



SAS Group

Core SAS



Inbjudan till teckning av aktier i SAS AB:s nyemission 2010

Joint Global Coordinators

J.P.Morgan   ENSKILDA

Joint Lead Managers och Joint Bookrunners

 J.P.Morgan    ENSKILDA

Co-Lead Manager



Företrädesemissionen i korthet

Med "SAS" eller "Bolaget" avses i detta prospekt ("Prospektet") SAS AB. Med "Koncernen" avses SAS och dess dotterföretag.

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

Styrelsen för SAS ("Styrelsen") beslutade den 8 och 26 februari 2010 att, under förutsättning av bolagsstämans godkännande, öka Bolagets aktiekapital genom en nyemission med företrädesrätt för Bolagets aktieägare ("Företrädesemissionen"). I enlighet med villkoren för Företrädesemissionen, vilka offentliggjordes den 6 april 2010, skall Bolagets aktiekapital ökas med högst 4 959 675 000 SEK genom emission av högst 7 402 500 000 nya stamaktier (de "Nya Aktierna"), envar med ett kvotvärde om 0,67 SEK efter verkställd ändring av bolagsordningen. Styrelsens beslut godkändes vid årsstämman den 7 april 2010. Bolagets aktieägare har företrädesrätt att teckna de Nya Aktierna i förhållande till det antal stamaktier ("Aktier") de förut äger i Bolaget. Avstämningsdag för fastställande av vilka aktieägare som kommer att erhålla teckningsrätter och därigenom vara berättigade att teckna de Nya Aktierna med företrädesrätt är den 12 april 2010 ("Avstämningsdagen"). Aktieägarna kommer att erhålla tre (3) Teckningsrätter för varje befintlig Aktie som innehas på Avstämningsdagen ("Teckningsrätterna"). En (1) Teckningsrätt berättigar innehavaren till teckning av en (1) Ny Aktie till teckningskursen 0,67 SEK ("Teckningskursen"). Teckningen av Nya Aktier skall ske under perioden från och med den 15 april 2010 till och med den 29 april 2010, eller sådant senare datum som Styrelsen bestämmer ("Teckningstiden"). Se "Villkor och anvisningar" på sidan 30. J.P. Morgan Securities Ltd., Nordea Bank AB, Skandinaviska Enskilda Banken AB, DnB NOR Markets, en del av DnB NOR Bank ASA och The Royal Bank of Scotland N.V. är emissionsgaranter (var för sig en "Joint Lead Manager" och tillsammans "Joint Lead Managers").

Information till investerare

Prospektet har upprättats i enlighet med lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument. Prospektet har godkänts och registrerats av Finansinspektionen ("FI") i enlighet med bestämmelserna i 2 kap 25 och 26 §§ i lagen om handel med finansiella instrument. FIs godkännande och registrering innebär inte att FI garanterar att sakuppgifter i Prospektet är riktiga eller fullständiga. Ingen utfästelse eller garanti, varken uttrycklig eller underförstådd, lämnas av Joint Lead Managers eller Danske Markets, en enhet inom Danske Bank A/S ("Danske Markets" eller "Co-Lead Manager" och tillsammans med Joint Lead Managers, "Emissionsgaranterna"), avseende riktigheten eller fullständigheten av informationen i Prospektet.

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

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

Varken Teckningsrätterna, eventuella interimsaktier (till exempel betalda tecknade aktier, "BTA") eller de Nya Aktierna har registrerats eller kommer att registreras i enlighet med United States Securities Act från 1933 i dess nuvarande lydelse ("Securities Act") eller värdepapperslagar i någon amerikansk delstat och får, i avsaknad av sådan registrering, inte erbjudas eller överlåtas (i) inom USA, annat än med tillämpning av ett undantag från, eller genom en transaktion som inte omfattas av, registreringskraven i Securities Act, eller (ii) utanför USA, annat än i så kallade offshore-transaktioner i enlighet med Regulation S under Securities Act. I USA får endast "Qualified Institutional Buyers" såsom dessa definieras i Rule 144A i Securities Act ("QIBs") delta i Företrädesemissionen med stöd av ett undantag från registreringskraven enligt Rule 144A i Securities Act ("Rule 144A") eller annat tillämpligt undantag från registrering. Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m." på sidan 140.

Distributionen av Prospektet och teckning av Nya Aktier (genom utnyttjande av Teckningsrätter eller på annat sätt) – liksom överlåtelse av Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier – är i vissa jurisdiktioner föremål för restriktioner i lag. Ingen åtgärd har vidtagits eller kommer att vidtas av Bolaget eller Emissionsgaranterna i syfte att tillåta ett erbjudande till allmänheten i någon annan jurisdiktion än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien. Erbjudandet enligt Prospektet riktar sig inte till personer med hemvist i USA, Kanada, Japan eller Australien och ej heller i övrigt till personer vars deltagande förutsätter ytterligare prospekt, registrering eller andra åtgärder än de som följer av svensk rätt. För en mer detaljerad beskrivning av de restriktioner som gäller för Företrädesemissionen och för erbjudanden och försäljningar av Teckningsrätterna, BTA och de Nya Aktierna samt distributionen av Prospektet, se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m." på sidan 140.

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

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

I samband med Företrädesemissionen kan SEB Enskilda eller ett ombud eller närstående till SEB Enskilda (i denna egenskap benämnd "Stabiliseringsansvarig") komma att utföra transaktioner som stabiliserar eller upprätthåller marknadspriset för Aktierna, Teckningsrät-

terna, BTA eller de Nya Aktierna på nivåer som i annat fall kanske inte hade varit rådande. Sådana transaktioner kan komma att utföras på var och en av de börser där Aktierna är noterade, på OTC-marknaden eller på annat sätt. Den Stabiliseringsansvarige har inte någon skyldighet att vidta några stabiliseringsåtgärder och dylika åtgärder kan, om de påbörjats, komma att avbrytas när som helst utan förvarning. Stabiliseringsåtgärder kan komma att vidtas från och med offentliggörandet av Prospektet i svensk version fram till och med 30 kalenderdagar efter det att Teckningstiden löpt ut, vilket förväntas vara den 29 maj 2010. Stabiliseringsansvarig får ej stabilisera (i) Teckningsrätterna till ett pris överstigande 0,52 SEK per Teckningsrätt, motsvarande Teckningsrättens teoretiska värde vid offentliggörandet av Teckningskursen, och (ii) Aktierna, BTA respektive de Nya Aktierna till ett pris överstigande 1,19 SEK per Aktie, BTA respektive Ny Aktie, motsvarande summan av Teckningskursen och Teckningsrättens teoretiska värde vid offentliggörandet av Teckningskursen (0,67 SEK plus 0,52 SEK). För en mer detaljerad beskrivning av stabiliseringsaktiviteter, se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m. – Stabilisering och andra marknadsaktiviteter" på sidan 141.

Framåtriktade uttalanden

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

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

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

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

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

Vissa termer som används i Prospektet

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

Se även "Ordlista" på sidan 184 för definitioner av vissa andra termer som används i Prospektet.

Innehållsförteckning

2	Sammanfattning
9	Risikfaktorer
26	Presentation av finansiell information och viss övrig information
28	Inbjudan till teckning av Nya Aktier
29	Bakgrund och motiv; användning av emissionslikviden
30	Villkor och anvisningar
36	VD har ordet
37	Marknadsöversikt
41	Verksamhetsbeskrivning
60	Växelkurser
61	Kapitalisering och skuldsättning
62	Finansiell och operationell information i sammandrag
65	Sammanfattning av operationell och finansiell översikt
68	Operationell och finansiell översikt
101	Aktiekapital och ägarförhållanden
105	Historisk aktiekursutveckling
106	Utdelning och utdelningspolicy
107	Styrelse, koncernledning och revisor
115	Bolagsordning
118	Legala frågor och kompletterande information
122	Luftfartens reglering
128	De skandinaviska värdepappersmarknaderna
134	Skattefrågor
140	Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.
F-1	Finansiella rapporter
184	Ordlista
Omslag	Adresser

Villkor i korthet

<i>Företrädesrätt</i>	Berättigade aktieägare erhåller tre Teckningsrätter för varje befintlig Aktie i SAS som innehas på Avstämningsdagen. En Teckningsrätt berättigar innehavaren till teckning av en Ny Aktie.
<i>Avstämningsdag</i>	12 april 2010.
<i>Teckningskurs</i>	0,67 SEK per Ny Aktie. Betalning för de Nya Aktierna skall erläggas enligt villkoren i Prospektet och skall uppgå till 0,67 SEK per Ny Aktie (eller, i förekommande fall, det belopp i DKK respektive NOK som motsvarar 0,67 SEK per den omräkningsdag om anges i Prospektet), se "Villkor och anvisningar" på sidan 30.
<i>Teckningstid</i>	15 – 29 april 2010.
<i>Handel med teckningsrätter</i>	15 – 26 april 2010.

Tidpunkt för finansiell information

Delårsrapport januari – mars 2010	22 april 2010
Delårsrapport januari – juni 2010	18 augusti 2010
Delårsrapport januari – september 2010	10 november 2010
Bokslutskommuniké 2010	februari 2011

Sammanfattning

Denna sammanfattning skall endast ses som en introduktion till Prospektet och belyser information som beskrivs mer detaljerat på andra ställen i Prospektet. Sammanfattningen är inte fullständig och innehåller inte all den information som Du bör överväga innan Du beslutar att investera i de Nya Aktierna. Innan Du investerar bör Du noga läsa igenom hela Prospektet, inklusive "Riskfaktorer" på sidan 9, "Verksamhetsbeskrivning" på sidan 41 och de historiska finansiella räkenskaper. Varje beslut om att utnyttja Teckningsrätter eller investera i de Nya Aktierna skall grunda sig på en bedömning av Prospektet i dess helhet. Se "Operationell och finansiell översikt" på sidan 68 för information avseende de historiska finansiella räkenskaper, valutakurser och andra frågor. En investerare som väcker talan vid domstol med anledning av uppgifterna i Prospektet kan bli tvungen att svara för kostnaderna för översättning av Prospektet i den jurisdiktion där sådan talan väckts. En person får göras ansvarig för uppgifter som ingår i eller saknas i sammanfattningen eller en översättning av den bara om sammanfattningen eller översättningen är vilseledande eller felaktig i förhållande till de andra delarna av Prospektet.

Översikt

Koncernen är det största flygbolaget i Norden mätt i intäkter och ASK för 2009. Koncernens kärnverksamhet består av att bedriva passagerarflygtrafik i ett omfattande nordiskt, europeiskt och interkontinentalt linjenät. Under 2009 hade Koncernen i genomsnitt 17 371 heltidsanställda i verksamheten, genomförde i genomsnitt 1 042 avgångar per dag och erbjöd reguljärflyg och chartrade passagerarflyg till 134 destinationer i Norden, övriga Europa, Nordamerika och Asien. Under 2009 genererade Koncernen totala intäkter om 45 000 MSEK och transporterade cirka 26,3 miljoner passagerare, inklusive reguljär- och chartertrafik.

Koncernen är medlem av Star Alliance, vilket utgör grunden i Koncernens globala partner- och nätverksstrategi och erbjuder Koncernens kunder tillförlitliga rese- och tjänsteprodukter över hela världen. Star Alliance är den största flygalliansen i världen med 26 flygbolag som medlemmar, och genomför cirka 19 700 flygningar dagligen till 1 077 destinationer i 175 länder.

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

I syfte att öka Koncernens lönsamhet för att bemöta den senaste ekonomiska nedgången och interna utmaningar lanserade Koncernen en förnyad strategisk inriktning i februari 2009 benämnd Core SAS. Core SAS syftar till att koncentrera och omorganisera Koncernens affärsverksamhet och innehåller följande fem pelare:

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

Under 2009 genomförde Koncernen med framgång en stor del av åtgärderna i Core SAS, inklusive avyttring av vissa verksamheter som inte ingick i kärnverksamheten, en reducering av Koncernens kapacitet för

att fokusera på linjer som är viktiga för affärsresenärer, en betydande minskning av Koncernens kostnadsbas 2008, en omorganisation av Koncernens verksamhetsstruktur, förlängning av villkoren för Koncernens kreditavtal om cirka 6 500 MSEK samt framgångsrikt genomförande av en företrädesemission på cirka 6 000 MSEK i april 2009. I linje med Koncernens implementeringsplaner då Core SAS antogs i februari 2009 återstår emellertid vissa andra åtgärder och avyttringar att genomföra inom ramen för Core SAS. Koncernen fortsätter att implementera återstående punkter i Core SAS som förväntas slutföras under 2010 och 2011.

Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS" på sidan 45 för en detaljerad beskrivning av Core SAS och de åtgärder som Koncernen avser att vidta för att implementera Core SAS.

Viktiga konkurrensfördelar

- Attraktiv hemmamarknad
- Stark position på hemmamarknaden
- Tillförlitlig plattform för verksamheten
- Omfattande affärserbjudande
- Flexibel struktur på flygplansflottan
- Historia av att implementera verksamhetsförändringar

Bakgrund och motiv

Bakgrund

I februari 2009 lanserade Koncernen Core SAS, en förnyad strategisk inriktning för att bemöta det svaga makroekonomiska klimatet och de interna utmaningarna inom Koncernen med mål att stärka Koncernens långsiktiga position som ett konkurrenskraftigt och lönsamt flygbolag. Implementeringen av initiativen inom Core SAS fortlöpte enligt plan under 2009, och cirka 66 procent av kostnadsbesparingarna om 5 300 MSEK implementerades.

Den makroekonomiska situationen har emellertid under 2009 försämrats avsevärt mer än marknaden och Koncernen förväntade sig när Core SAS antogs i februari 2009. Flygindustrin har drabbats hårt av den globala och finansiella krisen, vilket har resulterat i en väsentlig minskning av antal passagerare och yield till följd av väsentligt lägre omsättning för flygindustrin under 2009. En konsekvens av dessa effekter är att Koncernens resultat före skatt och engångskostnader under 2009 var väsentligt lägre än vad som förväntades vid lanseringen av Core SAS i februari 2009.

För att förbättra Koncernens lönsamhet och reducera dess kost-

nadsbas har Koncernen identifierat ytterligare kostnadsbesparingar om 2 000 MSEK. I februari 2010 undertecknade Koncernen dessutom en avsiktsförklaring med fackföreningar respresenterande piloter och kabinpersonal, innefattande ett tydligt åtagande att enas om ytterligare åtgärder motsvarande årliga kostnadsbesparingar om 500 MSEK. Koncernen slutförde den 12 mars 2010 ett avtal med piloterna och kabinpersonalen rörande åtgärderna, vilket inkluderar frysningar och minskningar av löner liksom minskade pensionsförpliktelser, trakamenten och andra ersättningar. Till följd av dessa ytterligare kostnadsbesparingar uppgår det totala programmet för kostnadsbesparingar under Core SAS till 7 800 MSEK, innan omstruktureringskostnader av engångskaraktär uppgående till cirka 2 800 MSEK (av vilka cirka 1 800 MSEK redan bokförts under 2009). Av de nya initiativen är cirka 500 MSEK av förväntade kostnadsbesparingar beroende av ytterligare ändringar av Koncernens kollektivavtal med vissa av dess fackföreningar.

Motiv

För att stärka Koncernens likviditet och stödja implementeringen av de återstående initiativen inom Core SAS förväntar sig Koncernen att stärka sin kapitalstruktur genom:

- överenskommelser med långgivarna rörande cirka 5 000 MSEK av Koncernens kreditfaciliteter, avseende förlängning av löptiden på dessa faciliteter från 2012 till 2013 och ändring av de finansiella åtagandena rörande dessa faciliteter, vilka undertecknades i februari 2010 och bland annat villkoras av att Företrädesemissionen inbringar minst 4 000 MSEK i nettoemissionslikvid,
- refinansiering om cirka 2 000 MSEK i kapitalbelopp av Koncernens obligationer som förfaller 2010, vilken slutfördes i april 2010, genom utfärdandet av obligationer till ett nominellt belopp om 580 MSEK som förfaller 2011 (med en möjlighet att förlänga löptiden till 2016) under Koncernens EMTN-program och utfärdandet av konvertibler om 1 600 MSEK som förfaller 2015,
- utgivandet av icke säkerställda obligationer, till en ränta om 13,5% och till ett totalt nominellt belopp om cirka 1 000 MSEK som förfaller 2012 (med en option att förlänga förfalldatumet till 2013) och där utgivandet bland annat är villkorat av fullbordandet av Företrädesemissionen, samt
- Företrädesemissionen om cirka 5 000 MSEK före emissionskostnader.

Tillsammans med implementeringen av Core SAS ger dessa åtgärder Koncernen den finansiella och strategiska flexibilitet Koncernen behöver för att fullfölja sin långsiktiga strategi och säkerställer att Koncernen är väl positionerad inför en återhämtning på marknaden.

Användning av emissionslikviden

Emissionslikviden från Företrädesemissionen förväntas uppgå till cirka 4 960 MSEK före avdrag för emissionskostnader. Efter avdrag för kostnader relaterade till Företrädesemissionen om cirka 220 MSEK, förväntas nettolikviden uppgå till cirka 4 740 MSEK. Koncernen avser att använda nettolikviden från Företrädesemissionen främst till att stärka dess likviditet och kapitalstruktur för att därigenom bland annat stödja implementeringen av de återstående delarna av Core SAS.

Risikfaktorer

Risker relaterade till flygbranschen

- Såväl efterfrågan på flygresor som Koncernens lönsamhet och förmodligen att finansiera sin verksamhet har påverkats, och kan komma

att påverkas, negativt av den ekonomiska nedgången på både världsmarknaden och lokala marknader.

- Efterfrågan på flygresor och Koncernens verksamhet varierar kraftigt beroende på säsong.
- Koncernen är verksam inom en mycket konkurrensutsatt bransch.
- Överkapaciteten inom flygbranschen kan bestå eller öka i framtiden.
- Koncernen är exponerad för risker relaterade till pris på, och tillgång till, flygbränsle.
- Flygbranschen kännetecknas av låga vinstmarginaler och en hög andel av fasta kostnader.
- Flygbranschen har genomgått, och kan fortsätta att genomgå, konsolidering.
- Flygbolag är beroende av tillgång till lämpliga flygplatser och att dessa uppfyller branschens operativa behov.
- Flygbolag är exponerade mot risken för förluster till följd av flygolyckor och liknande katastrofer, konstruktionsfel samt verksamhetsstörningar.
- Epidemier och pandemier kan påverka efterfrågan på flygresor negativt.
- Flygbolagens försäkringar kan bli för svåra eller kostsamma att erhålla, vilket skulle kunna exponera Koncernen mot avsevärda förluster och inverka väsentligen negativt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Införande av nya regionala, nationella och internationella regler, eller ändring av befintliga regler, kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Lagar och föreskrifter på miljöområdet, bland annat restriktioner avseende bullernivåer och utsläpp av växthusgaser, kan ha en negativ inverkan på Koncernen.
- Om lagstiftning, vilken föreslagits av Europeiska Kommissionen, för att reglera derivathandel på OTC-marknaden antas kan det begränsa Koncernens möjligheter att ingå derivattransaktioner för att hantera sin riskexponering, vilket kan få en väsentligt negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Terrorattacker och militära konflikter – eller hot därom – samt deras efterdyningar har haft, och kan komma att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet.
- Flygbranschen är föremål för omfattande skatter, luftfarts- och licensavgifter samt andra avgifter och tilläggsavgifter som kan påverka efterfrågan.
- Flygbolag drabbas av driftsstörningar och driftsavgifter.

Risker relaterade till Koncernen

- Det kan inte garanteras att Koncernen kommer kunna uppnå de mål och prognoser som ingår i Core SAS. Om Koncernen inte lyckas uppnå dessa mål eller om Core SAS i övrigt inte är framgångsrikt kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Lönsamheten i och värdet på Koncernens dotterbolag och innehav i intresseföretag kan påverkas negativt av en varaktig nedgång på marknaden som gör det svårare eller omöjligt att genomföra avyttringar. Dessutom kan Koncernen i samband med sådana avyttringar komma att åta sig eventualförpliktelser efter avyttringarna, vilka skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter om de materialiseras.

- Koncernen har en historik med redovisade förluster och Koncernens framtida lönsamhet och finansiella ställning är beroende av bland annat ett framgångsrikt genomförande av Core SAS.
- Koncernen är beroende av de skandinaviska marknaderna för en betydande del av sina intäkter. Konjunkturedgången på dessa marknader har haft, och kommer att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Koncernens skuldsättning kan ha betydande inverkan på Koncernens verksamhet och likviditet, och Koncernens likviditetsposition är sårbar för negativa ekonomiska och konkurrensmässiga förhållanden.
- Underlåtenhet att uppfylla skyldigheterna, eller brott mot de finansiella åtagandena, i Koncernens låneavtal kan medföra en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.
- Nedgraderingar i kreditvärdigheten skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens likviditet och finansieringskostnader.
- Bolagets största aktieägare har möjlighet att utöva ett betydande inflytande över Bolagets verksamhet.
- Arbetsavbrott kan påverka Koncernens verksamhet negativt.
- Oförmåga att bibehålla lönekostnaderna på en konkurrenskraftig nivå kan skada Koncernens finansiella resultat.
- Koncernen är beroende av förmågan att attrahera och behålla kvalificerad personal till en rimlig kostnad.
- Koncernen är exponerad för valutarisker.
- Koncernen är exponerad för ränterisker.
- Koncernen är exponerad för risker relaterade till ogynnsamma händelser som påverkar Koncernens strategiska allianser och samarbetsavtal med andra flygbolag.
- Koncernen är inblandad i rättsprocesser och skiljeförfaranden.
- Koncernen är utsatt för skatterelaterade risker.
- Koncernens pensionsförpliktelser kan överstiga för ändamålet avsatta medel och förändringar i redovisningsprinciper kan få en avsevärd inverkan på Koncernens pensionsförpliktelser och eget kapital.
- Koncernen är exponerad för risker hänförliga till motparts förluster i vissa finansiella och andra transaktioner.
- Koncernen är beroende av resebyråer, flygledning, leverantörer av IT-tjänster, underhållstjänster, ground handling-tjänster och andra externa tjänsteleverantörer.
- Större fel eller driftsstörningar i Koncernens datorsystem skulle kunna ha en negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Risker relaterade till Företrädesemissionen och Aktierna

- Bolaget kan inte garantera ett framgångsrikt genomförande av Företrädesemissionen till ett belopp om cirka 5 000 MSEK.
- Om de danska, norska och svenska regeringarnas deltagande i Företrädesemissionen skulle bedömas vara statligt stöd enligt europeisk rätt kan det få en väsentlig negativ inverkan på Koncernen.
- De största aktieägarnas deltagande i Företrädesemissionen och Emissionsgaranternas skyldigheter enligt Emissionsgarantiavtalet är villkorade.
- Om Bolaget skulle upphöra att huvudsakligen ägas av och faktiskt kontrolleras av skandinaviska stater, medborgare och/eller företag, kan Koncernen komma att påverkas negativt och utomskandinaviska aktieägare bli utspädda eller tvingas avyttra sina aktier.
- Kursen på Aktierna och Teckningsrätterna kan påverkas negativt om Bolagets största aktieägare – eller andra aktieägare – avyttrar, eller om Bolaget emitterar, ett betydande antal Aktier eller om det uppfattas som att en sådan försäljning eller emission skulle vara förestående.
- Bolaget kan inte garantera att någon handel med Teckningsrätter kommer att utvecklas eller att tillräcklig likviditet uppnås.
- Aktieägare som inte deltar i Företrädesemissionen före utgången av Teckningstiden kommer att gå miste om sin rätt att teckna Nya Aktier till Teckningskursen.
- Aktieägare som inte utnyttjar sina Teckningsrätter blir utspädda.
- Kursen på Aktierna eller Teckningsrätterna kan vara volatil.
- Bolaget har inte lämnat någon utdelning sedan det bildades 2001 och Bolagets förmåga att i framtiden lämna utdelning beror på en mängd olika faktorer.

För en mer detaljerad beskrivning av dessa och andra risker, se "Riskfaktorer" på sidan 9.

Övrigt

Bolagets Styrelse består, med undantag för arbetstagarrepresentanterna, av Fritz H. Schur (ordförande), Jacob Wallenberg (vice ordförande), Dag Mejdell (andre vice ordförande), Jens Erik Christensen, Monica Caneman, Timo Peltola och Gry Mølleskog. Koncernledningen består av Mats Jansson (verkställande direktör och koncernchef), John S. Dueholm (vice verkställande direktör och vice koncernchef), Mats Lönnqvist (vice verkställande direktör och CFO), Benny Zakrisson (koncerndirektör Individual Holdings) och Mats Lönnkvist (koncerndirektör och chefsjurist) och Henriette Fenger Ellekrog (vice verkställande direktör och koncerndirektör human resources kommunikation och strategi), se "Styrelse, koncernledning och revisor" på sidan 107.

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

Företrädesemissionen och de Nya Aktierna i sammandrag

<i>Företrädesemissionen</i>	De som på Avstämningsdagen är registrerade som aktieägare i Bolaget inbjuds att teckna sammanlagt högst 7 402 500 000 Nya Aktier.
<i>Avstämningsdag</i>	12 april 2010.
<i>Teckningsrätter</i>	Berättigade aktieägare erhåller tre Teckningsrätter för varje befintlig Aktie som innehas på Avstämningsdagen. En Teckningsrätt berättigar innehavaren till teckning av en Ny Aktie.
<i>Teckningskurs</i>	0,67 SEK per Ny Aktie.
<i>Teckning och tilldelning av Nya Aktier utan Teckningsrätter</i>	Nya Aktier som inte tecknas med stöd av Teckningsrätter kommer att erbjudas dem som tecknat Nya Aktier genom utnyttjande av Teckningsrätter. Eventuella kvarvarande Nya Aktier kommer att tilldelas i första hand till aktieägare och andra som anmält intresse att teckna Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter och i andra hand till Emissionsgaranterna.
<i>Betalning</i>	Betalning för de Nya Aktierna skall erläggas enligt villkoren i Prospektet och skall uppgå till 0,67 SEK per Ny Aktie (eller, i förekommande fall, det belopp i DKK respektive NOK som motsvarar 0,67 SEK per den omräkningsdag som anges i Prospektet), se "Villkor och anvisningar" på sidan 30.
<i>Emissionsgaranter</i>	Bolaget har ingått ett garantiavtal med Emissionsgaranterna enligt vilket dessa har åtagit sig att, under vissa förutsättningar, teckna – eller anvisa tecknare av – sammanlagt högst 42,4% av de Nya Aktierna i den mån dessa inte tecknas av aktieägare eller andra.
<i>Teckningstid</i>	15 april – 29 april 2010.
<i>Handel med Teckningsrätter</i>	15 april – 26 april 2010.
<i>Leverans av Nya Aktier</i>	Efter betalning av de Nya Aktierna kommer BTA (betalda tecknade aktier) att registreras i Sverige och Danmark på tecknarens konto. Inga BTA kommer att registreras i Norge. När de Nya Aktierna har registrerats vid Bolagsverket kommer de att levereras till tecknarna (i Sverige och Danmark genom att BTA omvandlas till Aktier). Registrering vid Bolagsverket av Nya Aktier som tecknats med stöd av Teckningsrätter beräknas ske omkring den 6 maj 2010. Nya Aktier som tecknas utan stöd av Teckningsrätter beräknas registreras vid Bolagsverket omkring den 20 maj 2010.
<i>Notering och upptagande till handel</i>	Teckningsrätterna kommer att handlas på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen, respektive Oslo Børs. BTA 1 kommer att handlas på NASDAQ OMX Stockholm och NASDAQ OMX Copenhagen. Bolaget kommer ansöka om att de Nya Aktierna noteras på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen respektive Oslo Børs efter att de Nya Aktierna registrerats vid Bolagsverket.

