Hybrid bond	Unrestricted equity <sup>3</sup>	Total shareholders' equity
<b>Opening shareholders' equity in accordance with approved balance sheet, 31 October 2018</b>	<b>7,732</b>	<b>327</b>	<b>1,292</b>	<b>-51</b>	<b>-</b>	<b>-2,032</b>	<b>7,268</b>
Effect of new accounting policies, IFRS 9 and IFRS 15						-27	-27
<b>Adjusted opening shareholders' equity, 1 November 2018</b>	<b>7,732</b>	<b>327</b>	<b>1,292</b>	<b>-51</b>	<b>-</b>	<b>-2,059</b>	<b>7,241</b>
Redemption of preference shares	-42					-1,044	-1,086
Net income						-469	-469
Other comprehensive income			-842	-21		-74	-937
<b>Closing balance, 31 January 2019</b>	<b>7,690</b>	<b>327</b>	<b>450</b>	<b>-72</b>	<b>-</b>	<b>-3,646</b>	<b>4,749</b>
Equity share of convertible loans		-157				157	0
Hybrid bond					1,500		1,500
Hybrid bond interest and expenses						-23	-23
Net income						1,090	1,090
Other comprehensive income			-267	1		-1,678	-1,944
<b>Closing balance, 31 October 2019</b>	<b>7,690</b>	<b>170</b>	<b>183</b>	<b>-71</b>	<b>1,500</b>	<b>-4,100</b>	<b>5,372</b>
Hybrid bond interest						-32	-32
Net income						-861	-861
Other comprehensive income			-387	-3		344	-46
<b>Closing balance, 31 January 2020</b>	<b>7,690</b>	<b>170</b>	<b>-204</b>	<b>-74</b>	<b>1,500</b>	<b>-4,649</b>	<b>4,433</b>

<sup>1</sup> Number of shares in SAS AB: 382,582,551 (382,582,551) common shares with a quotient value of SEK 20.10.

<sup>2</sup> The amount comprises share premium reserves and the equity share of convertible loans.

<sup>3</sup> No dividends were paid on common shares for 2017/2018.

# CONSOLIDATED CASH-FLOW STATEMENT

## CONDENSED CASH-FLOW STATEMENT

MSEK	Q1	Q1
	Nov–Jan 2019–2020	Nov–Jan 2018–2019
<b>OPERATING ACTIVITIES</b>		
Income before tax (EBT)	-1,087	-576
Depreciation, amortization and impairment	1,369	419
Income from sale of aircraft, buildings and shares	0	-8
Adjustment for other non-cash items, etc.	5	-206
Tax paid	-17	-47
<b>Cash flow from operations before change in working capital</b>	<b>270</b>	<b>-418</b>
Change in working capital	285	-264
<b>Cash flow from operating activities</b>	<b>555</b>	<b>-682</b>
<b>INVESTING ACTIVITIES</b>		
Investments including advance payments to aircraft manufacturers	-2,538	-1,840
Acquisition of subsidiaries	0	-16
Sale of subsidiaries and affiliated companies	0	0
Sale of fixed assets, etc.	-77	-28
<b>Cash flow from investing activities</b>	<b>-2,615</b>	<b>-1,884</b>
<b>Cash flow before financing activities</b>	<b>-2,060</b>	<b>-2,566</b>
<b>FINANCING ACTIVITIES</b>		
Proceeds from borrowings	1,415	1,346
Repayment of borrowings	-250	-172
Amortization of lease liabilities	-836	0
Dividend on preference shares	0	-26
Redemption of preference shares	0	-1,112
Other financing activities	-433	22
<b>Cash flow from financing activities</b>	<b>-104</b>	<b>58</b>
<b>Cash flow for the period</b>	<b>-2,164</b>	<b>-2,508</b>
Translation difference in cash and cash equivalents	0	-1
Cash and cash equivalents at beginning of the period	8,763	9,756
<b>Cash and cash equivalents at the end of the period</b>	<b>6,599</b>	<b>7,247</b>
Cash flow from operating activities per common share (SEK)	1.45	-1.78

# PARENT COMPANY SAS AB

The number of common shareholders in SAS AB amounted to 63,036 at 31 January 2020. The average number of employees amounted to two (four).

## CONDENSED STATEMENT OF INCOME

MSEK	Q1	
	Nov–Jan 2019–2020	Nov–Jan 2018–2019
Revenue	10	13
Personnel expenses	-7	-10
Other operating expenses	-7	-6
<b>Operating income (EBIT)</b>	<b>-4</b>	<b>-3</b>
Net financial items	4	-17
<b>Income before tax (EBT)</b>	<b>0</b>	<b>-20</b>
Tax	-6	4
<b>Net income for the period</b>	<b>-6</b>	<b>-16</b>

## CHANGES IN SHAREHOLDERS' EQUITY

MSEK	Share capital <sup>1</sup>	Restricted reserves	Hybrid bond	Unrestricted equity	Total shareholders' equity
Opening balance, 31 October 2019	7,690	447	1,500	1,027	10,664
Hybrid bond interest				-32	-32
Net income for the period				-6	-6
<b>Shareholders' equity, 31 January 2020</b>	<b>7,690</b>	<b>447</b>	<b>1,500</b>	<b>989</b>	<b>10,626</b>

<sup>1)</sup> Number of shares: 382,582,551 (382,582,551) common shares with a quotient value of SEK 20.10.

Net income for the period also corresponds with total comprehensive income.

## CONDENSED BALANCE SHEET

MSEK	31 Jan 2020	31 Oct 2019	31 Jan 2019
	Financial fixed assets	14,692	14,697
Other current assets	179	137	181
Cash and cash equivalents	1	1	1
<b>Total assets</b>	<b>14,872</b>	<b>14,835</b>	<b>14,819</b>
Shareholders' equity	10,626	10,664	9,227
Long-term liabilities	2,250	2,251	2,244
Current liabilities	1,996	1,920	3,348
<b>Total shareholders' equity and liabilities</b>	<b>14,872</b>	<b>14,835</b>	<b>14,819</b>

**NOTE 1 ACCOUNTING POLICIES AND FINANCIAL STATEMENTS**

This interim report for the SAS Group was prepared in accordance with IAS 34 Interim Financial Reporting and the Swedish Annual Accounts Act. The interim report for the Parent Company was prepared in accordance with the Swedish Annual Accounts Act and RFR 2. Disclosures in accordance with IAS 34.16A are presented both in the financial statements and in other parts of this interim report.

**STANDARDS AND INTERPRETATIONS APPLICABLE FOR Q1, FISCAL YEAR 2020**

The accounting policies follow those described in the Annual Report for Fiscal Year 2019. From 1 November 2019, SAS Group adapts the new standard IFRS 16 - Leases, and the IFRIC agenda decision relating to Compensations for Delays or Cancellations (IFRS 15). IFRS 16 is applied using the modified retrospective approach, meaning that the opening balance at 1 November 2019 is adjusted to reflect the impact of IFRS 16, but the previous periods have not been restated. The IFRIC agenda decision is applied starting 1 November 2019, with restatement of the comparative year. More information on the adoption of IFRS 16 and the agenda decision from IFRIC is provided in this note.

**IFRS 16 — LEASES**

From 1 November 2019, SAS applies the new standard IFRS 16 Leases. IFRS 16 replaces the previous standard, IAS 17 Leases. The previous classification of each lease as either an operating lease or a finance lease is replaced by a model whereby the lessee recognizes an asset (a right-of-use asset) and a financial liability in the balance sheet. IFRS 16 has a significant impact on the financial statements of SAS Group, see further details below.

**Impact on consolidated balance sheet**

SAS applies the new standard IFRS 16 Leases using the modified retrospective approach. The lease liability is recognized at an amount corresponding to the present value of future lease payments for the leased assets. As a result of SAS' transition approach, all right-of-use assets were on transition measured at an amount equal to the lease liability. Adjustments to the right-of-use asset were made for prepaid lease expenses recognized at 31 October 2019 and the initial estimate of restoration costs for the leased assets. The initial adoption of IFRS 16 had no impact on equity. The table below shows the transition impact on 1 November 2019 on the consolidated balance sheet.

**CONSOLIDATED BALANCE SHEET, 1 NOV 2019 - TRANSITION IMPACT IFRS 16**

	Reported	Adjustments	Adjusted balance
MSEK	31 Oct 2019		1 Nov 2019
Right-of-use assets	0	16,718	16,718
Prepaid expenses	446	-38	408
Equity	5,372	0	5,372
Provisions	1,966	177	2,143
Non-current interest-bearing lease liabilities	0	13,623	13,623
Current interest-bearing lease liabilities	0	2,880	2,880

The main types of assets leased by SAS are aircraft, properties and ground handling equipment. On the transition date, SEK 13.4 billion of the right-of-use asset relates to aircraft including engines, SEK 2.8 billion relates to properties and SEK 0,5 billion relates to ground handling equipment.

A major impact from applying IFRS 16 is that SAS is exposed to exchange-rate fluctuations. Most of the right-of-use assets are denominated in SEK, but the corresponding lease liabilities are denominated in foreign currencies. Lease liabilities relating to aircraft are denominated in USD, while properties and ground handling equipment mainly are denominated in SEK, NOK and DKK. As aircraft represent approximately 80% of the lease liabilities on the date of transition, the currency exposure from recalculating USD liabilities into SEK is significant. From 1 November 2019, SAS has adjusted the hedging policy to better manage this risk.