Kortnamn

	NASDAQ OMX Stockholm/Copenhagen	Oslo Børs
Aktier:	SAS	SAS NOK
Teckningsrätter:	SAS TR	SAS TR NOK
BTA 1:	SAS BTA 1	-
BTA 2:	SAS BTA 2	-

ISIN-koder

Aktier:	SE0000805574
Teckningsrätter	SE0003213479
BTA 1:	SE0003213487
BTA 2:	SE0003213495

Finansiell och operationell information i sammandrag

Denna sammanfattning innehåller konsoliderad finansiell information hämtad från Koncernens reviderade finansiella rapporter från och med och per de tolv månader som avslutades den 31 december 2007, 2008 och 2009, som återfinns i annan del i Prospektet. Koncernens resultaträkning har på en jämförbar basis för de presenterade perioderna justerats för antagandet av ändringar i de redovisningsprinciper som tillämpas för Koncernens lojalitetsprogram och avvyringar som omklassificerats till verksamheter under avveckling. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information" på sidan 26. Tillgångar och skulder för de enheter som klassificerats som verksamheter under avveckling har klassificerats som "tillgångar som innehas för försäljning" respektive "skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning" vid det datum då kriterierna för klassificering av dessa tillgångar som "tillgångar som innehas för försäljning" uppfylldes. Den finansiella informationen i sammandrag bör läsas tillsammans med de konsoliderade rapporterna samt avsnittet "Operationell och finansiell översikt" på sidan 68 i Prospektet. Koncernens konsoliderade finansiella rapporter har upprättats i enlighet med IFRS. Se "Ordlista" på sidan 184 för definitioner av och koncept för de termer som nämns i tabellerna nedan:

Finansiell information

MSEK	1 januari - 31 december		
	2007	2008	2009
Resultaträkning i sammandrag:			
Intäkter	50 452	52 870	44 918
Personalkostnader	-16 371	-17 632	-17 998
Övriga rörelsekostnader	-28 977	-31 959	-25 912
Leasingkostnader för flygplan	-2 342	-2 282	-2 319
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 416	-1 550	-1 845
Resultatandelar i intresseföretag	32	-147	-258
Resultat vid försäljning av aktier i dotterbolag och intresseföretag	-	-	429
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	41	4	-97
Rörelseresultat	1 419	-696	-3 082
Resultat från andra värdepappersinnehav	5	-	-
Finansiella intäkter	785	660	304
Finansiella kostnader	-1 026	-933	-645
Resultat före skatt	1 183	-969	-3 423
Skatt	-286	4	803
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	897	-965	-2 620
Resultat från avvecklade verksamheter	-182	-5 395	-327
Årets resultat	715	-6 360	-2 947
Minoritetsintresse	-1	-57	-
Resultat per aktie:			
Resultat per aktie (SEK)	0,71	-6,26	-1,44
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter	0,89	-0,96	-1,28
Kassaflödesanalys i sammandrag:			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 866	-2 651	-3 414
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-213	-2 913	-2 611
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-4 492	2 480	4 284
Nettoökning/-minskning kassa och likvida medel	-1 839	-3 084	-1 741

MSEK	Per 31 december		
	2007	2008	2009
Balansräkning i sammandrag:			
Totala anläggningstillgångar	26 663	26 840	29 636
Totala omsättningstillgångar	22 107	16 524	12 859
Totala tillgångar	48 770	43 364	42 495
Totala kortfristiga fordringar	6 168	6 000	7 511
Tillgångar som innehas för försäljning	6 198	3 921	401
Totala långfristiga skulder	12 605	19 160	13 069
Totala kortfristiga skulder	20 347	16 892	18 037
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	5 323	2 465	157
Totalt eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare	15 799	7 312	11 389
Minoritetsintressen	19	-	-
Totalt eget kapital	15 818	7 312	11 389

Nyckeltal och övrig finansiell information (oreviderat)

	Per 31 december och 1 januari - 31 december		
	2007	2008	2009
EBITDAR (före nedskrivningar) (MSEK) ¹	5 104	3 279	1 060
Justerad EBITDAR (MSEK) ²	6 904	4 451	2 626
Justerad EBITDAR-marginal (%) ³	13,7	8,4	5,8
EBT (MSEK)	1 183	-969	-3 423
Justerad EBT (MSEK) ⁴	2 937	211	-1 754
Justerad EBT-marginal ⁵	5,8	0,4	-3,9
CFROI (%) ⁶	14,5	4,8	1,4
Soliditet (%) ⁷	35	17	27
Justerad skuldsättningsgrad ⁸	0,92	3,08	1,70
Finansiell beredskap (% av omsättningen) ⁹	30	17	17
Investeringar, kvarvarande verksamheter ¹⁰	2 459	4 150	4 521

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

Ledningen anser att EBITDAR (före nedskrivningar) är ett användbart mått för Koncernens resultat då den anser att ett flygbolag med en större andel operationell leasing inte riktigt går att jämföra med flygbolag med en högre procentandel ägda flygplan och därmed har högre avskrivningar och potentiellt högre finansiella kostnader. EBITDAR (före nedskrivningar) är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt vedertagna redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ersättning av nyckeltal som fastställs i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information" på sidan 26. Se not 2 nedan för en beskrivning av beräkningen av EBITDAR (före nedskrivningar) för angivna perioder.

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

Koncernen anser att justerad EBITDAR, som exkluderar poster som ledningen anser vara ovanliga eller av engångskaraktär, är ett användbart mått för att analysera Koncernens underliggande verksamhet utan påverkan från dessa ovanliga eller engångsposter. Justerad EBITDAR är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt vedertagna redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ersättning av nyckeltal som fastställs i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information" på sidan 26.

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

MSEK	1 januari - 31 december		
	2007	2008	2009
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	897	-965	-2 620
Finansnetto ^{a)}	241	273	341
Skattekostnader/-intäkter	286	-4	-803
Avskrivningar och nedskrivningar	1 416	1 538	1 845
Leasingkostnader	2 342	2 282	2 319
Resultatandel i intresseföretag	-32	147	95
Försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	-	-429
Försäljning av flygplan och byggnader	-41	-4	97
Andra vinster/förluster	-5	-	-
Nedskrivning av tillgångar ^{b)}	-	12	215
EBITDAR (före nedskrivningar)	5 104	3 279	1 060
Justeringar			
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa ^{c)}	652	100	-
Uppskattade effekter av Q400-incidenterna ^{d)}	700	450	-
Omstruktureringskostnader ^{e)}	216	265	1 547
Uppskattade effekter av strejker ^{f)}	212	-	-
Ombudskostnader ^{g)}	-	357	-
Övriga engångsposter	20	-	19
Justerad EBITDAR	6 904	4 451	2 626

^{a)} Omfattar finansiella intäkter och kostnader.

^{b)} Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag, andra värdepappersinnehav samt nedskrivningar av andra långfristiga fordringar som är av engångskaraktär. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag, resultat från andra värdepappersinnehav respektive övriga externa kostnader i Koncernens resultaträkning.

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

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

^{e)} Omstruktureringskostnaderna representerar primärt kostnader i samband med avgångsvederlag till anställda med anledning av reduceringen därav under den relevanta perioden.

^{f)} Under 2007 påverkades Koncernen av olika strejker bland fackligt anslutna anställda i Danmark och Sverige. Siffrorna i tabellen ovan representerar den uppskattade negativa effekten på intäkterna i samband med dessa strejker och de ökade kostnaderna som uppstod som ett resultat av dessa strejker delvis neutraliserat av mottagen kompensation. Koncernen uppskattade effekten av strejkerna baserat på förlorade intäkter till följd av inställda flyg, och prognostiserade intäkterna baserat på intäkter under motsvarande period under tidigare år, med hänsyn tagen till, bland annat, trafikprognoser, makroekonomiska faktorer och konkurrenssituation. De ökade kostnaderna som uppstod till följd av strejkerna var uppskattade baserat på ökade kostnader i samband med passagerarersättning, alternativa researrangemang för strandsatta passagerare samt överförsäring till kundservice- och biljettförsäljningspersonal. För strejker som inträffade under 2007, mottog Koncernen 93 MSEK i kompensation.

^{g)} Omfattar juridiska kostnader och kostnader för förlikning i samband med utredningen av fraktverksamheten av det amerikanska justitiedepartementet 2007.

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

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

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

Justerad EBT för Koncernen beräknas enligt nedan för angivna perioder:

MSEK	1 januari - 31 december		
	2007	2008	2009
Resultat före skatt	1 183	-969	-3 423
Justeringar: ^{a)}			
Nedskrivning av tillgångar	-	12	215
Försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	-	-429
Försäljning av flygplan och byggnader	-41	-4	97
Andra vinster/förluster	-5	-	-
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa	652	100	-
Uppskattade effekter av Q400-incidenterna	700	450	-
Omstruktureringskostnader	216	265	1 767
Uppskattade effekter av strejker	212	-	-
Ombudskostnader	-	357	-
Övriga engångsposter	20	-	19
Justerad EBT	2 937	211	-1 754

^{a)} Se beskrivningen av justeringar i ovanstående avstämning av justerad EBITDAR.

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

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

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

⁷ **Eget kapital (inklusive minoritetsintressen) dividerat med totala tillgångar.**

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

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

⁹ Finansiell beredskap består av likvida medel plus outnyttjade kreditfaciliteter.

Per den 31 mars 2010 är 2 554 MSEK av Koncernens tillgängliga lånefaciliteter otillgängliga för utnyttjande till dess samtliga villkor för ändringarna av de relaterade faciliteterna är uppfyllda. Se "Operationell och finansiell översikt – Likviditet och kapitalresurser – Lån – Övriga tillgängliga lånefaciliteter" på sidan 95.

¹⁰ Se not 38 i de konsoliderade finansiella rapporterna i Prospektet.

Operationella nyckeltal

Oreviderat	1 januari - 31 december		
	2007	2008	2009
Antal destinationer (reguljärtrafik)	158	157	134
Antal flygningar (reguljärtrafik)	423 807	427 201	380 470
Antal passagerare, totalt (tusental) ¹	31 381	30 936	26 967
Antal passagerare, reguljärtrafik (tusental)	29 164	29 000	24 898
ASK, totalt (miljoner) ¹	44 433	45 764	39 934
Offererade säteskilometer, ASK, reguljärtrafik (miljoner)	40 019	41 993	35 571
Betalda passagerarkilometer, RPK, totalt (miljoner) ¹	33 082	33 097	29 025
Betalda passagerarkilometer, RPK (reguljärtrafik) (miljoner)	29 365	29 916	25 228
Kabinfaktor (total) (%) ¹	74,5	72,3	72,7
Genomsnittlig passagerarsträcka, totalt (km)	1 054	1 070	1,076
Betalt flygbränslepris, genomsnitt (USD/ton)	786	1 028	831
Yield (SEK) ²	1,25	1,27	1,30
RASK (SEK) ³	0,92	0,91	0,92

¹ Totalen avspeglar reguljärtrafik, charter och ad hoc-flygningar.

² Passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet betalda passagerarkilometer (RPK) (reguljärtrafik). Yelden i ovanstående tabell är inte justerad för effekterna av växelkursförändringar under perioden.

³ Passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet offererade säteskilometer (ASK) (reguljärtrafik).

Risikfaktorer

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

Risker relaterade till flygbranschen

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

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

Under 2009 minskade tillväxten kraftigt på de flesta av Koncernens kärnmarknader och inom EU har flera medlemsstater befunnit sig i recession. Under de senaste två åren ansökte ett flertal flygbolag om konkurs – däribland Sterling Airlines A/S, som var en av Koncernens större konkurrenter i Skandinavien samt Japan Airlines – reflekterande den betydande oron på finansmarknaden, den svaga ekonomin och överkapacitet i flygbranschen, liksom interna utmaningar specifika för dessa flygbolag. Kreditkrisen och den efterföljande oron inom den globala finanssektorn har inverkat, och kommer även fortsättningsvis att inverka, negativt på Koncernen, flygbranschen i stort och många ekonomier över hela världen. Eftersom Koncernens verksamhet är koncentrerad till Skandinavien skulle en nedgång i Danmark, Norge och Sverige påverka en betydande del av Koncernens intäkter. Även om dessa länders ekonomier normalt sett inte utvecklas synkroniserat har konjunkturedgången i de tre ländernas ekonomier lett till, och kommer fortsättningsvis att leda till, en minskad efterfrågan på Koncernens tjänster, vilket har haft, och även kan komma att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Se ” – Risker relaterade till Koncernen – Koncernen är beroende av de skandinaviska marknaderna för en betydande del av sina intäkter. Konjunkturedgången på dessa marknader har haft, och kommer att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.” på sidan 16.

Den totala efterfrågan på flygtransporter inom Europa, Skandinavien och internationellt, har minskat väsentligt till följd av nedgången i de europeiska och skandinaviska ekonomierna och i världsekonomin. Denna minskning av efterfrågan och passagerarvolymen har resulterat i och kan även fortsatt resultera i avtagande Passageraryield (passagerarintäkt (reguljär) delad med RPK (reguljär)) om inte kapaciteten anpassas till den lägre efterfrågan. Enligt AEA minskade Passageraryielden väsentligt under 2009, en nedgång med 14% på långlinjer jämfört med Passageraryielden på samma linjer 2008, och med 16% på kortlinjer jämfört med Passageraryielden på samma linjer 2008. Enligt AEA minskade antalet passagerare med 5,8% under 2009. Scandinavian Airlines Passageraryield 2009 (justerat för valuta-effekter genom att tillämpa en konstant växelkurs från föregående period) minskade med 13,2% på långlinjer och med 3,6% på kortlinjer jämfört med Passageraryielden på samma linjer 2008. Antalet passagerare på Koncernens flyglinjer minskade med 14,1% under 2009. Enligt IATA har RPK, som representerar efterfrågan från passagerare, minskat med 3,5% i hela flygbranschen under 2009 och med 5,0% bland europeiska flygbolag, vilket utgör den största årliga nedgången i efterfrågan från passagerare sedan andra världskriget. Flygbolag som har inestående fasta order på flygplan är avtalsrättsligt bundna att ta emot leverans av beställda flygplan. Detta gäller trots att det på grund av överkapacitet på marknaden kanske inte finns något behov av de aktuella flygplanen. Dessutom har flygbolagens, däribland Koncernens, förmåga att finansiera sin verksamhet reducerats mycket kraftigt under de senaste två åren och minskat deras förmåga att agera i enlighet med förändrade ekonomiska och affärsmässiga förhållanden.

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

Flygbranschen tenderar att vara säsongberoende och Koncernen har, precis som andra flygbolag, historiskt sett upplevt avsevärda variationer beroende på säsong. I allmänhet är efterfrågan relativt sett lägre från december till februari (vilket ofta har inneburit att Koncernens resultat för det första kvartalet varit negativt) och högre från april till juni samt från september till november. Dessutom företas färre affärsresor och kortlinjeflygningar i Norden (Koncernens främsta geografiska marknad) under mars och/eller april varje år i samband med påskhelgen. Se ”Operationell och finansiell översikt – Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat – Säsongsvariationer” på sidan 73. Om variationerna skulle bli större än förväntat kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

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

Flygbranschen tenderar att vara säsongberoende och Koncernen har, precis som andra flygbolag, historiskt sett upplevt avsevärda variationer beroende på säsong. I allmänhet är efterfrågan relativt sett lägre från december till februari (vilket ofta har inneburit att Koncernens resultat för det första kvartalet varit negativt) och högre från april till juni samt från september till november. Dessutom företas färre affärsresor och kortlinjeflygningar i Norden (Koncernens främsta geografiska marknad) under mars och/eller april varje år i samband med påskhelgen. Se ”Operationell och finansiell översikt – Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat – Säsongsvariationer” på sidan 73. Om variationerna skulle bli större än förväntat kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernen är verksam inom en mycket konkurrensutsatt bransch.

Flygbranschen är mycket konkurrensutsatt eftersom nya flygbolag kontinuerligt inträder på marknaden, befintliga flygbolag expanderar och flygbolag slår samman sina verksamheter eller bildar allianser. Konkurrensnivån varierar på olika flyglinjer beroende på antalet konkurrenter

och typen av konkurrenter som är verksamma på linjen, tillämpligt regelverk och därmed sammanhängande inträdeshinder. Viktiga konkurrensfaktorer är bland annat förmågan hos nya aktörer, inklusive lågprisbolag, att inträda på marknaden, priser eller biljettnivåer, kostnadsnivå, turtäthet och tillförlitlighet, linjenätets storlek, schemaläggning av flygningar, tillgången på ankomst- och avgångstider (så kallade slots), anseende och varumärke, säkerhetshistorik, omfattning och kvalitet på de tjänster som erbjuds, flygplanens typ och ålder samt tillgången på flygplan. Uppkomsten av nya lågprisbolag på marknaden har de senaste åren förändrat konkurrensmiljön för flygbolagen och resulterat i att ett antal regionala "flag carriers" i Europa slagit sig samman med andra flygbolag och ändrat sina affärsmodeller i anpassningssyfte liksom skapat en betydande prispress och därmed minskning av Passageraryield.

På flyglinjer inom Norden, som är Koncernens främsta geografiska marknad, möter Koncernen konkurrens från bland andra Norwegian Air Shuttle, Malmö Aviation, Finnair och Cimber Sterling. Det antal nya flygplan som beställts i norra Europa av dessa och andra flygbolag, i kombination med den vikande efterfrågan, kommer sannolikt att öka överkapaciteten, i synnerhet om lågprisbolagen satsar på att öka sin kapacitet och marknadsandel till följd av kapacitetsreduceringar hos andra flygbolag, och leda till pressade priser och lägre Passageraryield på den nordiska marknaden.

På flyglinjer till och från Skandinavien och övriga Europa samt på interkontinentala linjer finns bland Koncernens konkurrenter andra så kallade "flag carriers" eller "legacy carriers", etablerade reguljär- och charterbolag samt lågprisaktörer. Flera av Koncernens lågpris-konkurrenter på dessa linjer, exempelvis Air Berlin och Ryanair, har lägre kostnader än Koncernen och kan oftare erbjuda flygningar till lägre priser. Många av Koncernens konkurrenter på europeiska linjer och interkontinentala linjer, till exempel Air France, KLM och British Airways, har större hemmamarknader, större ekonomiska resurser samt mer välkända varumärken på sina respektive hemmamarknader och även globalt sett jämfört med Koncernen. Vidare har Koncernen färre passagerare på interkontinentala linjer, vilka i allmänhet ger bättre marginal, jämfört med sina konkurrenter. Sådana konkurrensmässiga utmaningar kan få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Dessutom har konkurrensen ökat på interkontinentala linjer till följd av "Open Skies-avtalet" mellan EU och USA. Se "Luftfartens reglering – Bilateral luftfartsavtal – Open Skies-avtalet mellan EU och USA" på sidan 123.

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

Överkapaciteten inom flygbranschen kan bestå eller öka i framtiden.

Flygbolagens kapacitet är en avgörande faktor för lönsamheten. Enligt Ascend Worldwide uppgick det totala antalet flygplan som levererades till flygbranschen i dess helhet under 2009 till 1 163, vilket innebar en nettoökning med 6% från 2008. Baserat på information om flygplansorder (jetplan med över 50 säten tillverkade av bland andra Airbus, Boeing, Bombardier och Embraer) från Ascend Worldwide i april 2010 räknar Koncernen med att de globala flygplansleveranserna i hela branschen kommer att uppgå till mellan 1 100 och 1 200

under 2010 samt mellan 1 100 och 1 400 under både 2011 och 2012. Baserat på flygplansorder i april 2010 beräknar Ascend Worldwide att leveranserna till vissa av Koncernens lågpris-konkurrenter (Air Berlin, easyJet, Norwegian Air Shuttle och Ryanair) kommer att uppgå till 103 flygplan under 2010 och 99 flygplan under 2011. Kapaciteten kommer sannolikt att öka på den nordiska marknaden under 2010 till följd av att konkurrenter tar emot leveranser av nya flygplan och av lågprisbolagens expansion, samt på den interkontinentala marknaden till följd av "Open Skies-avtalet", vilket i sin tur kommer att leda till överkapacitet på dessa marknader. Se "Koncernen är verksam inom en mycket konkurrensutsatt bransch." på sidan 9. Överkapaciteten inom flygbranschen kommer sannolikt att bestå eller öka om efterfrågan fortsätter att minska eller om andra flygbolag inte justerar sin kapacitet i tillräcklig utsträckning.

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

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

Flygbränsle utgör en betydande andel av ett flygbolags kostnader. 2009 uppgick Koncernens utgifter för flygbränsle till 7 685 MSEK, motsvarande 17,5% av rörelsekostnaderna, jämfört med 9 637 MSEK och 19,4% av rörelsekostnaderna 2008. Justerat för negativa valutaeffekter till följd av en starkare USD-kurs under större delen av 2009 minskade bränslekostnaderna med 4 004 MSEK på grund av lägre priser och minskad bränsleförbrukning. Koncernen är känslig för prisändringar på flygbränsle relaterat till Koncernens bränslederivat, vilket kan illustreras med att en prisökning om 10% per den 31 december 2009 (allt annat lika) skulle ha påverkat Koncernens egna kapital positivt med 245 MSEK, jämfört med 166 MSEK per den 31 december 2008, medan en prissänkning om 10% skulle ha påverkat Koncernens egna kapital per den 31 december 2009 negativt med 256 MSEK, jämfört med 161 MSEK per den 31 december 2008. Se "Operationell och finansiell översikt – Policy för riskhantering – Risker i samband med priser på flygbränsle" på sidan 98.

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

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

	Genomsnitt	Högsta	Lägsta
2007	712,12	957,25	542,00
2008	1 006,45	1 466,75	442,25
2009	567,29	698,25	391,00

Källa: Jet Fuel CIF NWE.

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

Flygbolag, däribland Koncernen, använder flygbränslederivat, till exempel optioner och så kallade swappar, för att säkra sig mot variationer i priset på flygbränsle. Se "Operationell och finansiell översikt – Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat – Volatilitet i flygbränslekostnader" på sidan 72. Detta skyddar emellertid inte Koncernen fullt ut mot effekterna av prisökningar på flygbränsle, eftersom det inte finns några garantier för att Koncernen vid varje given tidpunkt innehar derivat som ger en tillräcklig skyddsnivå mot prisökningar på flygbränsle, eller att de antaganden och uppskattningar som Koncernen har gjort av den framtida prisutvecklingen avseende flygbränsle visar sig vara korrekta. Dessutom kommer Koncernen, i den mån den säkrat sin exponering mot framtida höjningar av flygbränslepriset, inte kunna ta del av de ekonomiska fördelar som ett sänkt flygbränslepris skulle medföra. Om säkringsarrangemang inte finns på plats, eller på annat sätt inte skyddar Koncernen tillräckligt mot prisvariationer, kan detta ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Som en följd av den kraftiga prissänkningen på flygbränsle under senare delen av 2008 inkluderade Koncernens säkringsreserv i eget kapital per 31 december 2008 en ackumulerad förlust relaterat till förändringen i verkligt värde (exklusive avvecklade verksamheter) på kassaflödessäkningar för flygbränslederivat, vilka påverkade Koncernens resultaträkning för 2009 med 2 013 MSEK.

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

Flygbranschen kännetecknas av låga vinstmarginaler och höga nivåer av fasta kostnader.

Flygbranschen kännetecknas av låga vinstmarginaler och höga nivåer av fasta kostnader. Varje enskild flygning har en hög nivå av fasta kostnader däribland kostnader för användning av flygplatsens infrastruktur och tjänster, start-, landnings- och luftfartsavgifter, underhåll, finansierings-, leasing-, bränsle- och avskrivningskostnader, försäkringspremier samt allmänna arbetskostnader. Dessa kostnader påverkas endast i begränsad utsträckning av antalet passagerare, lasten eller biljettstrukturen. Som ett resultat av detta kan en relativt liten förändring i antalet passagerare, mängden last, biljettpris eller trafikmix leda till en oproportionell vinstminskning, eftersom de fasta kostnaderna normalt inte kan sänkas med kort varsel. Dessutom har lågprisbolagens aggressiva prissättning de senaste åren lett till en generell prissänkning, vilket ökat pressen på vinstmarginalerna. Koncernen har fortsatt att försöka förbättra sin kostnadsstruktur under

de senaste åren för att bemöta konkurrensen från lågprisbolagen och den kraftiga minskningen i passagerarefterfrågan och yield till följd av lågkonjunkturen. Trots det kan de höga fasta kostnaderna och de låga vinstmarginalerna som kännetecknar branschen fortsätta att få en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

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

Flygbranschen har under de senaste åren kännetecknats av ett stort antal sammanslagningar och förvärv genom vilka ett antal flygbolag har köpts upp eller slagits samman. Flygbranschen har erfär ett antal fusioner, sammanslagningar, strategiska investeringar och industriella partnerskap, bland annat konsolideringar mellan Delta Air Lines och Northwest Airlines, Lufthansa och Swiss, US Airways och America West Airlines, Lufthansa och Austrian Airlines, Lufthansa och Brussels Airlines, Air France-KLM och Alitalia, Lufthansa och bmi samt den aviserade konsolideringen av British Airways och Iberia. Industriella partnerskap inom branschen kommer sannolikt att bli vanligare till följd av "Open Skies-avtalet" mellan EU och USA, vilket bekräftas av de transatlantiska joint ventures som under senare tid offentliggjorts av Air Canada, Continental Airlines, Lufthansa och United Airlines samt av American Airlines, British Airways och Iberia. Se "Luftfartens reglering – Bilateral luftfartsavtal – Open Skies-avtalet mellan EU och USA" på sidan 123.

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

Koncernen har tidigare utvärderat möjligheterna att delta, och kan i framtiden komma att delta, i sammanslagningar eller industriella partnerskap. Koncernen kan inte lämna några garantier för att sådan konsolidering eller sådant industriellt partnerskap skulle lyckas. I den mån Koncernen konsoliderar, fusionerar eller på annat sätt ingår industriella partnerskap med andra flygbolag, och förväntade intäktsökningar eller kostnadsbesparingar uteblir eller oväntade ytterligare kostnader uppstår, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Vidare kan Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat påverkas negativt om Koncernen, eller någon annan medlem i Star Alliance, skulle konsolideras eller bli part i ett industriellt partnerskap som kräver att Koncernen eller alliansmedlemmen lämnar Star Alliance. Se "Risker relaterade till Koncernen—Koncernen är exponerad för risker relaterade till ogynnsamma händelser som påverkar Koncernens strategiska allianser och samarbetsavtal med andra flygbolag" på sidan 120.