**Impact on consolidated statement of income**

SAS' income statement is highly impacted by IFRS 16. The lease expenses previously recognized in the income statement are replaced by a depreciation expense on the right-of-use asset and an interest expense for the lease liability. The right-of-use asset is depreciated on a straight-line basis. Interest expenses relating to the lease liabilities are at their highest at the beginning of the lease term and decrease as the lease liabilities are paid down. When applying IAS 17 in previous years, operating lease expenses for aircraft, properties and ground handling equipment were expensed over the lease term, primarily on a straight-line basis, and recognized in EBIT as lease expenses for aircraft and other operating expenses. Given this change in pattern of expenses where more expenses, due to the interest component, are recognized earlier in the lease term, IFRS 16 had a negative impact on SAS' results in the first quarter of FY2020. The negative impact on income before tax (EBT) is MSEK 130. This impact includes currency revaluations on the lease liabilities. Over the lease term, the expenses following the adoption of IFRS 16 are equal to the expenses reported under IAS 17. The table below shows the impact from IFRS 16 on the consolidated statement of income for Q1.

**CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME, Q1 - IMPACT IFRS 16**

	Reported Q1	Adjustments	Adjusted Q1*
MSEK	Nov-Jan 2019-2020		Nov-Jan 2019-2020
Revenue	9,707		9,707
Personnel expenses	-2,575		-2,575
Fuel expenses	-2,020		-2,020
Air traffic charges	-917		-917
Other external expenses	-3,595	-938	-4,533
Depreciation, amortization and impairment	-1,369	869	-500
Income from shares in associated companies	2		2
Income from sale of aircraft and other non-current assets	-		-
<b>Operating income (EBIT)</b>	<b>-767</b>	<b>-69</b>	<b>-836</b>
Financial net	-320	199	-121
<b>Income before tax (EBT)</b>	<b>-1,087</b>	<b>130</b>	<b>-957</b>

\* Consolidated statement of income as if IAS 17 was still applied, without the adoption of IFRS 16.

**Impact on consolidated cash flow statement**

The classification in SAS' cash flow statement has changed with the introduction of IFRS 16. Previously, all lease payments were presented in operating activities. Adopting IFRS 16, principal repayments on lease liabilities are presented in financing activities. Payments for the interest portion of lease liabilities are presented within operating activities. Thus cash flow from operating activities is positively impacted by IFRS 16, with the corresponding decrease in cash flow from financing activities. Since IFRS 16 does not impact the cash payments between SAS and the lessors, the net effect on cash flow is zero.

**CONSOLIDATED CASH FLOW STATEMENT, Q1 - IMPACT IFRS 16**

	Reported Q1	Adjustments	Adjusted Q1*
	Nov-Jan 2019-2020		Nov-Jan 2019-2020
<b>MSEK</b>			
Cash flow from operating activities	555	-836	-281
Cash flow from investing activities	-2,615		-2,615
Cash flow from financing activities	-104	836	732
<b>Cash flow for the period</b>	<b>-2,164</b>		<b>-2,164</b>

\* Consolidated cash flow statement as if IAS 17 was still applied, without the adoption of IFRS 16.

**Impact on key ratios**

As IFRS 16 has a significant impact on the income statement and balance sheet, SAS has reviewed the key ratios to ensure their continued relevance. Following SAS' transition approach, financial reporting published by SAS during FY 2020 will not include restated comparative information for FY 2019. Since the Group uses 12-month rolling numbers in the calculation of many key ratios, and a 12-month rolling income statement or comparative year balance sheet according to IFRS 16 will not be available until FY 2021, the calculation of many key ratios in FY 2020 will be based on financial statements excluding IFRS 16. Key ratios that are calculated based on the closing balance, and not rolling month numbers, will be based on the financial statements including IFRS 16 figures in FY 2020. The table below shows the impact from IFRS 16 on the key ratios that have been calculated on closing balances.

See page 22 for operational key figures and page 24 for key ratios and alternative performance measures.

**KEY FIGURES, Q1 - IMPACT IFRS 16**

	Reported Q1	Adjustments	Adjusted Q1*
	Nov-Jan 2019-2020		Nov-Jan 2019-2020
<b>MSEK</b>			
Unit cost, CASK, excluding jet fuel, currency-adjusted	0.66	+0.1	0.67
Shareholders' equity per common share (SEK)	7.67	0.32	7.99
Equity/assets ratio	8%	5%	13%
Financial net debt, MSEK	21,038	-17,249	3,789
Debt/equity ratio	4.75	-3.91	0.83

\* Key figures as if IAS 17 was still applied, without the adoption of IFRS 16.

**CHANGE IN PRESENTATION - CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME**

With the adoption of IFRS 16 the Group has made some changes to improve the presentation of the consolidated statement of income. Previously Leasing costs for Aircraft was presented on the face of the income statement. Following IFRS 16 this expense is no longer material to the Group, so starting 1 November 2019, Leasing costs for Aircraft is presented as Other external expenses and specified in Note 3 in this report. Fuel expenses and Air traffic charges were previously presented as Other external expenses, but starting 1 November 2019, these expenses are presented as separate line items in the income statement. Since these expenses continue to be reported within operating income (EBIT), the change in presentation has a net zero effect on operating income (EBIT). The amounts for the first quarter in the comparative year, fiscal year 2019, have been reclassified. See more details in table below.

**COMPENSATION FOR DELAYS OR CANCELLATIONS**

The IFRS Interpretation Committee (IFRS IC or IC) published an agenda decision in September 2019 regarding Compensation for Delays or Cancellations (IFRS 15). The IC concluded in its decision that customer compensation for delays or cancellations is a variable consideration in the contract. Therefore, it should be recognized as an adjustment to revenue. SAS has previously accounted for customer compensation in other operating expenses. In accordance with the IC decision SAS has reclassified customer compensation for delays and cancellations from operating expenses to revenue. The amount reclassified for the comparative full year ending on 31 October 2019 is MSEK 624. The amount reclassified for the first quarter in fiscal year 2019 was MSEK 129. See more details in table below.

**CHANGES IN COMPARATIVE YEAR, Q1 FY19 - CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME**

	Reported Q1	Adjustments	Adjusted Q1
	Nov-Jan 2018-2019		Nov-Jan 2018-2019
<b>MSEK</b>			
Revenue	9,534	-129	9,405
Leasing costs for aircraft	-787	787	0
Other external expenses	-6,387	2,219*	-4,168
Fuel expenses	0	-1,961	-1,961
Air traffic charges	0	-916	-916

The above table shows the impact on Q1, FY19, following the changes described under headings "Change in presentation - Consolidated statement of income" and "Compensation for delays or cancellations" above. The changes did not impact Operating income (EBIT).

\* MSEK 129 of the change in Other external expenses relates to the IC decision. The remaining change relates to reclassifications of fuel expenses (MSEK 1,961), Air traffic charges (MSEK 916) and Leasing costs for aircraft (MSEK -787).



**NOTE 2 REVENUE**

SAS recognizes passenger and charter revenue when the transportation has been performed, cargo revenue when the transportation has been completed and other revenue when the goods have been delivered or the service performed. The performance obligations identified are fulfilled at one point in time.

	Q1	Q1
	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019
Passenger revenue	7,315	7,110
Charter revenue	245	227
Cargo revenue	366	430
Other traffic revenue	671	625
<b>Total traffic revenue</b>	<b>8,597</b>	<b>8,392</b>
Other operating revenue	1,110	1,013
<b>Total revenue</b>	<b>9,707</b>	<b>9,405</b>

**TRAFFIC REVENUE PER GEOGRAPHICAL AREA**

	Domestic		Intra-Scandinavian		Europe		Intercontinental		Total	
	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019
Passenger revenue	2,193	2,143	858	811	2,404	2,317	1,860	1,839	7,315	7,110
Charter revenue	0	0	0	0	245	227	0	0	245	227
Cargo revenue	1	2	1	2	15	15	349	411	366	430
Other traffic revenue	201	188	79	71	220	204	171	162	671	625
<b>Total traffic revenue</b>	<b>2,395</b>	<b>2,333</b>	<b>938</b>	<b>884</b>	<b>2,884</b>	<b>2,763</b>	<b>2,380</b>	<b>2,412</b>	<b>8,597</b>	<b>8,392</b>

**OTHER OPERATING REVENUE BY REGION**

	Denmark		Norway		Sweden		Europe		Other countries		Total	
	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019
Other operating revenue	156	155	333	310	241	202	233	192	147	154	1,110	1,013

**NOTE 3 OTHER EXTERNAL EXPENSES**

	Q1	Q1
	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019
Sales and distribution costs	-711	-626
Leasing costs for aircraft	-62	-787
Catering costs	-269	-262
Handling costs	-680	-660
Technical aircraft maintenance	-560	-682
Computer and telecommunication costs	-388	-404
Wet-lease costs	-377	-309
Other	-548	-438
<b>Total</b>	<b>-3,595</b>	<b>-4,168</b>

**NOTE 4 DEPRECIATION, AMORTIZATION AND IMPAIRMENT**

	Q1	Q1
	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019
Intangible assets	-36	-35
Tangible assets	-464	-384
Right-of-use assets	-869	-
<b>Total</b>	<b>-1,369</b>	<b>-419</b>

**NOTE 5 FINANCIAL NET**

	Q1	Q1
	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019
Financial income	32	44
Interest expense	-130	-145
Other financial expenses	-13	-13
Exchange-rate differences	-10	-1
Interest expenses, IFRS 16	-168	-
Exchange-rate differences, IFRS 16	-31	-
<b>Total</b>	<b>-320</b>	<b>-115</b>