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

Flygtrafiken begränsas av flygplatsinfrastruktur, övertrafikerade luftrum, otillräcklig koordinering av flygtrafiken, tillämpliga miljö- rättsliga lagar och förordningar samt, i synnerhet, det begränsade

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

Cirka 94% av Scandinavian Airlines flygningar under 2009 avgick från eller ankom till antingen Kastrup (Köpenhamn), Arlanda (Stockholm) eller Gardermoen (Oslo). Hur framgångsrik Koncernens strategi blir beror bland annat på driften och utvecklingen av dessa tre flygplatser. Koncernens verksamhet skulle påverkas negativt av omständigheter som orsakar minskad efterfrågan på flygtransport vid någon av dessa tre flygplatser, till exempel ogynnsamma förändringar av transportförbindelserna till dessa flygplatser, försämringar av lokala ekonomiska förhållanden, terrorattacker eller andra säkerhetsproblem, prisökningar avseende kostnader för flygplatsaccess eller andra avgifter som påförs passagerare.

Även om sådana problem hittills inte har varit vanliga i Skandinavien, är det inte möjligt att lämna några garantier för att Koncernen tillfälligt eller på lång sikt kommer att kunna tillförsäkra sig ytterligare attraktiva slots på storflygplatser i framtiden. Eventuella förluster av Koncernens befintliga viktiga slots (eller misslyckande med att anskaffa nya slots) eller oförmåga att uppfylla de krav som flygplatserna ställer skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

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

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

Ett flygplan av typen MD-82, som flögs av Koncernens då helägda dotterbolag Spanair (avyttrat under 2009), havererade i augusti 2008 kort efter starten varigenom 154 personer omkom. Den uppskattade effekten på Koncernens resultat under 2008 var –400 till –500 MSEK, baserat på en betydande minskning av Spanairs bokningar vid en jämförelse på årsbasis. I september 2008 återgick Spanairs bokningsnivå emellertid till samma nivå som före olyckan. Till följd av olyckan har Spanair blivit föremål för direkta ersättningskrav från överlevande passagerare och passagerarnas familjer.

Under 2007 drabbades Koncernen av tre incidenter med turbo-

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

Koncernen har tecknat försäkringsskydd för att minska den finansiella inverkan av flygolyckor och liknande katastrofer. För information om Koncernens försäkringsskydd, se "Verksamhetsbeskrivning—Försäkring" på sidan 59. Koncernen kan dock inte garantera att dess försäkringsskydd kommer att vara tillräckligt för att täcka förlusterna vid en flygolycka eller liknande katastrof. Se "Flygbolagens försäkringar kan bli för svåra eller kostsamma att erhålla, vilket skulle kunna exponera Koncernen mot avsevärda förluster och inverka väsentligen negativt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat" på sidan 12. Framförallt täcker Koncernens försäkringsskydd inte förluster bestående av uteblivna intäkter orsakade av en negativ uppfattning bland allmänheten till följd av flygolyckor eller liknande incidenter.

Epidemier och pandemier kan påverka efterfrågan på flygresor negativt.

Epidemier och pandemier, såsom fågelinfluensa, naturkatastrofer och andra liknande händelser, samt eventuella därmed sammanhängande hinder mot tillträde till vissa anläggningar eller karantän av personal, kan ha en betydande negativ effekt på flygbranschen. Under SARS-epidemin (Severe Acute Respiratory Syndrome) 2003 försämrades Koncernens resultat avsevärt under räkenskapsåret 2003 på grund av inställda flygningar till Asien. Mer nyligen, under andra kvartalet 2009, påverkades branschen negativt av ett utbrott av H1N1-viruset (mer känd som "svininfluensan") vilket ledde till avbokningar, främst på linjer till Mexiko. Eventuella framtida hot mot allmänhetens hälsa som påverkar resebeteendet kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

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

Koncernen försäkrar sina tillgångar och anställda för att minska risken för betydande ekonomiska skador. Koncernens försäkringar täcker ansvar gentemot utomstående, ansvar gentemot passagerare, skada på egendom samt innefattar såväl allriskförsäkring avseende skador på Koncernens flygplansflotta, reservdelar och annan teknisk utrustning, som försäkring mot krav som kan uppstå i samband med flygverksamhet. För mer information om Koncernens försäkringsskydd, se "Verksamhetsbeskrivning—Försäkring" på sidan 59.

I efterdyningarna av terrorattackerna i USA den 11 september 2001 har försäkringsskyddet begränsats och försäkringspremierna höjts. Även om regeringar tillfälligt utstälde garantier för att täcka delar av försäkringsbolagens riskexponering till följd av terrorattackerna är det inte möjligt att förutse eller garantera att regeringar skulle göra så vid en eventuell kris i framtiden. Om försäkringsgivare och återförsäkringsgivare exkluderar skydd mot vissa risker eller om sådant

försäkringsskydd inte finns att tillgå på kommersiellt rimliga villkor, kan Koncernen vara förhindrad att fullt ut försäkra sig mot vissa risker, vilka kan ha en väsentlig negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

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

Flygbolagens verksamhet regleras i såväl lagar och förordningar som internationella bi- och multilaterala traktater. Dessa regelverk reglerar bland annat frågor om säkerhet, licensiering och konkurrens. Se "Luftfartens reglering" på sidan 122. Även om effekterna av sådan reglering har minskat i och med avregleringen av den europeiska flygmarknaden, kan Koncernen inte förutsäga vilka lagar, föreskrifter och traktater som eventuellt kommer att antas eller ändras, och hur det kommer att påverka Koncernen.

Det finns för närvarande flera förslag till nya regleringar på Koncernens marknader, exempelvis avseende biljettskatter, infrastrukturen för flygplatser och luftrum, säkerhetsåtgärder samt passagerarrättigheter. Regleringar kan innebära kostnader för Koncernen, antingen direkt i de fall avgifter tas ut, eller indirekt till följd av kostnader för att efterleva reglerna, vilka eventuellt inte kan föras över på passagerarna. Detta kan ha en negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Se "Luftfartens reglering" på sidan 122.

På många av Koncernens marknader har myndigheterna infört utökade säkerhetsåtgärder efter en terroristincident på en Delta Air Lines-flygning till USA i december 2009. En väsentlig del av kostnaderna för dessa åtgärder kommer att bäras av flygbolagen och dess passagerare och ökar därmed Koncernens kostnader, vilket i sin tur kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

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

Regleringen på miljö- och klimatområdet har blivit allt mer omfattande och man räknar med att denna utveckling kommer att fortsätta. Flygbranschen regleras i första hand av internationella avtal som ingåtts enligt det ramverk som fastställts av ICAO. Dessa avser bland annat normer avseende bullernivåer, utsläpp av kolväten (CH), kolmonoxid (CO) och kväveoxider (NOx). Det finns även nationella och lokala regler. 195 av de 547 flygplatser som finns med i Boeings databas över flygplatser i EU och USA har till exempel driftsrestriktioner mellan kl. 23:00 och 06:00.

Den civila luftfartens andel av de globala koldioxidutsläppen (CO₂) är relativt liten och utgör cirka 2–3% av de totala utsläppen. På grund av flygbolagens förväntade expansion och uppfattningen att deras utsläpp bidrar till klimatförändringar läggs stort fokus ur regleringshänseende på flygbolagen. Som ett led i arbetet med att minska koldioxidutsläppen med 20% till 2020 har EU utfärdat ett direktiv till medlemstaterna om att inkludera flygbranschen i systemet för handel med utsläppsrätter (det så kallade EU Greenhouse Emission Trading Scheme, "EU ETS") från februari 2010. Detta innebär att alla flygbolag som flyger till och från EU, Norge och Island från och med januari 2012 måste säkerställa att man uppfyller de krav som uppställs i EU:s direktiv 2003/87/EG när det gäller utsläpp av växthusgaser. Se "Luftfartens reglering—Miljörättsliga bestämmelser" på sidan 126.

Miljöregleringar kan innebära kostnader för Koncernen, antingen

direkta i de fall avgifter tas ut, eller indirekta till följd av kostnader för efterlevnad, och kan därigenom ha en negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Dessutom är vissa flygplan i Koncernens flygplansflotta av äldre modell, vilket kan medföra att Koncernen kommer att ådra sig betydande kostnader för att få dessa flygplan att uppfylla nya miljökrav eller om flygplatserna i större utsträckning inför utsläppsbaserade landningsavgifter för att belasta flygplan med höga utsläpp. Se "Verksamhetsbeskrivning—Miljö" på sidan 59.

Ett antagande av Europiska kommissionens förslag till lagstiftning för att reglera derivathandel på OTC-marknader skulle kunna begränsa Koncernens möjligheter att ingå derivattransaktioner för att hantera sin riskexponering, vilket kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernen är, liksom andra flygbolag, exponerad för risker förenade med flygbränslepriser, valutakurser och räntor, och ingår olika derivattransaktioner för att hantera dessa risker. Se "—Koncernen är exponerad för risker relaterade till pris på, och tillgång till, flygbränsle" på sidan 10, "Risker relaterade till Koncernen—Koncernen är exponerad för valutarisker" på sidan 19 samt "—Risker relaterade till Koncernen—Koncernen är exponerad för ränterisker" på sidan 20.

Som ett led i att stärka finansmarknaden, och mot bakgrund av den roll som derivattransaktioner, och då i synnerhet derivathandel på OTC-marknader, anses ha spelat i den aktuella ekonomiska krisen, publicerade Europeiska kommissionen i juli 2009 ett samrådsdokument om möjliga åtgärder för att göra OTC-derivatmarknaderna mer motståndskraftiga. Europeiska kommissionen väntas föreslå lagstiftning avseende reglering av OTC-derivatmarknaden under 2010. Se "Luftfartens reglering—Reglering inom EU—Derivat" på sidan 125. Om den föreslagna lagstiftningen begränsar Koncernens möjlighet att ingå derivattransaktioner för att hantera sin riskexponering, till exempel genom att kräva att Koncernen har en fastställd likviditetsnivå eller måste ställa säkerheter för att hantera motpartsrisk i samband med ingångna derivattransaktioner, kan sådan lagstiftning få en väsentligen negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

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

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

Ovannämnda problem kan kvarstå och kommer att öka avsevärt om nya krig bryter ut – eller om det uppfattas som sannolikt att nya krig kommer att bryta ut – eller om terrordåd, bioterrorism eller sabotage inträffar, eller om det uppfattas som sannolikt att sådana

incidenter kommer att inträffa. Dessa faktorer skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. En terroristrelaterad incident inträffade så sent som i december 2009 på en Delta Air Lines-flygning till USA och det går inte att lämna några garantier för att sådana händelser inte kommer att inträffa i framtiden.

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

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

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

Flygbolag drabbas av driftsstörningar och driftsavbrott

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

Risker relaterade till Koncernen

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

Core SAS är avgörande för Koncernens framtida utveckling och framgång. Se "Verksamhetsbeskrivning—Översikt" på sidan 41 och "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS" på sidan 45. Core SAS består av fem pelare:

- Fokusera på sin hemmamarknad, Norden, genom att avyttra sitt ägande i de flygbolag utanför Norden som inte direkt ingår i kärnverksamheten, samt genom att antingen avyttra, avveckla eller outsourca en del av Koncernens flygverksamhet som Koncernen inte anser vara strategiskt nödvändig (inklusive viss ground handling-verksamhet, visst underhåll och vissa frakttjänster). Som ett led i denna strategi avyttrade Koncernen under 2009 sitt aktieäggande i airBaltic, bmi och 80,1% av sitt innehav i Spanair. När det gäller flygrelaterade tjänster avyttrade Koncernen Cubic Air Cargo, avvecklade sin flygfraktverksamhet som bedrivs med särskilda fraktflygplan samt avvecklade och outsourcade ground handling-tjänsterna i Finland, Frankrike, Schweiz och USA. Koncernen planerar att avyttra ägarskapet i ytterligare flygbolag som inte ingår i kärnverksamheten, inklusive Air Greenland, Estonian Air och Skyways samt fortsätta avyttra, avveckla och outsourca flygrelaterade tjänster, till exempel genom att avyttra sitt ägande i Spirit Air Cargo Handling och Trust Forwarding liksom överväga ytterligare avyttringar och outsourcingar av ground holding-verksamheter utanför Skandinavien (till exempel i Storbritannien och Estland) och koncentrera sina ground handling-tjänster till den skandinaviska verksamheten i Köpenhamn, Oslo och Stockholm.
- Fokusera på affärsresenärer och åstadkomma ett starkare kommersiellt erbjudande genom att lägga ner olönsamma flyglinjer och inrikta Koncernens nätverk på affärslinjer, genom att i motsvarande grad minska Koncernens kapacitet och implementera Koncernens nya kommersiella koncept "Service And Simplicity", utformat med sikte på affärsresenärernas behov och för att stärka Koncernens ställning som leverantör av flygresetjänster av hög kvalitet. Under 2008 och 2009 avvecklade Koncernen 53 kortlinjer, samt fyra interkontinentala linjer. Dessa linjereduceringar anpassades för att minimera eventuella negativa effekter på Koncernens nyckelkundsegment inkluderande affärsresenärer. Koncernen planerar att fortsätta reducera kapaciteten ytterligare under 2010, primärt genom att reducera volymen på chartertrafik, och viss kapacitetsreducering genomförd under 2009 väntas få helårseffekt under 2010. Förändringar i Koncernens nät av kortlinjer under 2010 förväntas primärt bestå av omlokalisering av kapacitet till mer lönsamma linjer.
- Förbättra sin kostnadsbas genom att genomföra ett omfattande program för kostnadsbesparingar som beräknas reducera kostnadsbasen för 2008 med cirka 7 800 MSEK, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 2 800 MSEK (varav cirka 1 800 MSEK bokfördes redan under 2009). När Core SAS lanserades i februari 2009 var Koncernens målsättning till en början att reducera 2008 års kostnadsbas med cirka 4 000 MSEK (före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 900 MSEK). Under implementeringens gång har Koncernen identifierat ytterligare kostnadsbesparingsåtgärder om 1 300 MSEK för 2009. Koncernens omstrukturingskostnader under 2009 för Core SAS

uppgick emellertid till cirka 1 800 MSEK (cirka 900 MSEK mer än beräknat), främst på grund av oväntat stor nedgång i efterfrågan på flygresor, vilket tvingade Koncernen att ta flygplan ur bruk tidigare än planerat. Detta resulterade i att leasingkostnaderna för avställda flygplan, vilka räknas som omstruktureringskostnader, blev högre än beräknat och dessa kostnader ökade ytterligare då den svaga marknaden försvårade vidareuthyrning av avställda flygplan. Dessutom accepterade fler piloter än väntat Koncernens erbjudande om förtidspension och kostnaden för avgångsvederlag till andra anställda till följd av nedskärningarna i flottan och kapaciteten var högre än förväntat.

För att ytterligare förbättra Koncernens lönsamhet och konkurrensförmåga gentemot andra flygbolag tillkännagav Koncernen i februari 2010 ytterligare initiativ till kostnadsbesparing med målsättning att minska 2008 års kostnadsbas med ytterligare 2 000 MSEK, varav 500 MSEK beror på ytterligare ändringar av Koncernens kollektivavtal med vissa fackföreningar. Utöver dessa kostnadsbesparingsinitiativ om 2 000 MSEK, undertecknade Koncernen i februari 2010 en avsiktsförklaring med fackföreningar som representerar piloter och kabinpersonal, som innefattar ett klart åtagande att godkänna ytterligare besparingsåtgärder på 500 MSEK per år. Koncernen nådde en definitiv överenskommelse med piloterna och kabinpersonalen om dessa åtgärder den 12 mars 2010, vilket inkluderar frysningar och minskningar av löner liksom minskade pensionsförpliktelser, traktamenten och andra ersättningar. Som en följd härav uppgår det justerade Core SAS-kostnadsbesparingsprogrammet till totalt cirka 7 800 MSEK och Koncernen förväntar sig att ådra sig engångskostnader för omstrukturering om cirka 1 000 MSEK under 2010 och 2011, varav huvuddelen väntas uppkomma under 2010. Per den 31 december 2009 hade Koncernen implementerat cirka 3 500 MSEK av kostnadsbesparingarna i Core SAS, vilket motsvarar cirka 45% av de totala beräknade kostnadsbesparingarna i det justerade Core SAS-programmet.

- I syfte att förenkla och effektivisera sin organisation för att bli mer centraliserad, effektiv och kundorienterad, har Koncernen omstrukturerat sin organisation under 2009 genom att centralisera vissa försäljnings- och administrationsfunktioner, integrera flygrelaterade tjänster med Scandinavian Airlines verksamheter, omorganisera ground handling-tjänster och Scandinavian Airlines till produktionsbaser i Köpenhamn, Stockholm och Oslo samt separera icke-kärnverksamheter till Individual Holdings.
- För att stärka sin kapitalstruktur som ett led i Core SAS, genomförde Koncernen en företrädesemission om cirka 6 000 MSEK i april 2009 och uppnådde förlängd löptid avseende cirka 6 500 MSEK av Koncernens kreditfaciliteter under 2009. För att bemöta det fortsatt svaga makroekonomiska klimatet under 2009, genomför Koncernen denna Företrädesemission för att stärka Koncernens likviditetsposition och stödja arbetet med att slutföra implementeringen av Core SAS. Dessutom fullbordade Koncernen i april 2010 refinansieringen av Koncernens obligationer om cirka 2 000 MSEK som förfaller 2010, genom utfärdandet av obligationer under Koncernens EMTN-program till ett nominellt belopp om 580 MSEK som förfaller 2011 (med möjlighet att förlänga löptiden till 2016) och utfärdandet av konvertibler om 1 600 MSEK som förfaller 2015 (Se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Konvertibler" på sidan 103). Koncernen har dessutom erhållit investeringsåtaganden (*Commitment Letters*) från investerare i samband med utgivandet av icke säkerställda obligationer, till en ränta om 13,5% och till ett totalt nominellt belopp om cirka 1 000 MSEK som förfaller 2011

(med en option att förlänga förfalldatumet till 2013). Utgivandet av obligationerna och investerarnas förpliktelse att teckna obligationerna är bland annat villkorat av fullbordandet av Företrädesemissionen."

Core SAS, med ovan beskrivna utökning, bygger på vissa målsättningar och prognoser som utgår från nuvarande förväntningar och antaganden om framtiden, inklusive minskning av personal och kostnader. Sådana målsättningar och prognoser kan avvika avsevärt från det faktiska resultatet på grund av ett antal faktorer, inklusive förändringar på de marknader där Koncernen är verksam, Koncernens förmåga att expandera och utveckla sin verksamhet såsom planerat samt det rådande makroekonomiska klimatet. Den negativa tillväxten på Koncernens kärnmarknader var betydligt större än vad marknaden hade förutspått och Koncernen hade räknat med i sina ursprungliga antaganden när Core SAS lanserades i februari 2009. Det svaga makroekonomiska klimatet under 2009 ledde till en avsevärd efterfrågeminskning på flygresor, vilket ytterligare pressade ned intäkten per passagerare och lönsamheten för Koncernen, liksom för flygbranschen i sin helhet. Koncernens intäkter och finansiella beredskap var således betydligt sämre under 2009 än vad som förväntades när Core SAS lanserades. Dessutom uppgick Koncernens omstruktureringskostnader för Core SAS under 2009 till cirka 900 MSEK utöver förväntat, främst på grund av den kraftiga efterfrågeminskningen, såsom beskrivs ovan. För att hantera den besvärliga ekonomiska situationen, stärka koncernens likviditetsposition och stödja arbetet med att slutföra Core SAS fram till slutet av 2011 har Koncernen utökat sitt kostnadsbesparingsprogram och genomför den nu aktuella Företrädesemissionen. Framgången för det justerade Core SAS-programmet är beroende av förväntningar och antaganden om framtiden, bland annat antagandet om att marknadssituationen kommer att ha förbättrats fram till 2011. Om marknadsförhållandena avviker markant från förväntningarna och antagandena bakom det justerade Core SAS-programmet, kan detta få en väsentlig negativ inverkan på implementeringen av Core SAS, och därmed också på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter.

Det finns dessutom vissa risker i samband med varje implementeringsstrategi som kan motverka ett lyckat genomförande av Core SAS. Till exempel är den första pelaren i Core SAS – att fokusera på kärnverksamheten genom outsourcing och avyttring – beroende av att Koncernen kan hitta intresserade köpare och industriella partners som vill förvärva eller investera i dessa verksamheter som inte ingår i kärnverksamheten, någonting som har visat sig, och som även i fortsättningen kan visa sig, vara svårt. Se "—Lönsamheten i och värdet på Koncernens dotterbolag och innehav i intresseföretag kan påverkas negativt av en varaktigt nedgång på marknaden som gör det svårare eller omöjligt att genomföra avyttringar. Dessutom kan Koncernen i samband med sådana avyttringar komma att åta sig eventualförpliktelser efter avyttringarna, vilka skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter om de materialiseras." på sidan 16. Den andra pelaren – att skapa ett fokuserat nätverk och en fokuserad kommersiell modell genom att lägga ner vissa flyglinjer – kräver effektiv omläggning av flygningar och omfördelning av personal för att optimera Koncernens nätverk. Den tredje pelaren – att förbättra Koncernens kostnadsbas – kan undermineras av förseningar eller fackliga lönepåtryckningar. Om Koncernen misslyckas med att genomföra hela eller delar av Core SAS och, i synnerhet, misslyckas med att uppnå de planerade kostnadsbesparingarna, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter.

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

Som en del av Core SAS håller Koncernen på att avyttra sina andelar och innehav i Air Greenland, Estonian Air, Skyways, Spirit, Trust, vissa verksamheter inom SAS Tech och Koncernens ground handling-verksamhet. Koncernen kan komma att försöka sälja andra innehav i intresseföretag och dotterbolag i framtiden. Värdet av Koncernens investeringar i dessa intresseföretag och dotterbolag kan påverkas väsentligen negativt av förändringar i marknadsförhållanden och Koncernen kan inte lämna några garantier för att den kommer att kunna sälja sådana andelar eller dotterbolag på kommersiellt acceptabla villkor eller att man kommer att kunna sälja dem över huvud taget. Koncernen kan inte heller lämna några garantier för att de avyttringar som redan har kommunicerats kommer att genomföras inom förväntad tid, eller över huvud taget. Se "Operationell och finansiell översikt—Senaste händelser och marknadsutveckling—Händelser efter räkenskapsåret 2009" på sidan 98. Förseningar eller misslyckande med att genomföra Koncernens föreslagna eller offentliggjorda avyttringar i enlighet med Core SAS skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning, resultat och framtidsutsikter.

Dessutom har Koncernen i samband med avyttringarna åtagit sig, och kan även framöver komma att åta sig, eventalförpliktelser före och efter genomförandet av sådana avyttringar. Som en del av avyttringen av Spanair har Koncernen till exempel tillhandahållit finansiering om 99 MEUR och 20 MEUR i kapitalskott till Spanair, ett bryggglån om 30 MEUR till köparen av Spanair med förfallotidpunkt den 31 december 2010, en lånefacilitet om 50 MEUR till Spanair med förfallotidpunkt den 30 januari 2014, liksom leverantörsgarantier på 24 MEUR till Spanair. Koncernen har dessutom lämnat ett begränsat antal sedvanliga garantier som ett led i avyttringen och gjort vissa skadeslöshetsåtaganden gentemot köparna. Om Spanair eller köparen av Spanair inte kan betala tillbaka dessa lån på förfalldagen, eller om finansiering eller ansvar under garantierna enligt ovan skulle krävas, eller om skadeslöshetsåtagandena enligt ovan skulle materialiseras, skulle det kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Därutöver har Koncernen i samband med försäljningen av sin andel i bmi i september 2009 åtagit sig att betala upp till 19 MGBP till Lufthansa för det fall bmi skulle bli insolvent inom två år efter försäljningen. Se "Legala frågor och kompletterande information—Väsentliga avtal—Förvärv och avyttringar" på sidan 118.

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

Koncernen uppvisade betydande förluster från den kvarvarande verksamheten från 2001 till och med 2005, vilket har lett till att Koncernens finansiella ställning har försvagats avsevärt. Koncernen, som under perioden ifråga inkluderade viss verksamhet som därefter har avvecklats, redovisade samtliga dessa år förluster före skatt vilka sammanlagt uppgick till 5 461 MSEK. Faktorer som har bidragit till dessa förluster inkluderar, men är inte begränsade till, terrorattacker den

11 september 2001, vilka ledde till en mycket kraftig nedgång i flygbranschen, SARS-epidemin, ökande konkurrens, överkapacitet samt en generell sänkning av biljettpriserna under den aktuella perioden. Även om Koncernens resultat före skatt avseende den kvarvarande verksamheten var 1 183 MSEK respektive 169 MSEK för 2007 respektive 2006, inklusive vissa engångsposter som incidenterna med Q400-planen, strejkeffekter och ECA, redovisade Koncernen förluster före skatt i den kvarvarande verksamheten om 969 MSEK och 3 423 MSEK under 2008 respektive 2009. Nämnda förluster var huvudsakligen hänförlig till markant försämrade marknadsförhållanden och, särskilt under första halvåret 2008, höga flygbränslepriser. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2008 och 2009" på sidan 76. Koncernen kan inte lämna några garantier för att den kommer att kunna uppnå eller bibehålla lönsamhet i framtiden. Dessutom har Koncernen på grund av sin försvagade finansiella ställning inte några väsentliga reserver eller flexibilitet för att hantera oväntade händelser, såsom till exempel plötsliga höjningar av priset på flygbränsle eller en avsevärt hårdare konkurrens.

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

Koncernens verksamhet är indelad i fyra huvudsakliga geografiska marknader: inrikestrafik i Danmark, Norge och Sverige; intra-skandinavisk trafik; trafik på flyglinjer mellan Skandinavien och resten av Europa; samt interkontinental trafik till och från Skandinavien och destinationer utanför Europa. 2009 var 35% av Koncernens RPK hänförlig till interkontinentala flygningar, 40% till europeiska flygningar, 6% till intra-skandinaviska flygningar och 19% till inrikesflygningar. Koncernens verksamhet och intäkter är främst koncentrerade till Danmark, Norge och Sverige. Enligt Koncernens informationssystem för passagerarstatistik stod Danmark, Norge och Sverige under 2009 för 13%, 37% respektive 21% och under 2008 för 13%, 37% respektive 22% av Scandinavian Airlines, Blue1:s och Widerøes totala ackumulerade passagerarintäkter. Dessa marknader är mogna och enligt källor i branschen hade Koncernen nationella marknadsandelar om 43%, 54% respektive 33% i Danmark, Norge, respektive Sverige, baserat på passagerarsiffror från 2009. Även om Danmarks, Norges och Sveriges ekonomier normalt sett inte utvecklas synkroniserat, har konjunkturedgången i de tre ländernas ekonomier lett till, och kommer framöver att leda till, en minskad efterfrågan på Koncernens tjänster, vilket har haft, och även kan komma att ha, en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernens skuldsättning kan ha betydande inverkan på Koncernens verksamhet och likviditet och Koncernens likviditetsposition är sårbar för negativa ekonomiska och konkurrensmässiga förhållanden.