**NOTE 6 FINANCIAL ASSETS AND LIABILITIES****FAIR VALUES AND CARRYING AMOUNTS OF FINANCIAL ASSETS AND LIABILITIES**

	31 Jan 2020		31 Oct 2019	
	Carrying amount	Fair value	Carrying amount	Fair value
<b>MSEK</b>				
<b>Financial assets</b>				
Financial assets at fair value, hedge-accounted	194	194	225	225
Financial assets FVTPL	27	27	23	23
Financial assets at amortized cost	11,337	11,337	12,648	12,648
<b>Total</b>	<b>11,558</b>	<b>11,558</b>	<b>12,896</b>	<b>12,896</b>
<b>Financial liabilities</b>				
Financial liabilities at fair value, hedge-accounted	978	978	891	891
Financial liabilities FVTPL	21	21	17	17
Financial liabilities at amortized cost	15,568	15,287	11,890	11,355
<b>Total</b>	<b>16,567</b>	<b>16,286</b>	<b>12,798</b>	<b>12,263</b>

Fair value is generally determined by using official market quotes. When market quotes are not available, the fair value is determined using generally accepted valuation methods such as discounted future cash flows based on observable market inputs.

The Group's financial assets and liabilities are measured at fair value as stated below:

*Level 1:* Financial instruments for which fair value is based on observable (unadjusted) quoted prices in active markets for identical assets and liabilities. This category includes mainly treasury bills and standardized derivatives, where the quoted price is used in the valuation.

*Level 2:* Financial instruments for which fair value is based on valuation models that utilize other observable data for the asset or liability other than the quoted prices included within level 1, either directly (i.e. as prices) or indirectly (i.e. derived from prices).

*Level 3:* Financial instruments for which fair value is based on valuation models, whereby significant input is based on unobservable data. At present, SAS has no financial assets or liabilities where the valuation is essentially based on unobservable data.

**FAIR VALUE HIERARCHY**

	31 Jan 2020			31 Oct 2019		
	Level 1	Level 2	Total	Level 1	Level 2	Total
<b>MSEK</b>						
<b>Financial assets</b>						
Financial assets at fair value, hedge-accounted	-	194	194	-	225	225
Financial assets FVTPL	-	27	27	-	23	23
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>221</b>	<b>221</b>	<b>-</b>	<b>248</b>	<b>248</b>
<b>Financial liabilities</b>						
Financial liabilities at fair value, hedge-accounted	-	978	978	-	891	891
Financial liabilities FVTPL	-	21	21	-	17	17
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>999</b>	<b>999</b>	<b>-</b>	<b>908</b>	<b>908</b>

The Board of Directors and President hereby assure that this interim report provides a true and fair overview of the Parent Company's and the Group's operations, financial position and earnings, and describes the significant risks and uncertainty factors to which the Parent Company and the companies included in the Group are exposed.

Stockholm, 26 February 2020

Carsten Dilling  
Chairman of the Board

Dag Mejdell  
Vice Chairman

Monica Caneman  
Board member

Lars-Johan Jarnheimer  
Board member

Oscar Stege Unger  
Board member

Liv Fiksdahl  
Board member

Sanna Suvanto-Harsaae  
Board member

Kay Kratky  
Board member

Endre Røros  
Board member

Cecilia van der Meulen  
Board member

Christa Cerè  
Board member

Rickard Gustafson  
President and CEO

*This interim report is unaudited*

# TRAFFIC DATA INFORMATION

## SCHEDULED PASSENGER TRAFFIC

	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Year-on-year change
Number of passengers (000)	6,119	6,033	+1.4%
RPK, Revenue Passenger Kilometers (mill)	7,365	7,219	+2.0%
ASK, Available Seat Kilometers (mill)	10,759	10,673	+0.8%
Load factor	68.5%	67.6%	+0.8 <sup>1</sup>
Passenger yield, currency-adjusted	0.99	1.00	-0.5%
Passenger yield, nominal	0.99	0.98	+0.8%
Unit revenue, PASK, currency-adjusted	0.68	0.68	+0.7%
Unit revenue, PASK, nominal	0.68	0.67	+2.1%
RASK, currency-adjusted	0.76	0.76	+0.1%
RASK, nominal	0.76	0.75	+1.5%

<sup>1</sup>Figures given in percentage points

## TOTAL TRAFFIC (SCHEDULED AND CHARTER TRAFFIC)

	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Year-on-year change
Number of passengers (000)	6,260	6,165	+1.5%
RPK, Revenue Passenger Kilometers (mill)	7,826	7,661	+2.2%
ASK, Available Seat Kilometers (mill)	11,258	11,155	+0.9%
Load factor	69.5%	68.7%	+0.8 <sup>1</sup>
Unit cost, CASK, currency-adjusted	0.84	0.85	-0.5%
Unit cost, CASK, nominal incl. items affecting comparability	0.83	0.79	+4.8%
Unit cost, CASK, excluding jet fuel, currency-adjusted	0.66	0.66	-0.1%
Unit cost, CASK, excluding jet fuel, nominal incl. items affecting comparability	0.65	0.62	+5.6%

<sup>1</sup>Figures given in percentage points

## SCHEDULED TRAFFIC TREND FOR SAS BY ROUTE SECTOR

	Nov-Jan 2019-20 vs. Nov-Jan 2018-19	
	Traffic (RPK)	Capacity (ASK)
Intercontinental	0,2%	1,4%
Europe/Intra-Scandinavia	4,0%	0,6%
Domestic	1,3%	0,1%

## PRODUCTIVITY AND ENVIRONMENTAL EFFICIENCY

12-month rolling	January, 2020	January, 2019	Year-on-year change
Aircraft, block hours/day	9.3	9.5	-2.3%
Cabin crew, block hours/year	731	764	-4.3%
Pilots, block hours/year	620	680	-8.8%

Environmental efficiency	January, 2020	January, 2019	Year-on-year change
Total CO <sub>2</sub> emissions, million tonnes	4,183	4,304	-2.8%
CO <sub>2</sub> emissions per available seat kilometer, grams	61,6	63,3	-2.6%

# AIRCRAFT FLEET

## THE SAS AIRCRAFT FLEET AT JANUARY 31, 2020

SAS Group Aircraft Fleet	Age	Owned	Leased	Wet Lease	Total	SAS Scandinavia	SAS Ireland	Wet Lease	In SAS Group Traffic	Firm Order Purchase	Firm Order Lease
Airbus A330/340/350	12,5	11	6		17	17			17	7	
Airbus A320 family	6,8	19	39		58	49	9		58	36	12
Boeing 737NG	14,9	26	25		51	51			51		
Bombardier CRJ	3,9			24	24			24	24		
ATR-72	6,5			8	8			8	8		
<b>Total</b>	<b>10,2</b>	<b>56</b>	<b>70</b>	<b>32</b>	<b>158</b>	<b>117</b>	<b>9</b>	<b>32</b>	<b>158</b>	<b>43</b>	<b>12</b>

Aircraft on firm order 2020-2024 at 31 January 2020	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	Total
Airbus A320neo	6	4	12	20	3	45
Airbus A321neo LR	1	1	1			3
Airbus A350	3	4				7
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>55</b>



The new fleet lowers fuel consumption and thereby CO<sub>2</sub> emissions.

# KEY RATIOS AND ALTERNATIVE PERFORMANCE MEASURES

	31 Jan 2020	31 Oct 2019	31 Jan 2019
Return on invested capital (ROIC), 12-month rolling <sup>1</sup>	7%	8%	12%
Adjusted financial net debt/EBITDAR <sup>1</sup>	4.1x	3.7x	3.0x
Financial preparedness <sup>1</sup>	32%	38%	33%
Return on shareholders' equity, 12-month rolling <sup>1</sup>	8%	14%	21%
Equity/assets ratio <sup>2</sup>	8%	16%	14%
Financial net debt, MSEK <sup>2</sup>	21,038	328	2,432
Debt/equity ratio <sup>2</sup>	4,75	0.06	0.51
Interest-coverage ratio <sup>1</sup>	1.8	2.5	3.8

<sup>1</sup> Calculation based on 12-month rolling numbers. Key ratio is based on financial statements excluding IFRS 16.

<sup>2</sup> Key ratio for 2020 including IFRS 16. Earlier periods do not include IFRS 16.  
See further details in Note 1.

SAS calculates various Alternative Performance Measures (APMs) that complement the metrics defined in the applicable rules for financial reporting. The APMs facilitate comparison between different periods and are used for internal analysis of the business's performance, development and financial position, and are therefore deemed to provide valuable information to external stakeholders, such as investors, analysts, rating agencies and others. For definitions, refer to the Definitions & concepts section. A list of the APMs deemed of sufficient material importance to specify is available at [www.sasgroup.net](http://www.sasgroup.net) under Investor Relations.

## EARNINGS-RELATED KEY RATIOS AND AVERAGE NUMBER OF EMPLOYEES

MSEK	Q1	Q1	Q2	Q2	Q3	Q3	Q4	Q4
	Nov-Jan 2019-2020	Nov-Jan 2018-2019	Feb-Apr 2019	Feb-Apr 2018	May-Jul 2019	May-Jul 2018	Aug-Oct 2019	Aug-Oct 2018
Revenue	9,707	9,405	9,871	9,916	13,401	13,146	13,435	12,678
EBITDAR	662	746	174	726	2,998	3,330	2,631	2,044
EBITDAR margin	6.8%	7.9%	1.8%	7.3%	22.4%	25.3%	19.6%	16.1%
Operating income (EBIT)	-767	-461	-1,130	-374	1,570	2,167	1,187	920
Operating income (EBIT) margin	-7.9%	-4.9%	-11.4%	-3.8%	11.7%	16.5%	8.8%	7.3%
Income before tax (EBT)	-1,087	-576	-1,216	-488	1,490	2,034	1,096	789
Net income for the period	-861	-469	-933	-349	1,162	1,570	861	623
Income before tax and items affecting comparability	-1,078	-724	-1,211	-309	1,495	2,008	1,226	822
Earnings per common share (SEK)	-2.33	-1.25	-2.44	-1.00	3.04	4.03	2.19	1.56
Cash flow before financing activities	-2,060	-2,566	1,473	1,238	140	197	-309	658
Average number of employees (FTE)	10,364	10,292	10,260	9,990	10,639	10,332	10,587	10,334