Koncernen hade räntebärande nettoskulder om 6 504 MSEK per 31 december 2009 och om 8 912 MSEK per 31 december 2008 samt en stor andel fasta åtaganden utanför balansräkningen enligt låneavtal, operationell leasing av flygplan, leasing av flygplatsegendom och pensionsförpliktelser. Den 31 december 2009 hade Koncernen 8 011 MSEK i räntebärande långfristiga skulder (inklusive räntebärande långfristiga skulder hänförliga till tillgångar som innehas

för försäljning) och Koncernens finansiella nettoskuld justerad för leasingåtaganden (uträknad genom att den årliga nettoleasingkostnaden (exklusive engångsposter) multipliceras med sju (för att få en uppskattning av det aktuella värdet för sådana leasingkostnader) och läggs till nettoskulden) i förhållande till eget kapital var 173%. Koncernen kommer att ha ett betydande finansieringsbehov även fortsättningsvis, till exempel på grund av att Koncernen per den 31 december 2009 hade fasta order på 5 flygplan till ett totalt värde av 98 MUSD (cirka 707 MSEK) per 31 december 2009. Koncernen kan komma att beställa ytterligare flygplan som kan leda till en betydande ökning av finansieringsbehoven. Per 31 december 2009 hade Koncernen kreditfaciliteter som uppgick till ett totalt kapitalbelopp om 8 622 MSEK, varav 4 993 MSEK har utnyttjats, med förfallotidpunkter från 2011 till 2013. I februari 2010 omförhandlade Koncernen villkoren för fyra kreditfaciliteter, motsvarande 5 039 MSEK av Koncernens kreditfaciliteter per den 31 december 2009, för att erhålla en förlängning av löptiden och ändra vissa av de finansiella åtaganden i dessa avtal. Dessa ändringar är dock villkorade av att Företrädesemissionen inbringar en nettoemissionslikvid om minst 4 000 MSEK netto. Koncernen kan få svårigheter att erhålla tillräcklig finansiering eller att refinansiera befintliga skulder i enlighet med Core SAS med hänsyn till bland annat Koncernens relativa kreditvärdering som reflekterar dess utveckling i jämförelse med konkurrenterna under den senaste perioden, den låga soliditeten (equity to asset ratio) och den betydande andelen fasta förpliktelser utanför balansräkningen.

Koncernens förmåga att amortera sina skulder enligt plan beror bland annat på dess kommande verksamhetsresultat och dess förmåga att refinansiera sina skulder. Var och en av dessa faktorer är i stor utsträckning beroende av bland annat ekonomiska, finansiella, konkurrensmässiga, regulatoriska, operativa och andra omständigheter, varav många ligger utanför Koncernens kontroll. Dessutom är Koncernens förväntningar beträffande sin förmåga att finansiera sina nuvarande förpliktelser, inklusive nuvarande skulder, baserade på prognoser av Koncernens kassaflöden och likviditetsbehov för de kommande tolv månaderna. På grund av det antal antaganden som krävs för att ta fram dessa prognoser kan Koncernens verkliga kassaflöden avvika avsevärt från prognoserna.

Som en direkt följd av nivån på resultatet för helåret 2009 skulle Koncernen inte ha uppfyllt vissa av villkoren för de finansiella åtaganden (så kallade "financial covenants") som ingår i villkoren för vissa av dess kreditfaciliteter. På grund härav har Koncernen omförhandlat villkoren för fyra av sina kreditfaciliteter i februari 2010. Förändringarna av kreditfaciliteterna, vilka är villkorade av att Företrädesemissionen inbringar en nettoemissionslikvid om minst 4 000 MSEK, skulle medföra en förlängning av förfalldatumen för faciliteterna till 2013 samt en ändring av villkoren för de finansiella åtagandena. Långivarna har beviljat dispens för efterlevnaden av vissa finansiella åtaganden i dessa faciliteter till det tidigare av att antingen alla villkor för ändringarna är uppfyllda eller den 14 maj 2010. Då förändringarna av kreditfaciliteterna är villkorade av Företrädesemissionen samt att dispensen endast gäller fram till den 14 maj 2010 har 2 485 MSEK av koncernens låneskuld klassificerats som kortfristiga skulder i koncernens balansräkning per den 31 december 2009. Som ett resultat av klassificeringen av dessa faciliteter som kortfristiga skulder, återspeglar balansräkningen per 31 december 2009 att kortfristiga skulder överstiger omsättningstillgångar med 5 178 MSEK. Koncernen tror att den kommer att lyckas med fullbordandet av Företrädesemissionen, och därigenom att förändringarna i villkoren för kreditfaciliteterna kommer att träda i kraft, oavsett detta förutsätter inte

Koncernens nuvarande kassaflödesprognoser nettoemissionslikviden från Företrädesemissionen eller ändringar av kreditfaciliteterna för att finansiera Koncernens nuvarande förpliktelser (inklusive kortfristiga skulder) eller verksamheten för de kommande tolv månaderna. Koncernen förväntar sig att kunna finansiera eventuella förtida återbetalningar av belopp som utnyttjas under de ändrade kreditfaciliteterna från sin nuvarande kassalikviditet och/eller från kassaflöden från verksamheten. Som ett resultat av detta har Koncernen dragit slutsatsen att det är lämpligt att upprätta årsredovisningen för året som slutade 31 december 2009 på basis av att Bolaget har förmåga att fortsätta sin verksamhet. Se "Operationell och finansiell översikt – Likviditet och kapitalresurser – Översikt" på sidan 91 och not 1 till Koncernens bokslut inkluderat i detta Prospekt. Om Koncernens operativa utveckling emellertid blir sämre än förväntat eller likviditetsbehoven blir större än förväntat, och Koncernen är oförmögen att erhålla ytterligare finansiering för att finansiera sina nuvarande förpliktelser och verksamheter, kan detta leda till att Koncernen inte kan fortsätta sin verksamhet som avsetts, vilket skulle kräva att Koncernen ändrar sin affärsplan (inklusive Core SAS), skär ned diverse delar av sin verksamhet eller upphör med vissa verksamheter.

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

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

Koncernens upplåning består främst av ett förlagslån, obligationer utgivna under Koncernens Euro medium-term notes program ("**EMTN-programmet**"), andra lån samt kortfristiga lån. Se "Operationell och finansiell översikt—Likviditet och kapitalresurser—Lån" på sidan 93. Koncernens finansieringslösningar innehåller flera så kallade restriktiva åtaganden. Villkoren för EMTN-programmet innefattar till exempel ett åtagande för Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden ("**SAS Konsortiet**") att inte ställa, eller ha utestående, panträtt eller annan säkerhet över någon av sina nuvarande eller framtida tillgångar, intäkter eller ännu inte inkrävt kapital, för att säkerställa existerande eller framtida skuldinstrument utgivna av SAS Konsortiet, om inte sådan säkerhet utsträcks till att i samma grad och proportionerligt omfatta det totala belopp SAS Konsortiet skall erlagga för de obligationer som utgivits under EMTN-programmet eller sådan säkerhet godkänts av obligationsinnehavarna. Villkoren för obligationerna innehåller även vissa uppsägningsgrunder, bland annat en uppsägningsgrund (cross default) för det fall SAS Konsortiet bryter mot villkoren för annan skuld som överstiger 50 MEUR.

Den 31 december 2009 hade Koncernen revolverande kreditfaciliteter och bilaterala bankfaciliteter om totalt 8 622 MSEK, varav Koncernen utnyttjat totalt 4 993 MSEK. De avtal som reglerar dessa faciliteter innehåller sedvanliga utfästelser och garantier, åtaganden, notifieringsbestämmelser och bestämmelser om avtalsbrott, inklusive villkor om ändringar avseende kontroll eller ägande (så kallad

change of control) samt en cross-default-bestämmelse i förhållande till andra skulder. Facilitetsavtalen innehåller även vissa finansiella åtaganden som tvingar Koncernen att upprätthålla en viss nivå av likvida tillgångar och upprätthålla vissa, i avtalen angivna, nivåer avseende vissa finansiella jämförelsemått (till exempel Koncernens soliditet och förhållandet mellan Koncernens justerade finansiella nettoskuld och dess justerade EBITDAR). Dessa finansiella åtaganden testas kvartalsvis. För att komma tillrätta med de svårigheter som marknadsläget medfört har Koncernen i februari 2009 förhandlat med sina kreditgivare om en ändring av villkoren för vissa av Koncernens kreditfaciliteter genom att förlänga deras löptider och genom att ändra villkoren för de finansiella åtagandena i kreditavtalen, inklusive definitionen av likvida tillgångar och nivåkraven för vissa finansiella jämförelsemått.

I februari 2010 förhandlade Koncernen med sina kreditgivare om att förlänga löptiden och att ändra de finansiella åtagandena för dessa kreditfaciliteter. Kreditgivarna har beviljat en dispens från uppfyllelsen av vissa av de finansiella åtagandena till och med det tidigare av datumet då samtliga villkor avseende ändringarna är uppfyllda eller den 14 maj 2010. Ändringarna är bland annat villkorade av att Företrädesemissionen inbringa minst 4 000 MSEK i nettolikvid. Mot bakgrund av den fortsatta svaga efterfrågan på flygresor till följd av marknads- och ekonomiska förhållanden på Koncernens kärnmarknader kan det inte lämnas några garantier för att Koncernen fortsättningsvis kommer att kunna uppfylla åtagandena i faciliteterna såsom de ändrats eller att man erhåller dispens vid eventuella misslyckanden med att fullgöra åtagandena i framtiden. Misslyckande med att uppfylla åtagandena i faciliteterna skulle innebära avtalsbrott och långivarna skulle ha rätt att säga upp krediterna och förklara utestående belopp omedelbart förfallna till betalning. Utan de senaste ändringarna av de finansiella åtagandena skulle Koncernen ha brutit mot vissa av åtagandena. Om Koncernen inte kan få dispens för, eller på annat sätt förmildra, sådana eventuella avtalsbrott kan det även leda till att vissa andra låne- och leasingavtal förfaller genom cross-default, att eventuella utnyttjade krediter under faciliteterna omedelbart förfaller och måste återbetalas, och faciliteterna kan upphöra, samt att andra långgivare kan kräva att Koncernen skall återbetala sina återstående skulder och uppfylla sina förpliktelser enligt leasingavtalen. Detta skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens finansiella ställning och likviditet. Framtida lån kan även bli föremål för liknande eller än mer betungande restriktioner, vilka begränsar Koncernens operativa och finansiella flexibilitet.

Nedgraderingar i kreditvärdigheten skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens likviditet och finansieringskostnader. Den 17 augusti 2009 sänkte Moody's Koncernens Corporate Family Rating och Probability of Default Rating från B2 till B3, sänkte Koncernens Baseline Credit Assessment (BCA) till 17 (motsvarande Caa1) från 16 samt sänkte dess subordinated rating från Caa1 till Caa2 med negativa utsikter. Den 12 november 2009 sänkte Moody's Koncernens Corporate Family Rating och Probability of Default Rating till Caa1. Samtidigt sänktes Koncernens Baseline Credit Assessment (BCA) till 18 (motsvarande Caa2) och dess subordinated rating från Caa2 till Caa3. Koncernens framtidsutsikter förblir enligt Moody's negativa. Efter tillkännagivandet av Företrädesemissionen den 9 februari 2010 placerade Moody's Koncernens samtliga kreditbetyg under bevakning för en eventuell sänkning. Den 6 november 2009 sänkte även Standard & Poor's Koncernens long term foreign and local currency corporate credit rating från B till B-, och klassificerade Koncernens framtidsutsikter som negativa.

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

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

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

Arbetsavbrott kan påverka Koncernens verksamhet negativt.

Koncernens anställda representeras av 35 fackföreningar varav vissa representerar fler än en kategori av anställda. Se "Verksamhetsbeskrivning—Anställda" på sidan 57. I stort sett samtliga Koncernens piloter samt en stor andel av dess kabin- och markpersonal är medlemmar i en fackförening. Koncernen har ingått kollektivavtal med fackföreningarna och vissa av avtalen har nyligen omförhandlats. Dessa kollektivavtal skall emellertid omförhandlas inom de kommande åren. I synnerhet pilotavtalet (utom beträffande löner) och de centrala avtalen med fackföreningarna löper ut 2010 och är för närvarande under förhandling. Se "Verksamhetsbeskrivning – Anställda – Förhållandet till fackföreningar" på sidan 58.

Koncernen har en historia av strejker och arbetsnedläggelse, senast under första halvan av 2007 då den danska kabinpersonalen inom Scandinavian Airlines strejkade i mars 2007, vilket ledde till 98 inställda flygningar, ytterligare kabinpersonalstrejker i april 2007, vilket ledde till 702 inställda flygningar, och slutligen när den svenska kabinpersonalen på Scandinavian Airlines strejkade i maj 2007, vilket resulterade i att trafiken på Stockholm-Arlanda flygplats stod stilla under fem dagar. De inställda flygningarna och störningarna i flygtrafiken orsakade av strejkerna resulterade i en uppskattad negativ effekt på Koncernens rörelseresultat om cirka 212 MSEK under 2007. Under 2006 orsakade strejker en uppskattad negativ effekt på Koncernens rörelseresultat om 350 MSEK. Se "Operationell och finansiell översikt—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Relationer till anställda" på sidan 72. Eftersom ungefär 85 000 passagerare dagligen flyger med Koncernen kan effekterna av sådana strejker vara omfattande. Koncernen kan inte lämna några garantier för att konflikter med fackföreningarna inte uppkommer

i samband med förhandlingar om kollektivavtal, outsourcingbeslut eller andra åtgärder som berör fackanslutna medarbetare. Eventuella utdragna strejker eller andra åtgärder av anställda kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Oförmåga att bibehålla personalkostnaderna på en konkurrenskraftig nivå kan skada Koncernens finansiella resultat.

Trots implementeringen av de återstående initiativen inom Core SAS efter beaktande av skillnader i produkter och tjänster som tillhandahålls av Koncernen i jämförelse med de som tillhandahålls av lokala lågpris-konkurrenter, förväntar Koncernen att dess årliga kostnadsbas fortsätter att ligga väsentligt högre än de främsta lågpris-konkurrenternas årliga kostnadsbas. Denna skillnad förklaras huvudsakligen av högre löner, pensioner och traktamenten till kabinpersonal samt administrativa kostnader, jämfört med Koncernens främsta konkurrenter. För att stärka Koncernens konkurrensförmåga har Koncernen inlett ytterligare kostnadsbesparingsåtgärder inom ramen för Core SAS, med målsättning att minska skillnaden i den årliga kostnadsbasen. Som en del av dessa åtgärder försöker Koncernen förhandla fram fullt konkurrenskraftiga kollektivavtal med piloter och kabinpersonal. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS—Förbättrad kostnadsbas" på sidan 48. Koncernen inledde förhandlingar med fackföreningar som representerar Koncernens anställda piloter och kabinpersonal i juni 2009 för att, bland annat, uppnå en sänkning av löne- och pensionskostnaderna med 10–20%. Avtal har i november 2009 slutits med vissa fackföreningar, vilka beräknas resultera i en årlig kostnadsbesparing om 130 MSEK. Den 12 mars 2010 nådde Koncernen en överenskommelse med piloterna och kabinpersonalen om ytterligare åtgärder motsvarande 500 MSEK i årliga kostnadsbesparingar vilket inkluderar frysningar och minskningar av löner liksom minskade pensionsförpliktelser, traktamenten och andra ersättningar. Det finns inte några garantier för att Koncernen kommer att lyckas med att nå ett avtal med fackföreningarna för att uppnå ytterligare kostnadsbesparingar, uppnå tidigare fastställda mål i detta avseende, eller att Koncernen kommer att ha förmåga att uppnå eller bibehålla konkurrenskraftiga personalkostnader i framtiden.

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

Koncernens verksamhet är arbetskraftsintensiv och beroende av att kunna attrahera och behålla välkvalificerade piloter, kabinpersonal och anställda med kompetens inom exempelvis flygplansunderhåll, ground handling och försäljning. Även om möjligheten att rekrytera och behålla kvalificerad personal påverkas av den ekonomiska utvecklingen genom att risken för att personal lämnar Koncernen minskar i tider av ekonomisk nedgång, kan Koncernen inte lämna några garantier för att Koncernen kommer att kunna behålla personer på viktiga poster eller rekrytera tillräckligt många nya anställda med lämpliga kvalifikationer till en rimlig kostnad.

Koncernen är exponerad för valutarisker.

Koncernen är exponerad för valutarisker både i form av transaktionsrisk och omräkningsrisk. Se "Operationell och finansiell översikt—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Effekter av valutaomräkning och valutakurser" på sidan 73.

Transaktionsrisk uppkommer vid nettokassaflöden i andra valutor än SEK. Eftersom en betydande andel av Koncernens intäkter och kostnader är i andra valutor än SEK, påverkas Koncernens resultat

för varje period av förändringar i valutakurser. Koncernen är framför allt utsatt för valutafluktuationer i förhållande till USD, NOK och DKK. Koncernens främsta underskottsvaluta är USD, eftersom stora utgifter, som till exempel utgifter för flygbränsle och leasingavgifter, betalas i USD. Det innebär att en uppskrivning av USD mot SEK kan ha väsentlig negativ inverkan på Koncernens rörelsekostnader. Till exempel skulle en försvagning av SEK gentemot USD på 1% ha en negativ effekt på Koncernens intäkter och kostnader för 2009 med 110 MSEK, om man bortser från effekten av eventuella säkringsåtgärder (beräknat utifrån Koncernens nettokassaflöden i USD under 2009).

Den sammantagna effekten av förändringar i valutakurser på Koncernens rörelseresultat före skatt i den kvarvarande verksamheten var –1 259 MSEK under 2009, –1 333 MSEK under 2008, och –619 MSEK under 2007 (avser förändringen i resultat före skatt jämfört med föregående år, med antagande om konstanta valutakurser från föregående år och med beaktande av effekterna av säkring av valutakurser). På basis av Koncernens riskhanteringspolicy säkrar Koncernen mellan 60 och 90% av sitt beräknade behov av annan valuta för de kommande tolv månaderna. Dessutom säkras den valutarisk som hör samman med kassaflöden i samband med framtida försäljning av flygplan genom att derivat tecknas med nominella värden om mellan 20 och 80% av det bokförda värdet för den befintliga flygplansflottan. Vidare kan kontrakterade framtida flygplansköp i USD valutasäkras med upp till 80% av kontrakterade belopp.

Omräkningsrisk uppkommer på grund av omräkning av poster som bokförts i utländska valutor till SEK, vilket är Koncernens redovisningsvaluta. Eftersom Koncernens verksamhet är internationell till sin natur är en avsevärd del av dess tillgångar, skulder, intäkter och kostnader i andra valutor än SEK, i synnerhet USD, NOK och DKK. Under 2009 var endast omkring 22% av Koncernens intäkter i den kvarvarande verksamheten och 17% av rörelsekostnaderna i SEK.

I boksluten för Bolagets dotterbolag som använder en annan redovisningsvaluta än SEK, måste dessutom tillgångar, skulder, intäkter och kostnader i andra valutor omräknas till SEK för framtagandet av koncernredovisning. Tillgångar och skulder omräknas på basis av valutakursen på balansdagen och resultatposter omräknas på basis av en genomsnittlig valutakurs under perioden. Omräkningsdifferenser redovisas direkt mot Koncernens egna kapital som en omräkningsreserv i Koncernens balansräkning. Förändringen i omräkningsreserven från 25 MSEK per den 31 december 2008 till 52 MSEK per den 31 december 2009 hänfördes huvudsakligen till omräkningsskillnader på grund av de positiva valutakurseffekterna av en svagare SEK under 2009, särskilt jämfört med EUR och NOK vilka är de centrala valutorna i Koncernens dotterbolag Blue 1 respektive Widerøe.

För att hantera valutaexponeringen används olika typer av valuta-derivat såsom valutaterminkontrakt, valutaswapavtal och valutaoptioner. Valutaderivat används för att hantera transaktionsrisken avseende beräknade kassaflöden. Per 31 december 2009 uppgick det utestående nominella beloppet för valutaderivat som används av Koncernen till 29 812 MSEK, jämfört med 29 747 MSEK per 31 december 2008. Se "Operationell och finansiell översikt—Policy för riskhantering—Valutarisk" på sidan 96. Koncernen kan inte lämna några garantier för att nuvarande eller framtida valutakurssäkringar kommer att ge Koncernen tillräckligt skydd mot negativa effekter av valutafluktuationer. Resultatet av Koncernens säkringsåtgärder beror vidare i stor utsträckning på riktigheten i Koncernens antaganden och prognoser. Om dessa visar sig vara felaktiga, kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernen är exponerad för ränterisker.

Koncernen påverkas av förändringar i räntenivån på grund av sina finansieringsarrangemang med rörlig ränta. Förändringar i avkastningskurvan (marknadsräntor vid olika löptider) påverkar exempelvis marknadsvärdet på Koncernens finansiella nettoskuld (räntebärande tillgångar och skulder). Den 31 december 2009 uppgick Koncernens sammanlagda lån med rörlig ränta till 8 011 MSEK (inklusive räntebärande långfristiga skulder hänförliga till tillgångar som innehåller avyttring). Till följd härav är Koncernen känslig för förändringar i räntenivån. Till exempel skulle en positiv förändring av avkastningskurvan med en procentenhet för de räntenivåer som väsentligen påverkar Koncernens lån ha haft en positiv påverkan om 121 MSEK på Koncernens nettointäkt 2009 och en positiv påverkan om 7 MSEK på Koncernens egna kapital vid utgången av 2009 (båda beräknade baserat på Koncernens nettoskuld vid utgången av 2009). Omvänt skulle en negativ förändring av avkastningskurvan med en procentenhet för de räntenivåer som väsentligen påverkar Koncernens lån ha haft en negativ effekt om 130 MSEK på Koncernens nettointäkt 2009 och en negativ påverkan om 7 MSEK på Koncernens egna kapital vid utgången av 2009 (båda beräknade baserat på Koncernens nettoskuld vid utgången av 2009). Se "Operationell och finansiell översikt—Policy för riskhantering—Ränterisker" på sidan 97.

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

Koncernen använder olika typer av räntederivat för att hantera ränterisken, till exempel ränteterminsavtal, terminer, ränteswapavtal och valutaränteswapavtal. Per den 31 december 2009 uppgick Koncernens utestående räntederivat till nominellt 7 332 MSEK, jämfört med 12 875 MSEK per 31 december 2008. Se "Operationell och finansiell översikt—Policy för riskhantering—Ränterisker" på sidan 97. Koncernen kan emellertid inte lämna några garantier för att nuvarande eller framtida räntesäkringsåtgärder kommer att ge Koncernen tillräckligt skydd mot negativa effekter av förändringar i räntenivån. Vidare beror resultatet av Koncernens säkringsåtgärder i stor utsträckning på riktigheten i Koncernens antaganden och prognoser. Eventuella fel som påverkar sådana antaganden och prognoser kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

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

Star Alliance, som bildades 1997, består av 26 flygbolag och flyger för närvarande till 1 077 destinationer i 175 länder. Koncernen drar stora fördelar av att vara medlem i Star Alliance, eftersom medlemskapet gör det möjligt för Koncernen att ge bättre service åt internationella passagerare tack vare effektiv samordning av tjänster, flygplatsinfrastruktur och IT-infrastruktur. Eventuella ogynnsamma händelser som påverkar Star Alliance, till exempel om en eller flera viktiga medlemmar (såsom United Airlines eller Lufthansa) lämnar alliansen, oavsett om det är frivilligt eller till följd av konkurs eller sammanslagning med en medlem i en konkurrerande allians, kan ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernens nätverk och intäkter är i stor utsträckning beroende

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

Koncernen genomför även vissa av sina europeiska flygningar och interkontinentala flygningar genom samarbetsavtal, huvudsakligen med andra flygbolag som är medlemmar i Star Alliance och framför allt med Lufthansa. Joint venture-samarbetet med Lufthansa är en viktig källa för intäkter och transfertrafik för Koncernen och innefattar samarbete på flyglinjer mellan Skandinavien och Tyskland samt gemensamma försäljnings- och marknadsföringsaktiviteter. Se "Verksamhetsbeskrivning—Allianser och strategiska samarbetsavtal—Samarbete med Lufthansa och andra flygbolag" på sidan 56. Om sådana industriella partnerskap skulle misslyckas, till exempel på grund av kommersiella meningsskiljaktigheter eller insolvens hos partnern, kan detta ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernen är inblandad i rättsprocesser och skiljeförfaranden.

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

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

En separat undersökning pågår för närvarande hos EU-kommissionen. Ett beslut förväntas under 2010 (vilket kan komma att offentliggöras så tidigt som under andra kvartalet 2010), även om det inte är möjligt för Koncernen att förutspå den exakta tidpunkten för offentliggörandet av beslutet. Det är Koncernledningens uppfattning att risken är hög att Koncernen kommer att bötfällas av EU-kommissionen. Det slutgiltiga bötesbeloppets storlek kan komma att påverkas av ett flertal olika faktorer, inklusive de argument Koncernen framfört till sitt försvar. Med tanke på anklagelsernas natur är det troligt att en ogynnsam utgång kommer att ha en väsentlig negativ finansiell effekt på Koncernen. Eftersom det är omöjligt att kvantifiera ett sådant potentiellt ansvar har

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

Koncernen samarbetar med myndigheter i andra jurisdiktioner, såsom Schweiz och Sydkorea, i samband med dessa myndigheters utredningar av misstänkt prissamordning på flygfraktmarknaden. De sydkoreanska myndigheterna har inlett en formell utredning mot flera flygbolag, däribland SAS. Det kan inte uteslutas att myndigheterna i Schweiz eller andra jurisdiktioner kan komma att inleda formella utredningar eller rikta anspråk mot Koncernen framöver.

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

Den 11 mars 2008 genomförde EU-Kommissionen oannonserade inspektioner vid kontoren i ett flertal internationella flygbolag för att samla information som en del i en utredning av potentiellt konkurrenshämmande agerande i samband med flygresetjänster på linjer mellan Japan och EU. Även om SAS inte var föremål för inspektion, har Koncernen från EU-Kommissionen mottagit en formell begäran om uppgifter kopplat till denna utredning. EU-kommissionens frågor, vilka av Bolaget besvarades den 21 oktober 2009, gav ingen ytterligare information om vilka förfaranden som utreds av EU-Kommissionen. Inga anklagelser och inga anspråk har riktats mot Koncernen och i det här skedet är det omöjligt för Koncernen att bedöma risken för att SAS skulle komma att anklagas för olagligt agerande som en del i denna utredning.

Koncernen är också involverad i andra tvister, se "Legala frågor och kompletterande information" på sidan 118. Koncernen kan inte lämna några garantier när det gäller utfallet av pågående eller framtida utredningar, förfaranden, domstolsprocesser eller skiljeförfaranden initierade av enskilda, myndigheter eller stater. Om ett ogynnsamt beslut skulle fattas gentemot Koncernen kan stora bötesbelopp, skadestånd och/eller negativ publicitet dessutom ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernen är utsatt för skatterelaterade risker.

Koncernen bedriver verksamhet, inklusive transaktioner mellan koncernbolag, i Skandinavien och ett antal andra länder i enlighet med dess tolkning av gällande skattelagar, skatteavtal samt skattemyndigheternas krav och bestämmelser i berörda länder. Det kan emellertid inte uteslutas att skattemyndigheterna i Sverige och andra berörda länder kommer att göra andra bedömningar. Koncernens tidigare och nuvarande skattesituation kan komma att förändras till följd av skattemyndigheters beslut eller ändrade lagar och förordningar, eventuellt med retroaktiv verkan, vilka kan ha en väsentligen negativ inverkan på Koncernens resultat och finansiella ställning. Koncernen har betydande underskott från tidigare år som under vissa förutsättningar kan utnyttjas mot framtida vinster och eventuellt höjda inkomsttaxering-

ar. Sådana underskott kan dock inte utnyttjas mot samtliga tillkommande skatter och avgifter, såsom till exempel ökad mervärdesskatt och skatteadministrativa sanktionsavgifter.