# DEFINITIONS AND SHAREHOLDER INFORMATION

SAS uses various key figures, including alternative performance measures (APMs), for internal analysis purposes and for external communication of the operations' results, performance and financial position. The aim of these APMs is to illustrate the performance measures tailored to operations that, in addition to the other key figures, enable various stakeholders to more accurately assess and value SAS' historical, current and future performance and position.

**Adjusted financial net debt/EBITDAR** – The sum of average net financial debt and average LTM net capitalized leasing costs in relation to EBITDAR.

**AEA** – The Association of European Airlines. An association of the major European airlines.

**Affiliated company** – Company where the SAS Group's holding amounts to at least 20% and at the most 50%.

**AOC (Air Operator Certificate)** – Permits for flight operations.

**ASK, Available Seat Kilometers** – The total number of seats available for passengers multiplied by the number of kilometers which they are flown.

**ATK, Available tonne kilometers** – The total number of tonnes of capacity available for the transportation of passengers, freight and mail multiplied by the number of kilometers which this capacity is flown.

**Available seat kilometers** – See ASK.

**Available tonne kilometers** – See ATK.

**Block hours** – Refers to the time from when the aircraft leaves the departure gate until it arrives at the destination gate.

**CAGR** – Compound annual growth rate.

**Capital employed** – Total capital according to the balance sheet less non-interest-bearing liabilities.

**Capitalized leasing costs (x7)** – The net annual operating lease costs for aircraft multiplied by seven.

**Carbon dioxide (CO<sub>2</sub>)** – A colorless gas that is formed in the combustion of all fossil fuels. The airline industry's CO<sub>2</sub> emissions are being reduced based on a changeover to more fuel-efficient aircraft.

**Cash flow from operating activities per common share** – Cash flow from operating activities in relation to the average number of common shares outstanding.

**CASK** – See unit cost.

**Code share** – When one or more airlines' flight number is stated in the timetable for a flight, while only one of the airlines operates the flight.

**Debt/equity ratio** – Financial net debt in relation to equity.

**Earnings per common share (EPS)** – Net income for the period attributable to Parent Company shareholders less preference-share dividends and hybrid bond expenses in relation to the average number of common shares outstanding.

**EBIT** – Operating income.

**EBIT margin** – EBIT divided by revenue.

**EBITDA** – Operating income before tax, net financial items, income from the sale of fixed assets, share of income in affiliated companies, and depreciation and amortization.

**EBITDA margin** – EBITDA divided by revenue.

**EBITDAR** – Operating income before tax, net financial items, income from the sale of fixed assets, share of income in affiliated companies, depreciation and amortization, and leasing costs for aircraft.

**EBITDAR margin** – EBITDAR divided by revenue.

**EBT** – Income before tax.

**EEA** – European Economic Area.

**Equity method** – Shares in affiliated companies are taken up at the SAS Group's share of equity, taking acquired surplus and deficit values into account.

**Equity/assets ratio** – Equity in relation to total assets.

**Finance leases** – Based on a leasing contract where the risks and rewards of ownership of the asset essentially remain with the lessee. The asset is reported as a fixed asset in the balance sheet because the lessee has an obligation to purchase the asset at the end of the lease. The commitment to pay future leasing charges is entered as a liability. As of November 1st, 2019, SAS Group applies the new standard IFRS 16 - Leases. See Right-of-use assets.

**Financial preparedness** – Cash and cash equivalents, excluding receivables from other financial institutions, plus unutilized credit facilities in relation to fixed costs. In this ratio, fixed costs are defined as payroll and other operating expenses, except jet-fuel costs and government user fees, as well as leasing costs for aircraft.

**Financial net debt** – Interest-bearing liabilities less interest-bearing assets excluding net pension funds.

**FTE** – Number of employees, full-time equivalents.

**IATA** – International Air Transport Association. A global association of almost 300 airlines.

**ICAO** – International Civil Aviation Organization. The United Nations' specialized agency for international civil aviation.

**Interest-coverage ratio** – Operating income plus financial income in relation to financial expenses.

**Interline revenue** – Ticket settlement between airlines.

**Items affecting comparability** – Items affecting comparability are identified to facilitate comparison of SAS' underlying results in different periods. These items consist of impairment, restructuring costs, capital gains/losses, and other items affecting comparability. They arise as a consequence of specific events, and are items

that both management and external assessors take note of when analyzing SAS. By reporting earnings excluding items affecting comparability, the underlying results are shown, which facilitates comparability between different periods.

**LCC** – Low Cost Carrier.

**Load factor** – RPK divided by ASK. Describes the capacity utilization of available seats.

**Market capitalization** – Share price multiplied by the number of shares outstanding.

**NPV** – Net present value. Used to calculate capitalized future costs of operating leases for aircraft, for example.

**Operating leases** – Based on a leasing contract in which the risks and rewards of ownership remain with the lessor and is equivalent to renting. The leasing charges are expensed on a current basis in the statement of income. As of November 1th, 2019, SAS Group applies the new standard IFRS 16 - Leases. See Right-of-use assets.

**PASK (unit revenue)** – Passenger revenue divided by ASK (scheduled).

**Preference share capital** – Preference share capital, corresponding to the redemption price for 2,101,552 preference shares at 105% of the subscription price of SEK 500, amounting to MSEK 1,103. Redemption of all preference shares was carried out in December 2018.

**RASK** – Total traffic revenue divided by Total ASK (scheduled + charter).

**Regularity** – The percentage of flights completed in relation to flights scheduled.

**Return on Invested Capital (ROIC)** – EBIT plus the standard interest portion corresponding to 33% of net operating leasing costs in relation to average shareholders' equity, net financial debt and net capitalized leasing costs ( $\times 7$ ).

**Return on shareholders' equity** – Net income for the period attributable to shareholders in the Parent Company in relation to average equity excluding non-controlling interests.

**Revenue passenger kilometers (RPK)** – See RPK.

**Revenue tonne kilometers (RTK)** – See RTK.

**Right-of-use assets (RoU)** – As of November 1th, 2019, SAS Group applies the new standard IFRS 16 - Leases. IFRS 16 replaces former standard IAS 17 Leases. The previous classification of each lease as either an operating lease or a finance lease is replaced by a model whereby the lessee recognizes an asset (a right-of-use asset) and a financial liability in the balance sheet. See more information in note 1.

**RPK, Revenue passenger kilometers** – Number of paying passengers multiplied by flown distance (km).

SAS, Scandinavia's leading airline, carries 30 million passengers annually to, from and within Scandinavia. The airline connects three main hubs - Copenhagen, Oslo and Stockholm - with over 125 destinations in Europe, the US and Asia. Spurred by a Scandinavian heritage and sustainable values, SAS will reduce total carbon emissions by 25% and operate with biofuel equivalent to the total consumption of fuel used to operate all domestic SAS flights, by 2030. In addition to airline operations, SAS offers ground handling services, technical maintenance and air cargo services. SAS is a founding member of Star Alliance™ and together with partner airlines offers almost 19,000 daily flights to more than 1,300 destinations around the world.

SAS AB is the Parent Company of SAS and is listed on the stock exchanges in Stockholm (primary listing), Copenhagen and Oslo. The majority of the operations and assets are included in the SAS Consortium, with the exception of SAS Cargo and SAS Ground Handling, which are directly owned by SAS AB.

### FINANCIAL CALENDER

Monthly traffic data is generally issued on the fifth working day of every month. The detailed financial calendar is available at [sasgroup.net](http://sasgroup.net) under Investor Relations.

12 March 2020	Annual General Shareholders' Meeting
28 May 2020	Q2 Interim Report February 2020–April 2020
25 August 2020	Q3 Interim Report May 2020–July 2020
3 December 2020	Year-end report November 2019–October 2020
January/February 2021	SAS Annual and Sustainability Report, fiscal year 2020

### INVESTOR RELATIONS



#### IR contact

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

**RTK, Revenue tonne kilometers** – The number of tonnes of paid traffic (passengers, freight and mail) multiplied by the distance this traffic is flown in kilometers.

**Sale and leaseback** – Sale of an asset (aircraft, building, etc.) that is then leased back.

**Shareholders' equity per common share** – Shareholders' equity attributable to Parent Company shareholders excluding preference share capital and hybrid bond in relation to the total number of common shares outstanding.

**Total load factor** – RTK divided by ATK.

**Unit cost, CASK** – Total payroll expenses, other operating expenses, leasing costs for aircraft and depreciation adjusted for currency and items affecting comparability, less other operating revenue per ASK (scheduled and charter).

**Unit revenue** – See PASK.

**WACC** – Weighted average cost of capital includes the average cost of liabilities, equity and operating leases for aircraft. The sources of funds are calculated and weighted in accordance with the current market value of equity and liabilities and the capitalized present value of operating lease costs for aircraft.

**Wet lease agreement** – Leasing in of aircraft including crew.

**Working capital** – The total of non-interest-bearing current assets and non-interest-bearing financial fixed assets excluding equity in affiliated companies and other securities holdings less non-interest-bearing liabilities.

**Yield** – Passenger revenue divided by RPK (scheduled).