Det pågår en skatterevision i Scandinavian Airlines danska verksamhet avseende mervärdesskatt för perioden 2007–2009. De danska skattemyndigheterna har inte vidtagit några åtgärder grundat på denna revision. Det finns inga garantier för att de danska skattemyndigheterna inte vidtar åtgärder efter revisionen, eller att skattemyndigheter i andra jurisdiktioner inte genomför liknande revisioner eller utredningar.

Koncernens pensionsförpliktelser kan överstiga för ändamålet avsatta medel och förändringar i redovisningsprinciper kan få en avsevärd inverkan på Koncernens pensionsförpliktelser och eget kapital.

Pensionsmedel, netto, redovisades per 31 december 2009 som en tillgång till ett belopp om 10 300 MSEK. Denna post består av pensionsmedel om totalt 32 800 MSEK, förpliktelser om totalt 33 600 MSEK (varav 3 100 MSEK är ofonderade) och estimatavvikelser inklusive förändringar av pensionsplanen om totalt 11 000 MSEK.

Koncernens förmånsbaserade pensionsplaner redovisas i enlighet med IAS 19, vilken föreskriver att storleken av pensionsförpliktelserna fram till en anställds pensionsålder skall bestämmas genom en nuvärdesberäkning. Ett antal antaganden avseende till exempel diskonteringsränta, förväntad avkastning på tillgångar, inflation, framtida löneökningar och förväntad livslängd görs i pensionsberäkningarna. Se "Operationell och finansiell översikt—Väsentliga redovisningsprinciper och uppskattningar—Pensioner" på sidan 74. De faktiska utfallen kan avvika väsentligt från de antagandena som gjorts och därför kan avvikelser från gjorda uppskattningar förekomma. Enligt IAS 19 skall förändringar i pensionsförpliktelserna som beror på avvikelser i antaganden skrivas av över en genomsnittlig återstående anställningstid, vilken ledningen uppskattar till 15 år. IAS 19 kräver att avskrivning av sådana avvikelser sker för avvikelser som överstiger 10% av det högsta av pensionsförpliktelserna eller de fonderade medlen.

Om händelseutvecklingen avviker från den förväntade kan det resultera i kraftigt ökade pensionsförpliktelser i Koncernens balansräkning, vilket skulle kunna få betydande negativa konsekvenser för Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Med utgångspunkt i Koncernens pensionsförpliktelser 31 december 2009 skulle till exempel en förändring av diskonteringsräntan med en procentenhet påverka Koncernens förpliktelser med cirka 4 000 MSEK, en förändring med en procentenhet vad gäller antaganden om inflationen skulle påverka Koncernens förpliktelser med cirka 2 000 MSEK och en förändring med en procentenhet i parametern för lönejustering skulle påverka Koncernens förpliktelser med cirka 3 000 MSEK.

31 december 2007 uppgick ansamlade, oredovisade aktuariervinster och förluster till cirka 8 000 MSEK. På grund av en svag börstrend under 2008, ökade avvikelserna med cirka 1 500 MSEK. Detta var ett resultat av en nedgång i avkastning på tillgångar med 5% i genomsnitt. Vidare nedsattes diskonteringsräntan med 1 procentenhet i Sverige och Norge. I Norge nedsattes också lönejusteringar med 1 procentenhet till 3%. Sammantaget resulterade dessa förändringar i en ökning av avvikelser från det förväntade med 2 300 MSEK. I december 2008 uppgick aktuariervinster och förlusterna till 11 600 MSEK. Avvikelsena mellan uppskattade och faktiska utfall minskade under året till följd av antaganden om lägre lönejusteringar i alla länder där Koncernen har anställda och antagande om högre

diskonteringsränta i Norge. Samtidigt motverkades dessa minskningar av ökade avvikelser mellan uppskattade och faktiska utfall på grund av aktuariéförluster på förvaltningstillgångar beroende på en svagare aktiemarknad än förväntat under senare delen av 2008, vilket fick en negativ effekt på de primära aktuarierekalkylerna och på växelkursdifferenserna under 2009. Koncernen skrev av cirka 800 MSEK av avvikelserna under 2009. De ansamlade oredovisade avvikelserna mellan uppskattade pensionsförpliktelser och faktiskt utfall per den 31 december 2009 uppgick till cirka 10 800 MSEK. Dessa avvikelser kommer att skrivas av under de kommande åren med cirka 600-700 MSEK per år. Eventuella förbättringar i avkastningen på pensionstillgångarna kommer att minska aktuariévinsterna och förlusterna på de tillgångarna.

IAS 19 håller på att revideras och ett diskussionsunderlag med vissa förslag har tagits fram av IASB. De föreslagna förändringarna – som skulle innebära att avvikelser i uppskattningar inte längre kan skrivas av över den genomsnittliga återstående anställningstiden, utan istället kontinuerligt ska redovisas direkt mot eget kapital eller i resultaträkningen – kommer sannolikt att börja gälla tidigast från och med den 1 januari 2013. Till följd av en sådan förändring skulle de ackumulerade oredovisade avvikelserna vid datumet då de reviderade redovisningsstandarderna börjar gälla redovisas i sin helhet mot eget kapital, vilket sannolikt kommer att ha en avsevärd negativ effekt på Koncernens eget kapital. Baserat på Koncernens antaganden rörande 2013 om ränta (baserat på offentliga antaganden) och den planerade minskningen av antalet heltidsanställda, uppskattar Koncernen att genomförandet av de föreslagna ändringarna i pensionsredovisningsprinciperna skulle få en negativ effekt om 8 000 MSEK på Koncernens egna kapital 2013. Detta är en uppskattning baserad på olika antaganden av Koncernledningen. Den verkliga påverkan av antagandet av de föreslagna ändringarna av IAS 19 kan bli väsentligen lägre eller högre beroende på justeringar av antagandena som ligger bakom uppskattningen, inklusive förändringar av marknadsvillkoren (se ovan för en beskrivning av känsligheten i Koncernens pensionsåtaganden för förändringar i vissa antaganden). Koncernen förväntar sig inte att antagandet av de föreslagna ändringarna av IAS 19 kommer att påverka Koncernens kassaflöde eller rörelseresultat.

Koncernen är exponerad för risker hänförliga till motparts förluster i vissa finansiella och andra transaktioner.

Koncernens finansiella transaktioner – till exempel säkringsavtal med finansinstitut – medför en kreditrisk i förhållande till finansiella motparter. Kreditrisk eller motpartsrisk avser risken för skada om motparten i en transaktion inte kan fullgöra sina förpliktelser enligt avtal, bland annat om denne skulle tvingas ansöka om konkurs. Risken för detta har ökat till följd av den senaste tidens ekonomiska nedgång. Se ”—Risker relaterade till flygbranschen—Såväl efterfrågan på flygresor som Koncernens lönsamhet och förmåga att finansiera sin verksamhet har påverkats, och kan komma att påverkas, negativt av den ekonomiska nedgången på både världsmarknaden och lokala marknader” på sidan 9. Koncernens finansiella policy föreskriver att transaktioner endast får ingås med motparter som kan uppvisa hög kreditvärdighet, definierat som kategori A3/P-1 eller bättre enligt Moody's. Koncernen har satt upp gränser för hur stora belopp som får placeras hos enskilda institut med ett visst kreditbetyg och högsta tillåtna ekonomiska exponering mot sådana institut samt även gränser för högsta sammanlagda belopp som får placeras hos institut inom ett visst kreditvärderingsspann samt högsta tillåtna exponering

mot sådana institut. Koncernen kan emellertid inte garantera att dessa begränsningar kommer att förhindra betydande förluster som uppstår till följd av att motparten inte kan fullgöra sina förpliktelser. Exponering för motpartsrisk föreligger med avseende på andra kontrakt som Koncernen ingått, exempelvis med försäkringsgivare.

Därutöver har Koncernen lämnat och kan komma att lämna lån till tredje part, däribland till dotterbolag och intresseföretag som har avyttrats, eller förväntas avyttras inom ramen för Core SAS. Sådana lån utsätter Koncernen för motpartsrisk, inklusive risker att sådana lån inte återbetalas enligt förväntad återbetalningsplan eller inte återbetalas alls. Koncernen konsoliderade exempelvis den 29 januari 2009 de dåvarande lån som lämnats till airBaltic innan airBaltic avyttrats, så att dessa lån regleras av samma lånevillkor. Enligt lånevillkoren lämnade Koncernen två lån till airBaltic om 52,9 MUSD och 3 MLVL, vilka ursprungligen hade förfallotidpunkten 31 mars 2009. airBaltic begärde dock i maj 2009 att lånens löptid skulle förlängas. Enligt ett ändrat kreditfacilitetsavtal från den 20 januari 2010 har löptiden för lånen nu förlängts till den 30 april 2010. Per datumet för Prospektet uppgick de utestående beloppen för dessa lån till 49,0 MUSD och 4,4 MEUR (efter konvertering av lånet i LVL till ett euro-denominerat lån). Koncernen har också lämnat ytterligare ett lån till ett belopp av 10,7 MUSD till airBaltic, motsvarande de belopp som skall återbetalas av airBaltic i samband med säkringar av bränslepriset och andra tjänster som Koncernen utfört under 2008 och 2009. Förfalldatumet för detta lån är den 31 oktober 2012. Förfalldatumet för lånen kan komma att utsträckas ytterligare genom avtal mellan parterna.

Vidare har Koncernen utestående lån efter sin avyttring av Spanair, bestående av ett bryggglån om 30 MEUR till köparen av Spanair som förfaller den 31 december 2010 och kreditfaciliteter till Spanair om 99 MEUR och 50 MEUR, båda med förfalldag den 30 januari 2014.

I oktober 2008 ingick Koncernen ett låneavtal med intresseföretaget Estonian Air, enligt vilket Koncernen lämnade ett lån om 11,8 MUSD till Estonian Air med förfalldag i november 2008. I januari 2009 ingick Koncernen ett annat låneavtal med Estonian Air, enligt vilken Koncernen lämnade ett lån till Estonian Air till ett belopp om 2,0 MEUR med förfalldag i april 2009. Koncernen förlängde förfalldagarna för dessa respektive lån till månaden efter den ursprungliga förfalldagen på begäran av Estonian Air, och förfalldagarna avseende dessa lån har sedan dess förlängts till den följande månaden varje månad därefter till maj 2009, vad beträffar lånet i USD, och juni 2009, vad beträffar lånet i EUR. Koncernen har därefter inte förlängt lånens förfalldagar och Estonian Air är nu i dröjsmål. Per den 31 mars 2010 uppgår det utestående och förfallna beloppet av dessa lån till cirka 8,8 MUSD respektive 2,0 MEUR, eller totalt cirka 83 MSEK.

Koncernen kan inte garantera att ovan beskrivna kommersiella fordringar och lån kommer att betalas inom förväntad tidsperiod eller att de kommer att återbetalas alls. Om dessa belopp inte betalas kan detta få en avsevärd negativ inverkan på Koncernens kassaflöden och finansiella ställning.

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

Koncernen är beroende av tjänster från olika externa parter, till exempel flygplanstillverkare, flygplatsoperatörer, leverantörer av IT-tjänster, underhållstjänster, ground handling-tjänster, företag som leasar ut flygplan samt distributörer såsom till exempel resebyråer. Medan

Koncernen för närvarande hanterar de flesta ground handling-tjänster och tekniska underhållstjänster internt, är Koncernen avseende sin verksamhet och sitt resultat i övrigt beroende av dessa externa leverantörer av tjänster, vilka ligger utanför Koncernens kontroll. Detta beroende kommer att öka i takt med att Koncernen fortsätter att implementera Core SAS, som innefattar avyttring och outsourcing av delar av markhanteringen och underhållet. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS—Fokus på den nordiska hemmamarknaden" på sidan 46. Ett avbrott, oavsett om det är tillfälligt eller permanent, i tillhandahållandet av varor eller tjänster, oavsett om det beror på en medlem av Koncernen eller en extern leverantör av tjänster (till exempel om en leverantör skulle hamna i finansiella svårigheter, gå i konkurs eller inte kunna fullgöra sina förpliktelser gentemot Koncernen), eller oförmåga att förnya eller omförhandla avtal med sådana serviceleverantörer på kommersiellt rimliga villkor, kan få avsevärda negativa effekter på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Större fel eller driftsstörningar i Koncernens datorsystem kan få en negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Koncernens förmåga att på ett effektivt och säkert sätt hantera biljettförsäljning och bokningar online samt att utföra andra affärskritiska verksamheter är beroende av att Koncernens IT-system och IT-processer fungerar väl och utan avbrott. 2009 företogs 35% av all biljettförsäljning online. Sådana system kan störas av bland annat sabotage, datavirus, mjukvarufel och fysiska skador. Trots att Koncernen försöker att minimera riskerna genom att till exempel använda brandväggar och kryptering samt genom att ha flera parallella datorcentraler som back-up, vilka kan användas inom 30 minuter efter ett datorhaveri, kan Koncernen inte garantera att sådant avbrott – beroende på dess längd eller svårighetsgrad – inte skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Risker relaterade till Företrädesemissionen och Aktierna
Bolaget kan inte garantera ett framgångsrikt genomförande av Företrädesemissionen till ett belopp om cirka 5 000 MSEK.

Teckning av Nya aktier är bindande och kan inte dras tillbaka, annulleras eller ändras av investerare, såvida inte Bolaget upprättat ett tillägg till Prospektet för att återspegla en väsentlig förändring eller händelse. Bolaget måste enligt svensk lag genomföra Företrädesemissionen oavsett hur många Nya Aktier som tecknats i emissionen. Till följd därav kan Bolaget komma att erhålla en total emissionslikvid som uppgår till ett lägre belopp, och möjligen ett väsentligt lägre belopp, än 5 000 MSEK före emissionskostnader. Om detta inträffar skulle teckning av Nya Aktier kunna innebära en investering i ett bolag som kan komma att behöva betydande ytterligare finansiering.

I februari 2010 omförhandlade Koncernen villkoren för sina kreditfaciliteter. Kreditgivarna har beviljat en dispens för vissa av de finansiella åtagandena fram till det tidigare av det datum då alla villkor avseende dessa ändringar är uppfyllda eller den 14 maj 2010. Koncernen förhandlade även med kreditgivarna om en ändring av villkoren för dessa kreditfaciliteter genom att förlänga deras löptider och genom att ändra villkoren för de finansiella åtagandena.

Dessa ändringar är bland annat villkorade av att Företrädesemissionen ger en minsta nettolikvid om 4 000 MSEK. Om Bolaget inte lyckas erhålla en nettoemissionslikvid om 4 000 MSEK kommer ändringarna av de finansiella åtagandena inte att träda i kraft, och vid dispenstidens utgång skulle Koncernen bryta mot vissa av åtagandena. Om Koncernen inte kan få ytterligare dispens för, eller på annat sätt förmildra, dessa avtalsbrott, har kreditgivarna rätt att avsluta kreditfaciliteterna och kan förklara eventuella utestående belopp omedelbart förfallna till betalning. Dessutom innehåller vissa av Koncernens övriga låneavtal och kommersiella avtal, inklusive operationella leasingavtal för flygplan, bestämmelser om uppsägningsgrunder (cross-default). Dessa innebär att det föreligger grund för uppsägning om en viss del av Koncernens skulder förklaras förfallna till betalning före förfallodatumet. När det gäller de operationella leasingavtalen för flygplan kan leasingavtalen sägas upp på sådan grund, och leasegivaren kan återta besittningen av de leaseade flygplanen vid avtalets upphörande. Per den 31 december 2009 hade 4 993 MSEK av Koncernens tillgängliga kreditfaciliteter utnyttjats, av vilka 2 485 MSEK var relaterade till de omförhandlade kreditfaciliteterna. Förtida återbetalning av Koncernens kreditfaciliteter och konsekvenserna av eventuella uppsägningsgrunder enligt Koncernens låneavtal och kommersiella avtal skulle ha en väsentlig negativ effekt på Koncernens verksamhet och finansiella ställning.

Om deltagande i Företrädesemissionen av regeringarna i Danmark, Norge och Sverige betraktas som statligt stöd enligt EU:s lagstiftning kan det få en väsentlig negativ inverkan på Koncernen.

EUF-fördraget, och motsvarande regler i EES-avtalet, förbjuder i allmänhet statsstöd, vilket definieras som en fördel, oavsett form, som ges selektivt till företag av offentliga organ. För att dessa regler ska vara tillämpliga måste det offentliga organets agerande innebära en överföring av statliga resurser, vara selektivt till sin natur, ha en möjlig effekt på konkurrensen och handeln mellan medlemsstater samt utgöra en ekonomisk fördel som företaget inte annars skulle ha fått på kapitalmarknaderna eller i sin vanliga affärsverksamhet. EU:s medlemsstater måste i princip alltid informera Europeiska kommissionen i förväg om varje avsikt att ge stöd. Motsvarande förpliktelse gäller för Norge, Island och Liechtenstein i förhållande till Europeiska frihandelssammanslutningens ("EFTA") övervakningsorgan.

Eftersom den svenska, danska respektive norska staten ("**Huvudaktieägarna**") deltar i Företrädesemissionen på samma villkor som privata investerare anser inte Bolaget att Huvudaktieägarnas deltagande i Företrädesemissionen utgör statsstöd. Bolaget kan emellertid inte garantera att Europeiska kommissionen och/eller EFTA:s övervakningsorgan inte gör en annan bedömning och meddelar Bolagets Huvudaktieägare att de bör anmäla sitt deltagande i Företrädesemissionen till den Europeiska kommissionen och/eller EFTA:s övervakningsorgan. Som ett resultat därav kan Huvudaktieägarna komma att anmäla sitt deltagande i Företrädesemissionen till Europeiska kommissionen och/eller EFTA:s övervakningsorgan. Om detta sker kan den anmälande Huvudaktieägaren inte delta i Företrädesemissionen förrän Europeiska kommissionen och/eller EFTA:s övervakningsorgan har godkänt deltagandet, eller det fastslås att Huvudaktieägarens deltagande i Företrädesemissionen inte utgör statligt stöd. Dessutom kan dessa myndigheter inleda en utredning även i avsaknad av en anmälan, till exempel till följd av ett klagomål från en tredje part. Om Europeiska kommissionen och/eller EFTA:s övervakningsorgan skulle anse att Bolaget erhållit statligt stöd från någon av Huvudaktieägarna, och att inget undantag från det generella förbudet mot statsstöd är tillämpligt, skulle det innebära att Bolaget tvingades återbetala de medel Bolaget mottagit från denna Huvudaktieägare baserat på dennas pro rata-andel i Företrädesemissionen.

Bolagets största aktieägares deltagande i Företrädesemissionen och Emissionsgaranternas förpliktelser enligt Emissionsgarantiavtalet omfattas av vissa villkor.

Huvudaktieägarna och Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse ("**KAW**") äger tillsammans 57,6% av Bolagets utestående Aktier. Huvudaktieägarnas avsikt att teckna sina pro rata-andelar i Företrädesemissionen förutsätter att: (i) samtliga Huvudaktieägare och KAW beslutar sig för att teckna sina pro-rata andelar i Företrädesemissionen, (ii) Emissionsgaranterna inte sagt upp sina åtaganden att teckna de återstående Nya Aktierna, (iii) att Koncernen refinansierar sammanlagt cirka 2 000 MSEK av kapitalbeloppet för de obligationer som löper ut under 2010 och (iv) att Koncernen sluter definitiva avtal med de fackföreningar som representerar piloter och kabinpersonal, vilka beräknas minska Koncernens kostnadsbas med cirka 500 MSEK. Vad beträffar de två sista förutsättningarna nådde Koncernen en slutlig överenskommelse med fackföreningarna för piloter och kabinpersonal den 12 mars 2010 för ytterligare årliga kostnadsbesparingar om 500 MSEK och fullbordade refinansieringen av obligationerna i april 2010 genom utfärdandet av obligationer till ett nominellt belopp om 580 MSEK som förfaller 2011 (med en möjlighet att förlänga löptiden till 2016) under Koncernens EMTN-program och utfärdandet av konvertibler om 1 600 MSEK som förfaller 2015. Bolaget har ingått ett emissionsgarantiavtal med Emissionsgaranterna enligt vilket Emissionsgaranterna, var för sig, har åtagit sig att under vissa förutsättningar teckna, eller anvisa tecknare för, sammanlagt upp till 42,4% av de Nya Aktier som inte tecknas av aktieägare eller andra. Åtagandet är inte säkerställt. För det fall Huvudaktieägarna och KAW inte skulle teckna sina pro rata-andelar av de Nya Aktierna i Företrädesemissionen eller vissa andra väsentligt negativa händelser skulle inträffa senast den 5 maj 2010, kommer Emissionsgaranternas skyldigheter enligt Emissionsgarantiavtalet att teckna upp till 42,4% av de Nya Aktierna att upphöra automatiskt (om inte Emissionsgaranterna uttryckligen avstått från att göra villkoren gällande). Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar, m.m." på sidan 140. Dessutom finns det

inga garantier för att Huvudaktieägarna och KAW kommer att behålla sitt nuvarande aktieäggande eller för att de inte kommer att minska sitt respektive aktieäggande i framtiden.

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

De flesta bilaterala luftfartsavtal mellan de skandinaviska länderna och länder som inte är medlemmar av EU kräver att Bolaget fortsätter att vid varje given tidpunkt och till övervägande del ägas eller kontrolleras av länder, medborgare och/eller företag i Skandinavien eller EU (alltefter vad som anges i det specifika avtalet från fall till fall). Om Bolaget skulle upphöra att uppfylla dessa krav kan de avtalslutande staterna i sådana bilaterala avtal neka Bolaget landningsrättigheter eller rätten att flyga vissa linjer enligt villkoren i avtalen, vilket skulle kunna ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat. Se "Luftfartens reglering—Bilaterala luftfartsavtal" på sidan 122.

För att motverka denna risk möjliggör bolagsordningen för Styrelsen att minska Bolagets aktiekapital genom inlösen av Aktier som innehas av utomskandinaviska aktieägare, utan återbetalning till relevanta aktieägare. Om sådan inlösen inte är möjlig, eller inte är tillräcklig enligt Styrelsens bedömning, kan Styrelsen låta skandinaviska juridiska och fysiska personer teckna förlagsaktier i syfte att späda ut utomskandinaviska aktieägares innehav. Se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Skydd för Koncernens trafikrättigheter för luftfart enligt bolagsordningen" på sidan 101, "Luftfartens reglering—Bilaterala luftfartsavtal" på sidan 122 samt "Luftfartens reglering—Reglering inom EU—Operativ licens och drifttillstånd; krav på verksamhet och ägande" på sidan 123. Om Styrelsen skulle använda sig av nämnda rätt i Bolagets bolagsordning i syfte att avhjälpa eller förhindra att Bolaget bryter mot ovan nämnda restriktioner kan Bolagets utomskandinaviska aktieägare tvingas att avyttra sina aktier eller få sitt aktieinnehav utspätt.

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

Kursen på Aktierna kan påverkas negativt om ett betydande antal Aktier avyttras eller om det uppfattas som att en sådan avyttring skulle vara förestående. Huvudaktieägarna och KAW, som tillsammans innehar 57,6% av Aktierna, kan komma att sälja del av eller samtliga sina Aktier. Detta kan även andra aktieägare komma att göra. Det finns inga garantier för att Huvudaktieägarna och KAW kommer att behålla sitt aktieäggande eller för att de inte kommer att minska sitt aktieäggande i framtiden. Bolaget har avtalat med Emissionsgaranterna att till som längst 180 dagar efter den 10 maj 2010, och med vissa förbehåll, inte offentliggöra någon avsikt att lägga fram ett förslag till Bolagets aktieägare (annat än ett förslag från en aktieägare) att genomföra en kapitalökning, emission eller avyttring av Aktier eller andra instrument motsvarande de Nya Aktierna, eller att ingå en transaktion med derivat eller syntetiska instrument som skulle ha till följd att, helt eller delvis, överlåta ägarintressen eller ekonomiska rättigheter förknippade med Aktierna. Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Lock-up avtal" på sidan 141. Joint Lead Managers kan efter eget godtycke frångå eller avsluta dessa restriktioner

ner. Kursen på Bolagets Aktier kan också komma att påverkas negativt beroende på i vilken utsträckning befintliga aktieägare utnyttjar Teckningsrätterna i Företrädesemissionen, samt i vilken omfattning eventuell försäljning av Aktier som inte tecknats med Teckningsrätter sker på marknaden.

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

Bolaget räknar med att Teckningsrätterna kommer att omsättas på NASDAQ OMX Stockholm, Oslo Børs och NASDAQ OMX Copenhamen under perioden 15 april 2010 till och med 26 april 2010. Bolaget kommer inte att ansöka om handel i Teckningsrätter på andra marknadsplatser. Bolaget kan inte garantera att någon aktiv handel med Teckningsrätter utvecklas under denna period, ej heller att handeln kommer att vara tillräckligt likvid. Priset på Teckningsrätterna kommer bland annat att bero på kursutvecklingen för utestående Aktier och kan bli föremål för större prisvolatilitet än sådana Aktier.

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

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

Aktieägare som inte utnyttjar sina Teckningsrätter blir utspädda.

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

Kursen på Aktierna eller Teckningsrätterna kan vara volatil.

Under perioden mellan 2007 och 2009 varierade kursen, justerad för utspädningseffekten från företrädesemissionen 2009, för Bolagets Aktier mellan som högst 27,35 SEK och som lägst 3,29 SEK. Kursen på Bolagets Aktier eller Teckningsrätter kan komma att variera väsentligt, bland annat till följd av förändringar av Koncernens och dess konkurrenters resultat samt förändrade allmänna villkor för flygbranschen, världsekonomin och finansmarknaderna. Värdepappersmarknaden har dessutom upplevt betydande kursrörelser och volymvariationer under senare år, i synnerhet under de senaste två åren. Sådana variationer kan i framtiden påverka kursen på Bolagets Aktier negativt, oavsett Bolagets resultat eller finansiella ställning.

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

Sedan Bolaget bildades 2001 har ingen utdelning lämnats. Beslut om, och betalning av, framtida utdelning kommer att ske efter Bolagets aktieägares skönsmässiga bedömning. Bolagets förmåga att i framtiden lämna utdelning beror på en mängd olika faktorer, bland annat Bolagets verksamhet, finansiella ställning, rörelseresultat, utdelningsbara reserver, kassaflöde, framtidsutsikter, kapitalbehov samt generella finansiella och legala restriktioner. Bolaget kan inte göra några utfästelser om att utdelning kommer att ges i framtiden och beslutar som regel inte om någon utdelning om Bolaget gått med förlust. Se "Utdelning och utdelningspolicy" på sidan 106.



Presentation av finansiell information och viss övrig information

Finansiell information

Prospektet innehåller reviderade finansiella rapporter för åren avslutade per den 31 december 2007, 2008 och 2009, vilka har upprättats i enlighet med den av EU antagna internationella redovisningsstandarden IFRS ("IFRS").

Koncernens finansiella information i Prospektet har justerats för de presenterade perioderna för att på en jämförbar basis reflektera följande:

- avyttringar som omklassificerats till verksamheter under avveckling. Tillgångar och skulder för avyttrade verksamheter har klassificerats som "tillgångar som innehas för försäljning" respektive "skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning" vid det datum då kriterierna för redovisning som verksamhet under avveckling uppfylldes. Resultaträkningen har justerats för att reflektera dessa verksamheter som utvecklade för alla perioder;
- omorganiseringen av Koncernens affärsområden och strukturen för finansiell rapportering av affärsområden, som trädde i kraft den 1 januari 2009. Under året som slutade den 31 december 2009 antog Koncernen IFRS "Segmentsrapportering", vilket kräver att segment presenteras baserat på den information som ledningen använder för att bedriva verksamhet. Som ett resultat av antagandet av IFRS 8 och omorganiseringen av Koncernen, har den historiska finansiella informationen för räkenskapsåren 2008 och 2007 för respektive affärsområde räknats om i jämförelsesyfte enligt den nya strukturen för finansiell rapportering av affärsområden. Under den nya segmentstrukturen har Koncernen tre operativa segment, Scandinavian Airlines, Widerøe och Blue1, som är ihopslagna, tillsammans med kostnader relaterade till dessa verksamheter, och presenterade som Koncernens kärnverksamhet. Det finns dessutom vissa andra verksamheter som inte förvaltas individuellt och som huvudsakligen inkluderar Koncernens ägarintresse i verksamheter som är icke-kärnverksamheter, vilka planeras att avyttras. I detta Prospekt kommer Koncernens icke-kärnverksamheter vara ihopslagna, trots att de inte representerar ett segment vid den finansiella rapporteringen, och benämnas "Individual Holdings"; och
- den ändrade redovisningen av Koncernens lojalitetsprogram, EuroBonus, enligt IFRIC 13 "Kundlojalitetsprogram", som Koncernen antagit under perioden. Antagandet av IFRS 13 krävde omformulering av alla perioder som presenteras i årsredovisningen för att reflektera redovisningen på en konsekvent basis.

Historiskt sett har Koncernen presenterat finansiell information rörande dess intäkter uppdelat på de geografiska marknader på vilka Koncernen verkar. Intäkter från flygningar inom Danmark, Norge och Sverige har allokaterats till den "inhemska" geografiska marknaden. Intäkter från flygningar mellan Danmark, Norge och Sverige har allokaterats till den "intra-Skandinaviska" geografiska marknaden. Alla andra intäkter från flygningar har allokaterats till den geografiska marknad där destinationen är belägen. I februari 2009 godkände Styrelsen en förnyad strategisk inriktning benämnd "Core SAS", vars syfte är att omorganisera och fokusera Koncernens affärsverksamhet. Ett av målen i Core SAS är att fokusera på Koncernens nordiska hemma-

marknad, vilken Koncernen definierar som Danmark, Norge, Sverige och Finland. Finland ingår i Koncernens hemmamarknad såvitt avser affärsstrategi, men när det gäller presentationen av Koncernens intäkter per geografisk marknad inkluderas Finland i den "Europeiska" geografiska marknaden.

Koncernen har inkluderat vissa finansiella jämförelsemått i Prospektet vilka inte är upprättade i enlighet med IFRS eller någon annan generellt accepterad redovisningsstandard. Dessa jämförelsemått, vilka är definierade i Prospektet (se "Ordlista" på sidan 184), inkluderar EBITDAR (före nedskrivningar), justerad EBITDAR, justerad EBT, justerad EBIT (vad avser Koncernens affärsområden), justerad skuldsättningsgrad och CFROI. Dessa jämförelsemått är inte enhetligt eller legalt definierade och är inte godkända enligt IFRS eller någon annan generellt accepterad redovisningsstandard och de ska inte ses som ett alternativ till nettoresultat (förlust), rörelseresultat eller andra jämförelsemått definierade i enlighet med IFRS. Koncernledningen är av uppfattningen att dessa jämförelsemått ger en tydligare bild av de resultat, både på Koncernnivå och per affärssegment, som genereras av kärnverksamheten och ger därigenom Koncernledningen ett bättre underlag för att utvärdera relevanta trender på ett mer meningsfullt sätt när dessa jämförelsemått ses tillsammans med (men inte i stället för) andra jämförelsemått som beräknas i enlighet med IFRS. Koncernledningen anser i synnerhet att EBITDAR (före nedskrivningar) är ett användbart jämförelsemått vad avser Koncernens operationella lönsamhet, eftersom Koncernledningen anser att ett flygbolag som har fler operationella leasingavtal inte är jämförbart med ett flygbolag med en högre procentandel ägda flygplan och därmed högre avskrivningar och potentiellt högre finansieringskostnader. Vidare anser Koncernen att justerad EBITDAR, vilket exkluderar vissa poster som Koncernledningen anser vara av engångskaraktär, är ett användbart jämförelsemått för att analysera Koncernens operationella lönsamhet utan att ta hänsyn till effekterna av dessa engångsposter. För att illustrera, EBITDAR (före nedskrivningar):

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

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

- omstruktureringskostnader som tagits för att realisera framtida kostnadsbesparingar;

- effekterna av Q400-incidenterna (som beskrivs i Prospektet);
- effekterna av strejker av Koncernens anställda; samt
- effekterna av vissa samarbetsavtal mellan flygbolag som Koncernen inte anser vara ordinarie affärstransaktioner.

Koncernledningen anser att CFROI är ett användbart mått på Koncernens operationella lönsamhet, eftersom den anser att ett flygbolag som har fler operationella leasingavtal och arrangemang som inte tas upp i balansräkningen inte är jämförbart med ett flygbolag med en högre procentandel ägda flygplan och färre arrangemang som inte syns i balansräkningen. Koncernen presenterar därför CFROI som ett jämförbarhetsmått för att utvärdera Koncernens resultat, vilket har ett högre antal operationella leasingavtal och arrangemang som inte tas upp i balansräkningen, med resultaten från andra flygbolag som har fler förvärvade flygplan och färre arrangemang som inte tas upp i balansräkningen.

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

Icke-reviderad information om verksamheten

Icke-reviderad information om Koncernens verksamhet är hämtad från interna rapporteringssystem. Om inget annat anges inkluderar den icke-reviderade informationen om Koncernens verksamhet inte operationell information avseende verksamheter under avveckling.

Bransch- och marknadsinformation

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

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

Två typer av information om marknadsandelar presenteras i Prospektet: information om marknadsandelar som är specifik för vissa länder och information om marknadsandelar i relation till interkontinentala flygningar. Den landsspecifika informationen om marknadsandelar i Prospektet är baserad på passagerarsegment, som reflekterar det totala antalet passagerare multiplicerat med det totala antalet segment (dvs. en start och landning) som dessa passagerare flög. Passagerarsegmenten för ett visst land representerar det totala antalet

passagerarsegment för flygningar som avgår från, eller ankommer till, flygplatser i det aktuella landet, inklusive alla inrikespassagerare, europeiska passagerare och interkontinentala passagerare. För varje marknadsandel som presenteras i Prospektet och som är specifik för ett visst land har Koncernen uppskattat sin, eller det relevanta flygbolagets, ungefärliga andel av de totala passagerarsegmenten för det aktuella landet. Koncernens uppskattningar vad gäller de totala passagerarsegmenten för specifika länder är baserad på publicerad statistisk information som hämtats från oberoende externa parter. Information om totala passagerarsegment baseras på information från Luftfartsverket (www.lfv.se) i Sverige, Avinor (www.avinor.no) i Norge, Statens Luftfartsvæsen (www.slv.dk) i Danmark och Finavia (www.finavia.fi) i Finland. Marknadsandelar med avseende på interkontinentala flygningar är baserade på totalt antal passagerare med reguljärflyg mellan Skandinavien och Nordamerika respektive Asien. Bolagets källa för totalt antal passagerare med reguljärflyg som drivs av andra flygbolag är APG DAT (www.airlineplanning.com). För de marknadsandelar för interkontinentalflyg som presenteras i Prospektet har Bolaget uppskattat sin ungefärliga andel av totalt antal passagerare för sådant interkontinentalt reguljärflyg.

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

Inbjudan till teckning av Nya Aktier

Företrädesemissionen

Styrelsen beslutade den 8 och 26 februari 2010 att, under förutsättning av bolagsstämans godkännande, öka Bolagets aktiekapital genom en nyemission med företrädesrätt för Bolagets aktieägare. Styrelsen beslutade vidare den 1 april 2010 att Bolagets aktiekapital skall ökas med högst 4 959 675 000 SEK genom emission av högst 7 402 500 000 Nya Aktier till en Teckningskurs om 0,67 SEK per Ny Aktie. Om Företrädesemissionen fulltecknas kommer den att tillföra Bolaget högst 4 959 675 000 SEK (före avdrag för emissionskostnader om cirka 220 MSEK). Se "Bakgrund och motiv; användning av emissionslikviden" på sidan 29.

Styrelsens beslut godkändes vid årsstämma den 7 april 2010. I enlighet med Styrelsens förslag, och i syfte att möjliggöra Företrädesemissionen, beslutade årsstämman den 7 april 2010 även att Bolagets aktiekapital skall minskas med 4 515 525 000 SEK, utan indragning av aktier. Dessa beslut innebär att Aktiernas kvotvärde minskas från 2,50 SEK till 0,67 SEK. Årsstämman beslutade även att ändra Bolagets bolagsordning samt att genomföra en sammanläggning av Aktier (se "Villkor och anvisningar—Sammanläggning av Aktier" på sidan 31) i enlighet med Styrelsens förslag till beslut.

Bolagets aktieägare har företrädesrätt att teckna de Nya Aktierna i förhållande till det antal Aktier de redan äger i Bolaget. Avstämningsdag för fastställande av vilka aktieägare som kommer att erhålla Teckningsrätter och därigenom vara berättigade att teckna de Nya Aktierna med företrädesrätt är den 12 april 2010. Aktieägarna kommer att erhålla tre (3) Teckningsrätter för varje befintlig Aktie som innehas på Avstämningsdagen. En (1) Teckningsrätt berättigar innehavaren till teckning av en (1) Ny Aktie till Teckningskursen 0,67 SEK. Teckningen av Nya Aktier skall ske under perioden från och med den 15 april 2010 till och med den 29 april 2010, eller sådant senare datum som Styrelsen bestämmer. Se "Villkor och anvisningar" på sidan 30.

Uttalanden från Huvudaktieägarna och KAW

Den svenska, danska respektive norska regeringen har var för sig till Styrelsen uttalat sitt stöd för Företrädesemissionen, villkorat av bland annat refinansiering av de obligationer med ett sammanlagt nominellt

belopp på cirka 2 000 MSEK utgivna av Bolaget som förfaller 2010 och att Bolaget lyckas träffa ett slutgiltigt avtal med fackföreningarna för piloterna och kabinpersonalen. Koncernen uppfyllde de ovan nämnda villkoren i april 2010. I Danmark fattades beslut om godkännande av Företrädesemissionen i Folketingets finansudvalg den 24 mars 2010 och att bemyndiga Danmarks finansminister att teckna danska statens pro rata-andel i Företrädesemissionen, förutsatt att Bolagets tre övriga större aktieägare beslutar att teckna sina andelar, att resterande del av emissionen är garanterad samt att Prospektet bedöms utgöra betryggande underlag för aktieteckningen. I Norge fattades beslut i Stortinget den 25 mars 2010 att bemyndiga Närings- och handelsdepartementet att teckna norska statens pro rata-andel i Företrädesemissionen och därmed bibehålla norska statens nuvarande ägarandel i Bolaget. I Sverige fattades beslut i Riksdagen den 25 mars 2010 att bemyndiga regeringen att för statens räkning delta i Företrädesemissionen genom att teckna aktier upp till ett belopp om högst 1 100 MSEK. KAW har uttalat sitt stöd för Företrädesemissionen och har bekräftat sin avsikt att teckna sin pro rata-andel i Företrädesemissionen, villkorat av att Huvudaktieägarna fattar slutligt beslut om att teckna sina andelar. Tillsammans innehar Huvudaktieägarna och KAW 57,6% av alla utestående Aktier och röster i Bolaget.

Emissionsgarantiavtal

Bolaget ingick den 5 april 2010 ett Emissionsgarantiavtal med Emissionsgaranterna enligt vilket Emissionsgaranterna var för sig har åtagit sig att, under vissa förutsättningar, teckna – eller anvisa tecknare av – upp till 42,4% av de Nya Aktierna i den mån dessa inte tecknats efter den Sekundära Tilldelningen. Bolaget skall erlagga en ersättning till Emissionsgaranterna om 3,5% av sammanlagt garanterat belopp, motsvarande cirka 73,6 MSEK. Bolaget har också avtalat om att ersätta Emissionsgaranterna för vissa kostnader i samband med Företrädesemissionen. Enligt Emissionsgarantiavtalet har Joint Lead Managers rätt att under vissa omständigheter säga upp Emissionsgarantiavtalet och åtagandet i avtalet om att teckna Nya Aktier. Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m." på sidan 140.

Härmed inbjuds aktieägarna i Bolaget att med företrädesrätt teckna Nya Aktier i enlighet med villkoren i Prospektet.

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

Stockholm den 8 april 2010

SAS AB (publ)
Styrelsen

Bakgrund och motiv; användning av emissionslikviden

Bakgrund

I februari 2009 lanserade Koncernen Core SAS med målet att stärka Koncernens långsiktiga ställning som ett konkurrenskraftigt och lönsamt flygbolag. Vid lanseringen innefattade Core SAS ett kostnadsbesparingsprogram om 4 000 MSEK, vilket gradvis ökades till 5 300 MSEK under 2009 till följd av den försämrade ekonomiska situationen. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS" på sidan 45.

Implementeringen av initiativen inom Core SAS, som ursprungligen annonserades av Koncernen i februari 2009, har löpt enligt plan under 2009 och omkring 66% av kostnadsbesparingarna om 5 300 MSEK har implementerats, vilket medfört kostnadsbesparingar på 2 200 MSEK. De initiativ som implementerades under 2009 inom Core SAS inkluderar bland annat avyttringen av Koncernens äganden i airBaltic, Spanair (80,1% av aktierna) och bmi, minskningen av Koncernens flygplansflotta med 18 flygplan, implementerade kapacitetsminskningar med ca 15% (motsvarande 18% om dessa kapacitetsminskningar hade implementerats fullt ut i början av 2009), nedläggningen av 57 linjer, (inklusive fyra interkontinentala linjer) omstruktureringen av Koncernens övergripande organisation samt den företrädesemission om cirka 6 000 MSEK som genomfördes i april 2009. Emissionslikviden från Koncernens företrädesemission år 2009 användes för att stödja implementeringen av Core SAS och att återbetala vissa av Koncernens skulder. Emissionslikviden tillförde även extra likviditet för Koncernen sett i ljuset av den nedåtgående trenden i Passageraryield under 2009 på grund av ett förvärrat ekonomiskt klimat på koncernens kärnmarknader.

Som ett resultat av implementeringen av Core SAS-strategin kunde Koncernen sänka sina enhetskostnader (exklusive flygbränsle-kostnader och efter justering för effekterna av växelkursfluktuationer med antagande om en konstant växelkurs från föregående år) med cirka 1,5% under 2009 trots avsevärda kapacitetsminskningar. Det nya kommersiella konceptet "Service And Simplicity" har tillsammans med Koncernens ökade fokus på affärsresenärer bidragit till ökad kundnöjdhet (enligt Koncernens kundundersökningar). Under 2009 var Scandinavian Airlines det ledande flygbolaget i Europa (exklusive regionala flygbolag) baserat på punktlighet (enligt FlightStats) och bagageleverans (enligt FlightStats och AEA).

Det makroekonomiska klimatet förändrades dock betydligt mer under 2009 än vad som förväntades av marknaden och av Koncernen när Core SAS lanserades i februari 2009. Flygindustrin har drabbats hårt av den globala finansiella och ekonomiska krisen, vilket har resulterat i en betydande minskning av antalet passagerare och yield, vilket medfört väsentligt lägre intäkter för flygindustrin under 2009. Som en följd av dessa effekter blev SAS resultat före skatt och engångsposter för 2009 betydligt sämre än vad Koncernen förväntade när Core SAS-strategin lanserades i februari 2009.

Dessutom blev omstruktureringarkostnaderna för Core SAS betydligt högre än förväntat, främst beroende på den oväntat kraftiga minskningen av efterfrågan på flygresor, vilket tvingade Koncernen att ställa av flygplan tidigare än förväntat. Som ett resultat blev nettoleasingkostnaderna för avställda flygplan, vilka bokförs som omstruktureringarkostnader, högre än förväntat och dessa kostnader ökade ytterligare eftersom den svaga marknaden gjorde det svårare att hyra ut avställda flygplan i andra hand. Vidare ledde lägre intäkter än förväntat till högre nettoutflöde av rörelsekapital på grund av lägre förskottsbetalningar för biljetter. Dessa faktorer har tillsammans med lägre intäkter än förväntat från avyttring av tillgångar haft en väsentlig negativ inverkan på Koncernens finansiella ställning, kassaflöden och likviditetsställning under 2009.

För att ytterligare förbättra Koncernens lönsamhet och sänka kostnadsbasen har Koncernen identifierat ytterligare kostnadsbesparingsinitiativ om 2 000 MSEK. I februari 2010 undertecknade Koncernen också en avsiktsförklaring med fackföreningar som representerar piloter och kabinpersonal, som innefattar ett åtagande att enas om ytterligare besparingsåtgärder om 500 MSEK per år. Koncernen slutförde den 12 mars 2010 ett avtal med piloterna och kabinpersonalen rörande åtgärderna, vilket inkluderar frysningar och minskningar av löner liksom minskade pensionsförpliktelser, traktamenten och andra ersättningar. Som en följd av dessa ytterligare kostnadsbesparingar uppgår det totala kostnadsbesparingsprogrammet inom Core SAS till 7 800 MSEK före engångsposter avseende omstruktureringen på cirka 2 800 MSEK (varav cirka 1 800 MSEK redan bokförts under 2009). Av dessa initiativ är cirka 500 MSEK i förväntade kostnadsbesparingar beroende av ytterligare ändringar av Koncernens kollektivavtal med vissa fackföreningar. Koncernen förväntar sig att kostnadsbesparingsinitiativen kommer att påverka Koncernens resultat under 2010-2012, dock till övervägande del 2010.

Motiv

För att stärka Koncernens likviditet och stödja implementeringen av de återstående initiativen inom Core SAS förväntar sig Koncernen att stärka sin kapitalstruktur genom:

- överenskommelser med långivarna till fyra av Koncernens kreditfaciliteter motsvarande 5 039 MSEK, vilka undertecknades i februari 2010 avseende förlängning av löptiden på dessa faciliteter från 2012 till 2013 och ändring av de finansiella åtagandena rörande dessa faciliteter, och bland annat villkoras av att Företrädesemissionen inbringar minst 4 000 MSEK i nettoemissionslikvid,
- refinansiering av cirka 2 000 MSEK i kapitalbelopp av Koncernens obligationer som förfaller 2010, vilken fullbordades i april 2010 genom utfärdandet av obligationer till ett nominellt belopp om 580 MSEK som förfaller 2011 (med möjlighet att förlänga löptiden till 2016) under Koncernens EMTN-program och utfärdandet av konvertibler om 1 600 MSEK som förfaller 2015,
- utgivandet av icke säkerställda obligationer, till en ränta om 13,5% och till ett totalt nominellt belopp om cirka 1 000 MSEK som förfaller 2012 (med en option att förlänga förfallodatumet till 2013) och där utgivningen bland annat är villkorad av fullbordandet av Företrädesemissionen, samt
- Företrädesemissionen om cirka 5 000 MSEK i emissionslikvid före emissionskostnader.

Tillsammans med implementeringen av Core SAS ger dessa åtgärder Koncernen den finansiella och strategiska flexibilitet Koncernen behöver för att fullfölja sin långsiktiga strategi och säkerställer att Koncernen är väl positionerad inför en återhämtning på marknaden.

Användning av emissionslikviden

Emissionslikviden från Företrädesemissionen kommer vid full teckning uppgå till 4 959 675 000 SEK före avdrag för emissionskostnader. Efter avdrag för kostnader relaterade till Företrädesemissionen om cirka 220 MSEK, förväntas nettolikviden uppgå till högst cirka 4 740 MSEK. Koncernen avser att använda nettolikviden från företrädesemissionen främst till att stärka dess likviditet och kapitalstruktur för att därigenom stödja och möjliggöra genomförandet av de återstående delarna av Core SAS, men även skapa finansiell beredskap att möta eventuella effekter av en fortsatt svag efterfrågan på flygresor, ändrade passagerarmönster samt andra omvärldsfaktorer.

Villkor och anvisningar

Aktierna är, och de Nya Aktierna kommer att bli, noterade på NASDAQ OMX Stockholm och sekundärnoterade på NASDAQ OMX Copen- hagen och Oslo Børs. Se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Handel i Aktierna" på sidan 103. Aktier som handlas på NASDAQ OMX Stockholm är registrerade hos den centrala värdepappersförvararen i Sverige, Euroclear Sweden AB, tidigare VPC AB ("Euroclear Sweden"). Aktier som handlas på NASDAQ OMX Copen- hagen är registrerade hos den centrala värdepappersförvararen i Danmark, VP Securities A/S ("VP Securities") och Aktier som handlas på Oslo Børs är registrerade hos den centrala värdepappersförvararen i Norge, Verdipapirsentralen ASA ("VPS"). Beroende av var aktieägarens Aktier är registrerade och handlas gäller således separata anvisningar för deltagande i Företrädesemissionen.

Allmänna anvisningar

Teckning

Företrädesrätt

De som är registrerade som aktieägare i Bolaget på Avstämningsdagen, den 12 april 2010, erhåller Teckningsrätter och har företrädesrätt att teckna Nya Aktier i förhållande till det antal befintliga Aktier de innehar. En (1) befintlig Aktie berättigar innehavaren att teckna tre (3) Nya Aktier.

Företrädesemissionen kommer vid full teckning att leda till att antalet Aktier i Bolaget ökar från 2 467 500 000 till 9 870 000 000, vilket motsvarar en ökning om 300%. Aktieägare som väljer att inte delta i Företrädesemissionen kommer att få sin ägarandel väsentligt utspädd, men har möjlighet att kompensera sig ekonomiskt för denna utspädningseffekt genom att sälja sina Teckningsrätter på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copen- hagen eller Oslo Børs. Utspädningseffekten för aktieägare som inte deltar i Företrädesemissionen kommer inte att överstiga 75% (beräknat som antalet Nya Aktier delat med det totala antalet Aktier efter en fulltecknad Företrädesemission).

Teckning utan stöd av Teckningsrätter

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

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

Teckningskurs

De Nya Aktierna kommer att emitteras till en Teckningskurs om 0,67 SEK per Ny Aktie.

Avstämningsdag

Avstämningsdagen hos Euroclear Sweden, VP Securities och VPS, för fastställande av vem som kommer erhålla Teckningsrätter och

därmed vara berättigad att teckna Nya Aktier med företrädesrätt, är den 12 april 2010. Aktierna handlas exklusivt rätt att delta i Företrädesemissionen från och med den 8 april 2010. Sista dagen för handel inklusive rätt att delta i Företrädesemissionen var därmed den 7 april 2010.

Teckningsrätter

För varje Aktie som innehas på Avstämningsdagen erhåller aktieägarna tre (3) Teckningsrätter. En (1) Teckningsrätt berättigar till teckning av en Ny Aktie. Teckningsrätterna levereras utan kostnad till aktieägare berättigade att erhålla Teckningsrätter.

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

Handel med Teckningsrätter

Handel med Teckningsrätter kommer att äga rum på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copen- hagen och Oslo Børs under perioden från och med den 15 april 2010 till och med den 26 april 2010. Nordea, SEB och andra värdepappersinstitut står till förfogande för förmedling av köp och försäljning av Teckningsrätter. ISIN-koden för Teckningsrätterna är SE0003213479.

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

Betalda tecknade aktier (BTA)

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

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

Teckningstid

Teckning av Nya Aktier skall ske under perioden från och med den 15 april 2010 till och med den 29 april 2010. Styrelsen har rätt att förlänga Teckningstiden. Eventuell sådan förlängning kommer att offentliggöras av SAS genom pressmeddelande senast den 29 april 2010.

Notering av de Nya Aktierna

Bolaget kommer ansöka om notering av de Nya Aktierna på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copen- hagen respektive Oslo Børs i samband med genomförandet av Företrädesemissionen. Registrering vid Bolagsverket av Nya Aktier som tecknats med stöd av Teckningsrätter beräknas ske omkring den 6 maj 2010. Handel i dessa Nya Aktier beräknas inledas omkring den 7 maj 2010. Nya Aktier som tecknas utan stöd av Teckningsrätter beräknas registreras vid Bolagsverket omkring den 20 maj 2010. Handel med Nya Aktier tecknade utan stöd av Teckningsrätter beräknas inledas omkring den 21 maj 2010.

För att de erhållna Teckningsrätterna inte skall förfalla och förlora värdet måste innehavaren antingen utnyttja Teckningsrätten för teckning av Nya Aktier senast den 29 april 2010 eller sälja Teckningsrätten senast den 26 april 2010. Teckningsrätter som inte utnyttjats eller sålts under Teckningsperioden kommer att förfalla utan kompensation till innehavaren av sådan Teckningsrätt och således sakna värde.

Rätt till vinstutdelning

De Nya Aktierna kommer att berättiga till utdelning från och med den första avstämningsdagen för vinstutdelning som inträffar efter det att Företrädesemissionen registrerats vid Bolagsverket (vilket förväntas ske omkring den 6 maj 2010 för Nya Aktier tecknade med stöd av teckningsrätter och omkring den 20 maj 2010 för Nya Aktier tecknade utan stöd av teckningsrätter). Se "Utdelning och utdelningspolicy" på sidan 106.

Offentliggörande av utfallet av Företrädesemissionen

Det slutliga utfallet av Företrädesemissionen beräknas att offentliggöras genom ett pressmeddelande från Bolaget omkring den 5 maj 2010.

Oåterkallelig teckning

Bolaget har inte rätt att avbryta Företrädesemissionen. Teckningen av de Nya Aktierna, vare sig om detta sker genom nyttjande av Teckningsrätter eller ej, är oåterkallelig och tecknaren får inte återkalla eller förändra teckningen av de Nya Aktierna såvida tecknaren inte har rätt att göra så i enlighet med vad som anges under "Tilläggsprospekt".

Tilläggsprospekt

Om nya omständigheter, sakfel eller förbiseenden vad avser informationen i Prospektet som kan påverka bedömningen av de Nya Aktierna inträffar eller uppmärksammas efter att det svenska Prospektet har godkänts av FI, skall bolaget publicera ett tillägg till Prospektet. FI skall godkänna sådant tillägg, på svenska, innan Bolaget offentliggör det. Investerare som redan har ansökt om teckning, eller som har tecknat sig för Nya Aktier, före Bolagets offentliggörande av ett tillägg till Prospektet, på svenska, har rätt att, i enlighet med de anvisningar som anges i ett sådant tillägg återkalla sin ansökan eller teckning inom fem arbetsdagar från offentliggörandet av tillägget. Betalningar från sådana investerare kommer att återbetalas.

Eftersom Bolaget räknar med att offentliggöra sin kvartalsrapport för första kvartalet 2010 omkring den 22 april 2010, avser Bolaget att lämna in ett tillägg till Prospektet, på svenska, till FI omkring den 22 april 2010. Följaktligen kommer ett tillägg till detta Prospekt att offentliggöras under Teckningstiden, och investerare som har ansökt om teckning eller som har tecknat sig för Nya Aktier innan Bolagets offentliggörande av ett sådant tillägg kommer att ha rätt att återkalla sin ansökan eller teckning inom fem arbetsdagar från offentliggörandet. Tilläggsprospektet kommer inte att distribueras till aktieägare utan kommer att finnas tillgängligt på Bolagets hemsida www.sasgroup.net.

Sen eller felaktig betalning

Om betalning för Nya Aktier görs för sent eller felaktigt, eller är otillräcklig, förbehåller sig Bolaget och Nordea rätten att bortse från

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

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

Sammanläggning av Aktier

Bolagets årsstämma den 7 april 2010 beslutade att genomföra en sammanläggning av Aktier samt bemyndigade styrelsen att besluta avstämningsdag för sammanläggningen, vilken dock inte får infalla före den tidpunkt då beslutet om sammanläggningen registrerats, och inte heller senare än den 30 juni 2010. Beslutet om sammanläggning är villkorat av att Företrädesemissionen genomförs varför en sammanläggning kommer att ske först efter att Företrädesemissionen registrerats och samtliga BTA omvandlats till Nya Aktier. Genom sammanläggningen kommer trettio (30) Aktier sammanläggas till en (1) Aktie. För de aktieägare som på avstämningsdagen för sammanläggningen inte innehar ett antal Aktier som motsvarar ett helt antal nya Aktier (efter genomförd sammanläggning), kommer överskjutande Aktier att övergå i bolagets ägo på avstämningsdagen för sammanläggningen. Överskjutande Aktier kommer därefter att försäljas av ett av Bolaget utsett värdepappersinstitut, varvid berättigade aktieägare kommer att erhålla sin andel av försäljningslikviden. Då det kommer att krävas minst trettio (30) Aktier för att erhålla en ny Aktie vid sammanläggningen kommer aktieägare som innehar färre än åtta (8) Aktier innan nyemissionen få samtliga sina Aktier sålda även om den aktieägaren tecknar sig för samtliga erhållna Teckningsrätter av Aktier i Företrädesemissionen.

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

Emissionsredovisning till direktregistrerade aktieägare

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

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

Förvaltarregistrerade innehav

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

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

Ej utnyttjade Teckningsrätter

Efter den 29 april 2010 kommer outnyttjade Teckningsrätter att förfalla och bokas bort från samtliga VP-konton utan att någon separat VP-avi kommer att distribueras av Euroclear Sweden.

Teckning och betalning

A. Teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter

Teckning av Nya Aktier genom utnyttjande av Teckningsrätter sker genom samtidig kontant betalning av 0,67 SEK per Ny Aktie, via Nordea eller SEB, eller annan bank i Sverige.

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

1. Inbetalningsavi

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

2. Anmälningssedel

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

in, i enlighet med instruktionerna på anmälningssedeln. Anmälningssedeln och betalningen måste vara Nordea tillhanda senast kl. 17:00 den 29 april 2010.

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

3. Aktieägare som inte är bosatta i Sverige

Direktregistrerade aktieägare och innehavare av Teckningsrätter som är registrerade hos Euroclear Sweden och som är bosatta i andra länder än i Sverige samt inte är föremål för de restriktioner som beskrivs i "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Restriktioner avseende försäljning—Restriktioner avseende återförsäljning" på sidan 146 skall, när de inte har möjlighet att använda den förtryckta inbetalningsavin, teckna Nya Aktier genom att:

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

Nordea Bank AB, Stockholm

SWIFT: NDEASESS

Kontonummer: 3473 17 01228

IBAN: SE03 3000 0000 0347 3170 1228

Anmälningssedeln och betalningen måste vara Nordea Bank AB, Issuer Services A 203, 105 71 Stockholm, tillhanda senast kl. 17:00 den 29 april 2010.

Betalda tecknade aktier

Teckning genom betalning kommer att registreras vid Euroclear Sweden så snart som möjligt, vilket normalt sett innebär några bankdagar efter betalning. Därefter kommer tecknaren att erhålla en VP-avi som bekräftar registreringen av den första serien betalda tecknade aktier, BTA 1, på tecknarens VP-konto. Så snart de Nya Aktier som tecknats med stöd av Teckningsrätter har registrerats vid Bolagsverket, kommer BTA 1 att omvandlas till Aktier utan meddelande från Euroclear Sweden. Sådan registrering vid Bolagsverket förväntas ske omkring den 6 maj 2010 och omvandling av BTA 1 till Aktier omkring den 12 maj 2010.

B. Teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter

Teckning av Nya Aktier kan också ske utan stöd av Teckningsrätter. Se "Villkor och anvisningar—Teckning—Teckning utan stöd av Teckningsrätter" på sidan 30.

För att kunna teckna Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter måste en särskild anmälningssedel fyllas i, undertecknas och levereras till Nordea eller till respektive aktieägars förvaltare, som i sin tur vidarebefordrar anmälan till Nordea. Anmälningssedeln kan erhållas från Nordea (telefon +46 8 678 04 50), på Nordeas hemsida (www.nordea.se/placera) och på Bolagets hemsida (www.sasgroup.net). Anmälningssedeln måste vara Nordea tillhanda senast kl. 17:00 den 29 april 2010. Endast en anmälningssedel per tecknare kommer att beaktas.

Besked om eventuell tilldelning av Nya Aktier tecknade utan stöd

av Teckningsrätter lämnas genom utfärdande av avräkningsnota, vilket beräknas ske omkring den 6 maj 2010. Betalning av sådana tilldelade Nya Aktier skall ske kontant senast tredje bankdagen efter datumet för avräkningsnotan, i enlighet med instruktionerna på denna. Inget meddelande utgår till dem som inte erhållit tilldelning av Nya Aktier. Aktier som inte betalats i tid kan komma att överlåtas till annan, se ”—Sen eller felaktig betalning” på sidan 31.

Teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter kommer att registreras av Euroclear Sweden så snart som möjligt, vilket normalt innebär några bankdagar efter betalning. Därefter kommer tecknaren att erhålla en VP-avi som bekräftar registreringen av den andra serien av betalda tecknade aktier, BTA 2, på tecknarens VP-konto. Så snart de Nya Aktierna tecknade utan stöd av Teckningsrätter har registrerats vid Bolagsverket kommer BTA 2 att omvandlas till Aktier utan meddelande från Euroclear Sweden. Sådan registrering vid Bolagsverket beräknas ske omkring den 20 maj 2010 och omvandling av BTA 2 till Aktier beräknas ske omkring den 25 maj 2010.

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

Handel med betalda tecknade aktier

Handel med BTA 1 beräknas ske på NASDAQ OMX Stockholm under perioden från och med den 15 april 2010 till omkring den 6 maj

2010. Den handel i BTA 1 som äger rum den 6 maj 2010 kommer att avräknas den 10 maj 2010, dvs. med två bankdagens likvidschema istället för sedvanligt tre bankdagens likvidschema. ISIN-koden för BTA 1 är SE0003213487. Det kommer inte att vara någon handel i BTA 2, men ISIN-koden för BTA 2 är SE0003213495.

Nordea, SEB och andra värdepappersinstitut kommer att stå till förfogande för förmedling av köp och försäljning av BTA 1.

Aktieägare bosatta i vissa jurisdiktioner

Tilldelning av Teckningsrätter och emission av Nya Aktier till personer som är bosatta i eller medborgare av andra länder än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien kan vara föremål för värdepapperslagstiftning i sådana länder. Se ”Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Restriktioner avseende försäljning/Restriktioner avseende återförsäljning” på sidan 142 respektive sidan 146. Med anledning härav kommer, med vissa undantag, aktieägare vars aktier i Bolaget är direktregistrerade på ett VP-konto och vars adress är registrerad i till exempel Australien, Kanada, Japan och USA inte att erhålla någon informationsbroschyr eller detta Prospekt. De kommer inte heller att erhålla Teckningsrätter på sina respektive VP-konton. De Teckningsrätter som annars skulle ha tilldelats dessa aktieägare kommer att säljas av Nordea för deras räkning och försäljningslikviden, med avdrag för eventuella källskatter, kommer att utbetalas pro rata till de relevanta aktieägarna.

Frågor

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

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

Teckningskurs

Teckningskursen i Företrädesemissionen kommer att vara 0,67 SEK per Ny Aktie (betalning kommer dock att erläggas i DKK efter omräkning enligt nedan).

Preliminär valutaomräkning

Ett preliminärt belopp i DKK motsvarande Teckningskursen 0,67 SEK per aktie uppgick till cirka 0,52 DKK beräknat baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 31 mars 2010, enligt följande formel: $\text{EUR/DKK} \div (\text{EUR/SEK} - 0,05)$. Detta preliminära belopp i DKK är inte det slutliga belopp som tecknarna kommer att betala för de Nya Aktierna, se ”Slutlig valutaomräkning – Teckning med stöd av Teckningsrätter” på sidan 33.

Slutlig valutaomräkning – Teckning med stöd av Teckningsrätter

Det slutliga belopp i DKK som tecknare som utnyttjar Teckningsrätter skall betala kommer att motsvara Teckningskursen 0,67 SEK per aktie omräknat till DKK baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 27 april 2010 (eller, i det fall Teckningstiden förlängs, kl. 14:15 två bankdagar före den förlängda Teckningstidens sista dag), enligt följande formel: $\text{EUR/DKK} \div (\text{EUR/SEK} - 0,05)$. Detta slutliga belopp kommer att kommuniceras av Bolaget senast kl. 10:00 följande dag.

Slutlig valutaomräkning – Teckning utan stöd av Teckningsrätter

Det slutliga belopp i DKK som tecknare av Nya Aktier utan stöd av Teck-

ningsrätter skall betala kommer att motsvara Teckningskursen 0,67 SEK per aktie omräknat till DKK baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 5 maj 2010 (eller, i det fall Teckningstiden förlängs, kl. 14:15 tre bankdagar innan tecknarens bankkonto kommer att debiteras), enligt följande formel: $\text{EUR/DKK} \div (\text{EUR/SEK} - 0,05)$. Detta slutliga belopp i DKK kommer att kommuniceras av Bolaget senast kl. 10:00 följande dag.

Teckningstid

Teckning av Nya Aktier ska ske under perioden från och med den 15 april 2010 till och med kl. 17:00 den 29 april 2010. Styrelsen har rätt att förlänga Teckningstiden.

Med anledning av fastställandet av den slutliga valutaomräkningskursen den 27 april 2010 kommer teckning av Nya Aktier inte att genomföras i VP Securities förrän den 29 april 2010 (eller, för det fall Teckningstiden förlängs, den sista dagen i den förlängda Teckningstiden).

Teckning och betalning

A. Teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter

En informationsbroschyr eller detta Prospekt kommer att distribueras till aktieägare eller representanter för aktieägare som, på Avstämningsdagen, är registrerade i den av VP Securities förda aktieägarförteckningen. De aktieägare respektive representanter som är registrerade

i nämnda förteckning kl. 12.30 på Avstämningsdagen kommer att tilldelas Teckningsrätter. Innehavare av Teckningsrätter som avser att teckna Nya Aktier måste teckna och betala de Nya Aktierna genom sin egen förvaltare, i enlighet med förvaltarens gällande regler, senast kl. 17:00 den 29 april 2010. Betalning kommer att dras från tecknarens bankkonto omkring den 29 april 2010. För innehavarna av Teckningsrätter kommer den tidpunkt före vilken anmälan om teckning måste ske att bero på avtalet med, och på de regler och förfaranden som uppställts av, förvaltaren eller annan finansiell mellanhand och kan därför vara en tidigare tidpunkt än när Teckningstiden löper ut.

Efter betalning av det slutliga beloppet i DKK för utnyttjade Teckningsrätter kommer den första serien betalda tecknade aktier (BTA 1) att tilldelas via VP Securities. Tecknaren kommer att erhålla en avi som bekräftar registreringen av BTA 1 på tecknarens depå. Så snart de Nya Aktier som tecknats med stöd av Teckningsrätter har registrerats vid Bolagsverket, kommer BTA 1 att omvandlas till Aktier. Sådan registrering vid Bolagsverket beräknas ske omkring den 6 maj 2010 och omvandling av BTA 1 till Aktier omkring den 12 maj 2010.

B. Teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter

Teckning av Nya Aktier kan även ske utan stöd av Teckningsrätter. Se "Villkor och anvisningar—Teckning—Teckning utan stöd av Teckningsrätter" på sidan 30.

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

Anmälningssedeln kan erhållas från Nordea Bank Danmark (telefon +45 33 33 50 92) och på Bolagets hemsida (www.sasgroup.net).

Anmälningssedeln måste vara Nordea Bank Danmark tillhanda senast kl. 17:00 den 29 april 2010 och måste därför lämnas till tecknarens egen förvaltare i god tid före detta datum. Endast en anmälningsedel per tecknare kommer att beaktas.

Besked om eventuell tilldelning av Nya Aktier tecknade utan stöd av Teckningsrätter lämnas genom utfärdande av ett tilldelningsbe-

sked i form av en avräkningsnota, vilket beräknas ske omkring den 10 maj 2010. Betalning kommer att dras från tecknarens bankkonto omkring den 11 maj 2010. Efter betalning av det slutliga beloppet i DKK för teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter kommer betalda tecknade aktier (BTA 2) att emitteras och tilldelas genom VP Securities. Tecknaren kommer att erhålla en avi som bekräftar registreringen av BTA 2 på tecknarens depå. Så snart de Nya Aktierna tecknade utan stöd av Teckningsrätter har registrerats vid Bolagsverket kommer BTA 2 att omvandlas till Aktier. Sådan registrering vid Bolagsverket beräknas ske omkring den 20 maj 2010 och omvandling av BTA 2 till Aktier omkring den 25 maj 2010.

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

Handel med betalda tecknade aktier

Handel i den första serien av betalda tecknade aktier, BTA 1, på NASDAQ OMX Copenhagen beräknas påbörjas omkring den 29 april 2010 och beräknas avslutas omkring den 6 maj 2010. ISIN-koden för BTA 1 är SE0003213487. Det kommer inte att vara någon handel i BTA 2, men ISIN-koden för BTA 2 är SE0003213495.

Nordea, SEB och andra värdepappersinstitut kommer att stå till tjänst med förmedling av köp och försäljning av BTA1.

Aktieägare bosatta i vissa jurisdiktioner

Tilldelning av Teckningsrätter och emission av Nya Aktier till personer som är bosatta i eller medborgare av andra länder än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien kan vara föremål för värdepapperslagstiftning i sådana länder. Se "Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Restriktioner avseende försäljning—Restriktioner avseende återförsäljning" på sidan 146.

Frågor

För frågor angående Företrädesemissionen hänvisas till respektive förvaltare.

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

Teckningskurs

Teckningskursen i Företrädesemissionen kommer att vara 0,67 SEK per Ny Aktie (betalning kommer dock att erläggas i NOK efter omräkning enligt nedan).

Valutaomräkning—Teckning med stöd av Teckningsrätter

Det belopp i NOK som tecknare av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter skall betala kommer att motsvara Teckningskursen 0,67 SEK per aktie omräknat till NOK baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 28 april 2010 (eller, för det fall Teckningstiden förlängs, kl. 14:15 bankdagen före den förlängda teckningstidens sista dag), enligt följande formel: $\text{EUR/NOK} \div (\text{EUR/SEK} - 0,05)$. Detta belopp i NOK kommer att kommuniceras av Bolaget bland annat genom börsmeddelande senast följande dag. Nordea Bank Norge ASA ("**Nordea Bank Norge**") kommer omkring den 30 april 2010 att distribuera avräkningsnotor till dem som har tecknat Nya Aktier, med information

om valutaomräkning och det belopp som Nordea Bank Norge kommer att debitera deras respektive konton omkring den 3 maj 2010.

Valutaomräkning—Teckning utan stöd av Teckningsrätter

Det belopp i NOK som tecknare av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter skall betala kommer att motsvara Teckningskursen 0,67 SEK per aktie omräknat till NOK baserat på ECBs fixing växelkurs kl. 14:15 den 5 maj 2010 (eller, i det fall Teckningstiden förlängs, kl. 14:15 två bankdagar innan tecknarens bankkonto kommer att debiteras), enligt följande formel: $\text{EUR/NOK} \div (\text{EUR/SEK} - 0,05)$. Detta belopp i NOK kommer att kommuniceras av Bolaget bland annat genom börsmeddelande senast följande dag. Nordea Bank Norge kommer omkring den 6 maj 2010 att distribuera avräkningsnotor till dem som har tecknat Nya Aktier, med information om valutaomräkning och det belopp som Nordea Bank Norge kommer att debitera deras respektive konton omkring den 12 maj 2010.

Teckning och betalning

En informationsbroschyr eller detta Prospekt, med bifogad anmälningsedel, kommer att distribueras till berättigade aktieägare.

Informationsbroschyrer och anmälningsedlar finns även tillgängliga för beställning hos Nordea Bank Norge, telefon +47 22 48 62 62. Korrekt ifyllt anmälningsedel måste antingen överlämnas personligen, postas eller faxas till Nordea Bank Norge:

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

Personer som är bosatta i Norge kan teckna sig för Nya Aktier genom att följa hänvisningarna på www.nordea.no/sas, vilka kommer att föra tecknaren vidare till VPS internetbaserade teckningssystem. För att kunna använda det internetbaserade teckningssystemet måste tecknaren inneha, eller erhålla ett VPS kontonummer. Alla som tecknar via internet måste verifiera att de är bosatta i Norge genom att fylla i sitt postnummer och sitt personnummer.

A. Teckning av Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter

Teckning av Nya Aktier genom utnyttjande av Teckningsrätter kan ske genom att en korrekt ifyllt anmälningsedel skickas till Nordea Bank Norge under Teckningstiden. Anmälningsedeln måste vara Nordea Bank Norge tillhanda senast kl. 17:00 den 29 april 2010. Personer som är bosatta i Norge kan även teckna Nya Aktier på Nordea Bank Norges hemsida, adress www.nordea.no/sas, och måste göra det, senast kl. 17:00 den 29 april 2010.

B. Teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter

Överteckning och teckning av Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter kan också ske. Se ”Villkor och anvisningar—Teckning—Teckning utan stöd av Teckningsrätter” på sidan 30. Överteckning och teckning utan stöd av Teckningsrätter görs med samma anmälningsedel som för teckning med stöd av Teckningsrätter. Anmälningsedeln måste vara Nordea Bank Norge tillhanda senast kl. 17:00 den 29 april 2010. Personer som är bosatta i Norge kan även teckna Nya Aktier på Nordea Bank Norges hemsida, adress www.nordea.no/sas, och måste göra det, senast kl 17:00 den 29 april 2010.

Betalning och leverans av de Nya Aktierna

Varje tecknare av Nya Aktier i Företrädesemissionen kommer, genom att underteckna anmälningsedeln, ge Nordea Bank Norge befogenhet att debitera angivet bankkonto två gånger; första gången för betalning av den sammanlagda teckningslikviden för de Nya Aktier som tecknaren anmält att teckna genom utnyttjande av Teckningsrätter, och andra gången för betalning av den sammanlagda teckningslikviden för de Nya Aktier som tilldelats baserat på överteckning och/eller teckning utan stöd av Teckningsrätter. Det angivna bankkontot kommer att debiteras i NOK omkring den 3 maj 2010 för de Nya Aktier som tecknats genom

utnyttjande av Teckningsrätter och omkring den 12 maj 2010 för de Nya Aktier som tilldelats baserat på överteckning och/eller teckning utan stöd av teckningsrätter.

Betalning genom direktdebitering är en service som bankerna i Norge gemensamt tillhandahåller. För relationen mellan investeraren och investerarens bank gäller de standardiserade villkoren och anvisningarna för ”Betalning ved direkte debitering i forbindelse med verdipapir handel”. Dessa villkor och anvisningar anges på anmälningsedeln.

Tecknare som inte har ett norskt bankkonto eller som blir tilldelade Nya Aktier motsvarande ett belopp överstigande 5 MNOK måste kontakta Nordea Bank Norge i god tid före datum för betalning för att säkerställa betalning på annat sätt enligt instruktioner från Nordea Bank Norge.

De Nya Aktier som tecknats genom utnyttjande av Teckningsrätter beräknas registreras hos svenska Bolagsverket omkring den 6 maj 2010 och levereras till tecknarnas VPS-konton omkring den 12 maj 2010. De tilldelade Nya Aktier som tecknats genom överteckning och/eller teckning utan stöd av Teckningsrätter beräknas registreras hos svenska Bolagsverket omkring den 20 maj 2010 och levereras till tecknarnas VPS-konton omkring den 25 maj 2010. De Nya Aktierna kommer att överföras till tecknarens VPS-konto först när fullständig betalning för tilldelade Nya Aktier har erhållits. Tecknare av Nya Aktier är ansvarig för att efterleva Norsk Pengatvåttslag nr. 11 från den 6 mars 2009 och Norsk Pengatvåttsförordning nr. 302 från den 13 mars 2009, till exempel avseende identitetskontroll, och uppmanas att iaktta nödvändiga förfaranden innan Teckningstidens utgång. En tecknare som inte uppfyller dessa krav riskerar att inte bli tilldelad Nya Aktier.

Handel med betalda tecknade aktier

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

Aktieägare bosatta i vissa jurisdiktioner

Tilldelning av Teckningsrätter och emission av Nya Aktier till personer som är bosatta i eller medborgare av andra länder än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien kan vara föremål för värdepapperslagstiftning i sådana länder. Se ”Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.—Restriktioner avseende försäljning—Restriktioner avseende återförsäljning” på sidan 146. Med anledning härav kommer, med vissa undantag, aktieägare vars aktier i Bolaget är direktregistrerade på ett VPS-konto och vars adress är registrerad i till exempel Australien, Kanada, Japan och USA inte att erhålla en informationsbroschyr eller detta Prospekt. De kommer inte heller att erhålla några Teckningsrätter på sina respektive VPS-konton. De teckningsrätter som annars skulle ha tilldelats dessa aktieägare kommer att säljas av Nordea Bank Norge för deras räkning och försäljningslikviden, med avdrag för eventuella källskatter, kommer att utbetalas pro rata till de relevanta aktieägarna.

Frågor

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

VD har ordet



Bäste aktieägare,

2009 har troligen varit det mest utmanande år som den samlade flygindustrin upplevt, på grund av den djupa recession som påverkat världsekonomin allt sedan finanskrisens början.

IATA har bedömt att flygindustrin permanent förlorade 2,5 år i passagerartillväxt och 3,5 år när det gäller tillväxten inom fraktflyg. SAS mötte tidigt under 2009 den ekonomiska nedgången med lanseringen av en förnyad strategisk inriktning – Core SAS kombinerat med en ny emission om cirka 6 miljarder SEK. Genomförandet har gått enligt plan och vi har varit mycket framgångsrika med att ytterligare reducera våra kostnader. Den historiskt kraftiga nedgången i marknaden har dock varit betydligt värre än vad vi kunde förutse vid lanseringen av Core SAS i februari 2009. Det har haft en kraftigt negativ påverkan på såväl affärsresandet som yielden och därmed på våra intäkter och vårt kassaflöde. Därför utökas nu vårt kostnadsprogram inom Core SAS med 2,5 miljarder SEK kopplat till en nyemission på cirka 5 miljarder SEK. Koncernen

har dessutom fått fyra krediter på omkring 5 miljarder SEK förlängda (villkorade av, bland annat, fullbordandet av Företrädesemissionen) och refinansierat obligationslån om ytterligare 2 miljarder SEK som förfaller till betalning under 2010. Dessa åtgärder är helt nödvändiga, för att med full kraft kunna genomföra återstående aktiviteter inom Core SAS, förstärka vår finansiella position samt komma igenom flygbranschens största nedgång någonsin.

I kostnadsbesparingsprogrammet ingår också betydande kapacitetsneddragningar, där 18 av planerade 21 flygplan var tagna ur trafik vid utgången av fjärde kvartalet 2009. Koncernens organisation har förenklats betydligt och bland annat genomförs nu all produktion inom Scandinavian Airlines under ett gemensamt operativt tillstånd. Antalet anställda var 2 900 färre vid utgången av 2009 än vid årets början och koncernen har under januari och februari 2010 reducerat antalet heltidsanställda med ytterligare 200. Vi har även avyttrat icke kärnverksamheter enligt plan, däribland SAS aktier i bmi och airBaltic.

Av kostnadsbesparingsprogrammet om totalt 7,8 miljarder SEK under Core SAS, förväntas majoriteten av de återstående kostnadsbesparingsinitiativen få effekt på resultatet under 2010. Besparingarna innefattar bl.a. minskad administration och en ökad centralisering av organisationen. I kostnadsprogrammet ingår även ytterligare 500 MSEK i kostnadsbesparingar under 2010, baserat på en slutlig överenskommelse som träffades i mars 2010 med fackförbunden som representerar koncernens piloter och kabinpersonal.

Det första kvartalet varje år är säsongsmässigt svagt och koncernens yield fortsatte att vara under press under februari 2010. Koncernens kapacitetsutnyttjande har emellertid ökat under 2010 och Core SAS-kostnadsbesparingsprogrammet har fortsatt att implementerats planenligt. Genom att vi med Core SAS uppnått betydande kostnadsreduktioner och samtidigt lyckats bibehålla höga nivåer av punktlighet, regularitet och kundnöjdhet har vi visat att det är rätt strategi för SAS. Vi är nu Europas punktligaste flygbolag, vilket förstås känns mycket glädjande då det visar att vårt kvalitetsarbete nått uppsatta mål. Trots kapacitetsneddragningarna under 2009 erbjuder vi fortsatt det ojämförligt största linjenätet och det högsta antalet avgångar på den nordiska marknaden. Vi fortsätter också att vara ledande när det gäller innovationer, till exempel har vi infört möjligheten till helautomatisk biometrisk check-in. Som ett resultat av detta har kundnöjdheten förbättrats betydligt både under 2008 och 2009.

Med Core SAS har vi ett stabilt fundament att bygga vidare på. Med nya kostnadsbesparande åtgärder, en effektivare och mer centraliserad organisation, säkrad refinansiering, en konkret överenskommelse med fackföreningarna samt en stark balansräkning, är jag övertygad om att vi kommer att komma igenom ett tufft 2010 och stå väl rustade för den förväntade ekonomiska återhämtningen.

Välkommen att delta, vi ser fram emot att få ha dig med på vår resa!

Stockholm den 8 april 2010

*Mats Jansson
Verkställande direktör och koncernchef*

Marknadsöversikt

Översikt

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

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

Allmänna makroekonomiska trender¹

Den globala flygbranschen är cyklisk och uppvisar ett betydande samband mellan trafiktillväxt och tillväxt av real bruttonationalprodukt (BNP). Historiskt sett har tillväxt i passagerartrafik överträffat BNP-tillväxt. (Källa: Global Insight).

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

2008 och 2009 stod dock världsekonomin inför en betydande ekonomisk inbromsning med den globala finanskrisen som drivande faktor. Stora ekonomier som EU, USA, Kina, Japan och Indien rapporterade en tillväxttakt för 2008 som markant understeg 2007 års nivåer. Inbromsningen förstärktes under det fjärde kvartalet 2008 och ledde till recession i flera ekonomier under 2009, inklusive EU, USA och Japan. Den ekonomiska recessionen mot slutet av 2008 och i början av 2009 var den värsta sedan 1930-talet, med en BNP som globalt minskade med 6,0% under fjärde kvartalet 2008 och 6,5% under första kvartalet 2009, båda över samma kvartal föregående år. EU och USA tog sig ur recessionen under tredje kvartalet 2009, även om tillväxttakten var så låg som 0,3% respektive 0,9% under andra kvartalet 2009 (Källa: Global Insight).

Danmark, Norge, Sverige och Finland uppvisade alla stabil BNP-tillväxt mellan 2005 och 2007. Norge och Finland rapporterade svagare tillväxt under 2008 och BNP i Danmark och Sverige föll under samma år. Danmark, Sverige och Finland gick alla in i recession under 2008, och under 2009 följde Norge efter. Sveriges ekonomi, som hade den starkaste utvecklingen av de fyra länderna med en genomsnittlig tillväxt på 3,5% under perioden 2005-2007, drevs av ökade exporten vilket utgjorde mer än 50% av Sveriges BNP under samma period. Under 2008 och 2009 påverkades dock Sveriges BNP negativt av oron i världsekonomin, med minskad efterfrågan på svensk export, detta tillsammans med minskat stöd från inhemsk efterfrågan resulterade i att Sverige gick in i recession under tredje kvartalet 2008 med negativ BNP-tillväxt om 0,5% under 2008. Recessionen fördjupades kraftigt under 2009 med en genomsnittlig

minskning av BNP om 4,4% enligt preliminär statistik. Den Svenska ekonomin tog sig ur en recession under andra kvartalet 2009, men minskade igen under fjärde kvartalet 2009 (Källa: Global Insight). Danmark genererade den näst högsta genomsnittliga tillväxttakten om 2,6% mellan 2005 och 2007, huvudsakligen driven av en stark inhemsk efterfrågan. Danmark var dock det första EU-landet som, i den globala kreditkrisens kölvatten, gick in i recession i början på 2008. På grund av detta har inhemsk efterfrågan hämmats och Danmark hade en negativ BNP-tillväxt om -0,7% för 2008. Recessionen förvärrades ytterligare under 2009 och enligt preliminär statistik hade Danmark en negativ BNP-tillväxt om -5,0% under 2009. Danmark tog sig ur recessionen under tredje kvartalet 2009 med en positiv BNP-tillväxt om 0,3% jämfört med föregående kvartal. Norge hade en genomsnittlig BNP-tillväxt om 2,0% under perioden 2005-2007. Även om den norska BNP-tillväxten avtog något under 2008 på grund av mindre byggnation och lägre kapitalvarukonsumtion, genererade Norge en förhållandevis stark BNP-tillväxt om 1,7% för 2008. Under 2009 gick även Norge in i recession med en negativ BNP-tillväxt om -1,1% enligt preliminär statistik. Norge återhämtade sig från recessionen under tredje kvartalet 2009 med en positiv BNP-tillväxt om 0,5% jämfört med föregående kvartal, baserat på preliminära siffror (Källa: Global Insight). Av de nordiska länderna upplevde Finland de mest väsentliga negativa effekterna av den globala finansiella krisen, med en minskning av BNP-tillväxt från 4,2% under 2007 till 1,0% under 2008 och preliminära undersökningar indikerar negativ BNP-tillväxt med 7,2% under 2009. Denna minskning visade sig vara den kraftigaste på 90 år, driven av ett stort exportfall och svag privat konsumtion. Finland gick in i recession under tredje kvartalet 2008 och hade, baserat på preliminära siffror, inte återhämtat sig från recessionen vid utgången av 2009.

Nedanstående tabell visar BNP-tillväxt från 2006 till 2009.

Real BNP-tillväxt 2006-2009 (% förändring från föregående år)

Land	Helår			
	2006 Utfall	2007 Utfall	2008 Utfall	2009 Prel. ¹
Danmark	3,4%	2,1%	-0,7%	-5,0%
Norge	1,7%	2,7%	1,7%	-1,1%
Sverige	4,5%	2,7%	-0,5%	-4,4%
Finland	4,9%	4,2%	1,0%	-7,2%
EU	3,3%	2,9%	0,7%	-4,1%
USA	2,7%	2,1%	0,4%	-2,4%
Kina	11,6%	13,0%	9,6%	8,7%
Indien	9,7%	9,1%	6,1%	6,8%
Japan	2,0%	2,3%	-1,2%	-5,1%

¹ Alla uppgifter för 2009 är baserade på preliminära utfall som rapporterats av Global Insight per den 17 mars 2010. Slutliga utfall kan avvika från de preliminära utfallen och prognoserna när de rapporteras av respektive land.

Källa: Global Insight.

Real BNP-tillväxt kvartalsvis under 2009 (förändring i procent från föregående kvartal)

Land	2009			
	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4 ¹
Danmark	-1,9%	-1,6%	0,3%	0,2%
Norge	-0,7%	-1,2%	0,5%	0,1%
Sverige	-0,9%	0,0%	-0,1%	-0,6%
Finland	-2,5%	-1,8%	-0,6%	-0,7%
EU	-2,4%	-0,2%	0,3%	0,1%
USA	-1,6%	-0,2%	0,6%	1,4%
Kina	1,9%	3,3%	2,7%	2,4%
Indien	2,9%	1,9%	-0,5%	3,1%
Japan	-3,6%	1,5%	-0,1%	0,9%

Källa: Global Insight.

¹ Samtliga uppgifter för fjärde kvartalet 2009 är baserade på preliminära utfall som rapporterats av Global Insight per den 17 mars 2010. Slutliga utfall kan avvika från de preliminära utfallen och prognoserna när de rapporteras av respektive land.

Generella historiska trender på den europeiska marknaden för flygtrafik

Mellan 2005 och 2007 drog den europeiska flygbranschen fördel av ett generellt starkt ekonomiskt klimat vilket resulterade i en genomsnittlig årlig tillväxttakt av antal passagerare på 4,4% under nämnda period (Källa: AEA, baserat på reguljär inrikes-, intereuropeiska och interkontinentala flyg från/till Europa för medverkande AEA flygbolag). Nätverks- och lågprisflygbolag bidrog till en betydande kapacitetsökning i Europa och på interkontinentala linjer, med Östeuropa och Asien (Kina och Indien) som huvudsakliga drivkrafter för den europeiska flygbranschens tillväxt.

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

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

Åren 2008 och 2009 stod emellertid i stark kontrast till de föregående åren och var sannolikt den mest utmanande och turbulenta perioden någonsin i den globala flygbranschens historia. Flygbolagen stod inför rekordhoga oljepriser under första halvan av 2008, medan den ekonomiska inbromsningen under andra halvan av 2008 och den ekonomiska recessionen i början av 2009 avsevärt minskade den allmänna efterfrågan på varor och tjänster och således även passagerarefterfrågan. Dessutom minskade antalet passagerare i premiumsegmentet markant under 2009 då affärsresenärer reste mindre och valde att inte resa i premiumklass, vilket medförde en extremt hög yieldminskning för hela flygbranschen. Detta ledde till betydligt lägre intäkter för nätverksflygbolag, vilka är särskilt beroende av affärsresenärer som källa till intäkter med högre yield. Enligt IATA minskade internationell trafik (mätt med RPK) med 2,5% i flygbranschen under

2009 och med 3,3% bland europeiska flygbolag, vilket är den största årliga minskningen av passagerarefterfrågan på över 60 år.

Den europeiska flygbranschen upplevde en väsentligt försämrad lönsamhet under 2008 i takt med att överkapaciteten och nedgången i passagerarefterfrågan resulterade i lägre Kabinfaktor Passagerare och yield, kombinerat med en markant ökning av bränslekostnaderna. Krisen inom flygbranschen eskalerade under 2009 eftersom passagerarantal och yield fortsatte att minska kraftigt samtidigt som bränslepriserna började stiga igen. Till följd av minskad efterfrågan, negativ utveckling av passagerarkategorierna (resor i/under premiumklass) och lägre prissättning upplevde AEA-flygbolagen en nedgång på 5,6% i passagerarantal under 2009 jämfört med 2008 och passageraryielden minskade med cirka 14% under 2009 på långlinjer jämfört med passageraryielden på samma linjer under 2008, och minskade med 16% under 2009 på kortlinjer i jämförelse med passageraryielden på samma linjer under 2008 (Källa: AEA). Enligt AEA minskade passageraryielden på interkontinentala linjer mellan 20% och 30% för europeiska flygbolag under andra och tredje kvartalet 2009.

För att klara den ekonomiska nedgången har flygbolagen fokuserat på att minska kapacitet och kostnader. Sedan juni 2009 har den genomsnittliga Kabinfaktor Passagerare för europeiska flygbolag förbättrats en aning på månadsbasis och en viss stabilisering av yield har skett. I Europa minskade kapaciteten för flygbolagen inom AEA med 4,0% under 2009 och kapacitetsminskningen förväntas fortsätta under början av 2010.

Den djupa ekonomiska recessionen samt intensifierad konkurrens har lett till en stor ökning av den strategiska verksamheten inom den europeiska flygbranschen genom flera konkurser (till exempel Sterling Airlines, XL Airways, SkyEurope) och en konsolideringsväg. Exempel på konsolidering är Lufthansas förvärv av Brussels Airlines (en 45 procentig andel med en option att förvärva resterande 55%), av Austrian Airlines och av bmi, Air France-KLM:s förvärv av Alitalia (en 25 procentig andel), liksom det planerade samgåendet mellan British Airways och Iberia.

Allmänna framtidsutsikter för flygbranschen

Trots en viss stabilisering av Kabinfaktor Passagerare och yield, är det fortfarande ovisst när flygmarknaden ska återhämta sig. IATA förutspår en nettoförlust på 9 400 MUSD för flygbranschen globalt under 2009 och en nettoförlust på 2 800 MUSD för flygbranschen globalt under 2010 vilket de baserar på den fortsatta nedgången i yield, lägre kapacitetsutnyttjande av flygplanen (fler än 1 300 flygplan eller 5,5% av den globala flygplansflottan ska levereras under 2010) tillsammans med ökade olje- och flygbränslepriser. För den europeiska flygbranschen uppskattar IATA en nettoförlust på 3 800 MUSD under 2009 och en nettoförlust på 2 200 MUSD under 2010.

Samtliga globala kommersiella flygbolag	Nettoresultat (USD miljarder)			
	2007	2008	2009U	2010U
Globalt	12,9	-15,9	-9,4	-2,8
Inklusive poster av engångskaraktär	14,7	-36,0	-9,4	-2,8
Europa	6,4	0,1	-3,8	-2,2
Inklusive poster av engångskaraktär	6,4	-0,9	-3,8	-2,2

Källa: Uppgifter för 2007–2008 från ICAO. Uppskattningar för 2009 och 2010 från IATA.

Poster av engångskaraktär omfattar omvärdering av goodwill i samband med omstrukturering och omvärdering av bränslederivat till verkligt värde.

Dessutom förutspår IATA, baserat på preliminära siffror, att den globala flygtrafiken (RPK) (utrikes och inrikes, exklusive lågprisbolag) har minskat med 2,9% under 2009 och kommer att öka med 5,6% under 2010.

Global Trafik (RPK) (förändring i procent under året)

Samtliga globala kommersiella flygbolag	2007	2008	2009U	2010U	2011U	2012U	2013U
Utrikes- och inrikestrafik	7,4	1,3	-2,9	5,6	5,3	5,5	5,7
Utrikestrafik	7,9	3,4	-4,1	5,0	6,2	6,4	6,6

Källa: Prognoser för 2007–2013 från IATA.
Inrikes- och utrikestrafik exklusive lågprisbolag.

Den nordiska marknaden för flygtrafik

Trots ett mindre befolkningsunderlag jämfört med de flesta andra europeiska länder är flygtrafiken i Norden, Koncernens hemmamarknad, betydande. Koncernens hemmamarknad omfattar en stor geografisk yta som kräver frekventa flygresor eftersom dess topografi och geografi begränsar möjligheterna till marktransport på många sträckor. Dessutom är Danmarks, Norges, Sveriges och Finlands ekonomier starkt beroende av global handel och har ett betydande antal stora exportinriktade företag som har behov av regelbundna affärsresor till och från Koncernens hemmamarknad. Till följd härav uppgick antalet flygresor per capita på Koncernens hemmamarknad till i genomsnitt 4,0 resor under 2008 (3,4 resor per år under 2009), vilket var betydligt fler än de i genomsnitt 2,2 flygresor per capita under 2008 som var genomsnittet inom EU (information om antalet flygresor per capita inom EU för 2009 finns inte tillgängligt) (Källa: ACI och Global Insight).

2009 var den norska flygmarknaden den största i Norden i termer av ASK med 28 858 miljoner, följt av den svenska (28 005 miljoner), danska (22 274 miljoner) respektive finska (19 740 miljoner) flygmarknaden.

Den nordiska flygmarknaden upplevde samma trend som den europeiska flygmarknaden under 2008 och 2009 (se "Generella historiska trender på den europeiska marknaden för flygtrafik" på sidan 38) och antalet passagerare i Norden minskade med cirka 7% under 2009 (källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik). På den nordiska flygmarknaden var konkurrensen fortsatt hård och flera flygbolag ökade sin kapacitet under 2009. EasyJet ökade till exempel sin kapacitet till Sverige och Norwegian Air Shuttle fortsatte sin etablering av en bas i Köpenhamn efter Sterling Airlines konkurs 2008. Dessutom ökade flera amerikanska flygbolag sin kapacitet på linjer till Nordeuropa. Flera flygbolag som bedriver verksamhet på den nordiska flygmarknaden har stora flygplansorder och leveranser inplanerade för 2010, och Koncernens konkurrenter förväntas öka sin kapacitet ytterligare i Norden under 2010. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till flygbranschen—Överkapaciteten inom flygbranschen kan bestå eller öka i framtiden." på sidan 10.

Den norska marknaden för flygtrafik

Den norska flygmarknadens kapacitet mätt i ASK växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 7,9% från 26 990 miljoner 2006 till 31 451 miljoner 2008 men minskade med 8,2% under 2009 till 28 858 miljoner. Antalet passagerare växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt om 5,3% från 25,5 miljoner 2006 till 28,3 miljoner 2008 men minskade med 4,6% till 27,0 miljoner 2009.

Nedanstående tabell visar kapaciteten och antalet passagerare från 2006 till 2009.

ASK och passagerare 2006–2009*

	2006	2007	2008	2009
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	26 990	28 706	31 451	28 858
Passagerare, miljoner	25,5	27,5	28,3	27,0

Källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik

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

Ökningen i kapacitet och passagerare mellan 2006 och 2008 drevs i hög grad av introduceringen av Norwegian Air Shuttle, som växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt mätt i ASK om 47% under perioden från 2006 till 2008. Nedgången under 2009 drevs av kapacitetsminskningen från framför allt Scandinavian Airlines.

Norwegian Air Shuttle har expanderat snabbt på senare år och förefaller planera för fortsatt expansion baserat på hur många flygplan bolaget har beställt. Ryanair öppnade sju nya flyglinjer från Oslo (Rygge) och fyra nya flyglinjer från Oslo (Torp) i Oktober 2009. Både på privatkunds- och affärsmarknaden har Air France-KLM traditionellt sett haft en stark position i Sydnorge, med matartrafik från sex städer till dess hubflygplats i Amsterdam.

2009 hade Koncernen en marknadsandel på cirka 54% (59% 2008) av den norska marknaden, baserat på passagerarsegment. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark hemmamarknadsposition" på sidan 43. Bland de största övriga flygbolagen på marknaden finns Norwegian Air Shuttle, Ryanair och Air France-KLM (Källa: Avinor, baserat på internationella och inhemska (inklusive interkontinentala) passagerarsegment).

Den svenska marknaden för flygtrafik

Den svenska flygmarknadens kapacitet mätt i ASK växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt om 10,2%, från 26 857 miljoner 2006 till 32 596 miljoner 2008 men minskade med 10,2% under 2009 till 28 005 miljoner. Antalet passagerare växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt om 3,5% från 25,8 miljoner 2006 till 27,7 miljoner 2008 men minskade med 9,2% under 2009 till 25,1 miljoner.

Nedanstående tabell visar kapaciteten och antalet passagerare från 2006 till 2009.

ASK och passagerare 2006–2009*

	2006	2007	2008	2009
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	26 857	28 185	32 596	28 005
Passagerare, miljoner	25,8	26,8	27,7	25,1

Källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik

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

Tillväxten i kapacitet och passagerare mellan 2006 och 2008 drevs huvudsakligen av tillväxten i lågprisbolag, speciellt Ryanair (på europeiska linjer) och Norwegian Air Shuttle (på skandinaviska och europeiska linjer), medan nedgången 2009 drevs av minskad kapacitet från framför allt Scandinavian Airlines och av den ekonomiska recessionen.

Nätverksflygbolag har inte ökat sin närvaro på den svenska marknaden under de senaste åren. På privatkundsmarknaden har de två mest bärkraftiga konkurrenterna på lågprissidan hittills varit Ryanair, med bas på Skavsta flygplats ungefär 10 mil söder om Stockholm, samt Norwegian Air Shuttle.

Koncernen hade 2009 en marknadsandel på cirka 33% (35% 2008) av den svenska marknaden, baserat på passagerarsegment. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark hemmamarknadsposition" på sidan 43. Bland de största övriga flygbolagen finns Norwegian Air Shuttle, Ryanair, Lufthansa och Air France-KLM (Källa: Luftfartsverket, baserat på internationella och inhemska (inklusive interkontinentala) passagerarsegment).

Den danska marknaden för flygtrafik

Den danska flygmarknadens kapacitet mätt i ASK växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt om 6,1% från 22 185 miljoner 2006 till 24 951 miljoner 2008 men minskade med 10,7% 2009 till 22 274 miljoner. Antalet passagerare växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt om 2,6% från 22,9 miljoner 2006 till 24,1 miljoner 2008 men minskade med 8,5% till 22,0 miljoner 2009.

Nedanstående tabell visar kapaciteten och antalet passagerare från 2006 till 2009.

ASK och passagerare 2006-2009*

	2006	2007	2008	2009
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	22 185	22 972	24 951	22 274
Passagerare, miljoner	22,9	23,9	24,1	22,0

Källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik

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

Tillväxten i kapacitet och passagerare mellan 2006 och 2008 drevs huvudsakligen av Ryanair och Sterling Airlines (som ansökte om konkurs 2008). Några andra flygbolag, så som Air Berlin och Cimber Air, växte också kraftigt under perioden om än från ett lågt utgångsläge. Nedgången under 2009 drevs av en kapacitetsminskning efter Sterling Airlines konkurs, kapacitetsminskning från Scandinavian Airlines och den ekonomiska recessionen.

Nätverksflygbolag som Air France-KLM, Iberia och Lufthansa har haft en starkare relativ tillväxt sedan 2003. Till skillnad från den svenska marknaden har Ryanair inte baserat sin tillväxt inom privatkundsmarknaden i huvudstadsområdet, utan på sekundärflygplatser i Danmark. Andra lågprisbolag, inklusive easyJet, har varit verksamma till och från Köpenhamns flygplats, dock med något begränsad närvaro efter Sterling Airlines konkurs i oktober 2008. Efter Sterling Airways konkurs etablerade Norwegian Air Shuttle en bas i Köpenhamn. I december 2008 förvärvade Cimber Air tillgångarna och linjer som tidigare tillhörde Sterling Airlines och bytte i januari 2009 namn till Cimber Sterling. Efter förvärvet ökade Cimber Sterling verksamheten kraftigt under 2009 och betjänar Köpenhamn, Billund och Ålborg.

Koncernen hade 2009 en marknadsandel på cirka 43% (46% 2008) på den danska marknaden, baserat på passagerarsegment. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark hemmarknadsposition" på sidan 43. Andra stora flygbolag på marknaden inkluderar Cimber Air, Ryanair och British Airways (Källa: Airport statistics Denmark, baserat på internationella och inhemska (inklusive interkontinentala) passagerarsegment).

Den finska marknaden för flygtrafik

Den finska flygmarknadens kapacitet mätt i ASK växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 9,4% från 17 452 miljoner 2006 till 20 905 miljoner 2008 men minskade med 5,6% 2009 till 19 740 miljoner. Antalet passagerare växte med en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 4,4% från 12,0 miljoner 2006 till 13,1 miljoner 2008 men minskade med 6,7% till 12,1 miljoner 2009.

Nedanstående tabell visar kapaciteten och antalet passagerare från 2006 till 2009.

ASK och passagerare 2006-2009*

	2006	2007	2008	2009
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	17 452	19 607	20 905	19 740
Passagerare, miljoner	12,0	13,0	13,1	12,2

Källa: APGdat, officiell flygplatsstatistik

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

Denna tillväxt i kapacitet och passagerare drevs huvudsakligen av Ryanair och Blue1, ett dotterbolag i Koncernen. Nedgången under 2009 drevs av kapacitetsminskningar från främst Finnair och den ekonomiska recessionen.

På grund av den begränsade storleken och det avlägsna läget domineras den finska marknaden av Finnair, som har ungefär 55% av kortlinjemarknaden (ASK, 2009). Koncernens dotterbolag Blue1 har nischat sig som en aktör mellan lågprisbolagen och nätverksflygbolagen och erbjuder förstklassiga tjänster till lägre priser. Koncernen hade 2009 en marknadsandel på cirka 15% (16% 2008) av den finska marknaden, baserat på passagerarsegment. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark hemmarknadsposition" på sidan 43. Bland de största övriga flygbolagen på marknaden finns Finnair, Lufthansa, Ryanair och Air France-KLM (Källa: Airport statistics Finland, baserat på internationella och inhemska (inklusive interkontinentala) passagerarsegment).

Den interkontinentala marknaden för flygtrafik i Skandinavien

Den interkontinentala flygmarknadens kapacitet i Skandinavien mätt i ASK minskade med en genomsnittlig årlig minskningstakt på 0,3% från 22 211 miljoner 2006 till 22 013 miljoner 2009.

Nedanstående tabell visar kapaciteten från 2006 till 2009:

ASK och passagerare 2006-2009*

	2006	2007	2008	2009
Offererade säteskilometer (ASK), miljoner	22 211	22 747	24 063	22 013

Källa: APG

* ASK endast på reguljära flygningar mellan Skandinavien, å ena sidan, och Asien och Nordamerika å andra sidan.

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

Koncernen hade 2009 en marknadsandel på cirka 44% (45% under 2008) av den interkontinentala marknaden till och från Skandinavien baserat på passagerarantal på direktflygningar från Skandinavien till regioner utanför Europa. Se "Verksamhetsbeskrivning—Viktiga konkurrensfördelar—Stark hemmarknadsposition" på sidan 43. Koncernens huvudsakliga konkurrenter på den interkontinentala marknaden är Thai Airways, Continental Airlines, TUIfly Nordic och Delta Air Lines. (Källa: APG, PaxIS).

Verksamhetsbeskrivning

Översikt

Koncernen är den största flygkoncernen i Norden, baserat på intäkter och ASK (offererade säteskilometer) för 2009. Koncernens kärnverksamhet består i att bedriva passagerarflygsverksamhet i ett omfattande nordiskt, europeiskt och interkontinentalt linjenätverk. Under 2009 hade Koncernen i genomsnitt 17 371 heltidsanställda i den pågående verksamheten, genomförde i genomsnitt 1 042 avgångar per dag och erbjöd reguljärflyg och charterflyg till 134 destinationer i Norden, övriga Europa, Nordamerika och Asien. Under 2009 genererade Koncernen totala intäkter om 45 000 MSEK och transporterade cirka 26,3 miljoner passagerare inklusive reguljär- och chartertrafik.

Koncernens verksamhet är indelad i tre kärnsegment: Scandinavian Airlines, Widerøe och Blue1, varav Scandinavian Airlines är Koncernens största segment vad avser intäkter. Segmentet Scandinavian Airlines marknadsför och bedriver flygverksamhet till, från och inom Skandinavien under varumärket Scandinavian Airlines, och segmentet tillhandahåller också en rad tjänster för flygbranschen, bland annat ground handling, underhåll (genom SAS Tech) och fraktverksamhet (genom SAS Cargo). Inom segmenten Widerøe och Blue1 bedriver Koncernen regionalflygsverksamhet, främst i Norge, under varumärket Widerøe, och i Finland under varumärket Blue1. Som en del av Core SAS separerade Koncernen bolag som inte ingår i kärnverksamheten och kallar dessa övriga verksamheter för "Individual Holdings". Dessa utgörs av Koncernens ägarintressen i verksamheter som enligt planerna ska avyttras, bland annat bestående av Estonian Air, Skyways, Air Greenland och Spirit.

Koncernens tre huvudsakliga hubflygplatser är Kastrup i Köpenhamn, Arlanda i Stockholm och Gardermoen i Oslo vilka utgör stommen i Koncernens flygnätverk. Dessutom bedriver Blue1 verksamhet från Helsingfors, dess viktigaste hubflygplats. Koncernens flyglinjenätverk är utformat så att det förbinder Koncernens destinationer i Norden med övriga Europa samt utvalda destinationer i Nordamerika och Asien. Dessa förbindelser tillhandahåller åtskilliga dagliga flygningar mellan utvalda europeiska städer och Koncernens hubflygplatser, vilket begränsar väntetiden för transferpassagerare och ger europeiska affärsresenärer möjlighet att resa tur och retur samma dag. Köpenhamn, Stockholm och Oslo har bra geografiska lägen i norra Europa och tillhandahåller kort restid till och från flera större flygplatser i Europa samt till och från destinationer i Nordamerika och Asien. Dessutom har Koncernen ett omfattande regionalt nätverk, vilket ger kunderna tillgång till ett betydande antal destinationer i Norden.

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

Koncernens varumärken är starka på sina respektive hemmamarknader. Baserat på undersökningar bland EuroBonus-kunder bedömer Koncernen att Scandinavian Airlines uppfattas som det ledande

skandinaviska flygbolaget avseende dels antalet destinationer och turtäthet till, från och inom Skandinavien, dels vad avser erbjudande av ett omfattande paket av flygtjänster. På grund av dess omfattande linjenätverk inom Skandinavien samt mellan Skandinavien och övriga Europa, turtäthet och tradition av att erbjuda innovativa produkter som till exempel elektronisk incheckning och diskar för automatisk bagageinlämning anser Koncernen dessutom att Scandinavian Airlines är särskilt välpositionerat inom affärsresesegmentet. Vidare är Widerøe positionerat i Norge som ett regionalt flygbolag med ett omfattande linjenätverk framförallt mellan flygplatser i glesbygden längs den norska kusten och Koncernen anser att Widerøe uppfattas som punktligt, trots de hårda väderförhållanden som ofta råder längs den norska kusten. Blue1 är, baserat på ASK (offererade säteskilometer) under 2009, det näst största flygbolaget i Finland och Koncernen anser att Blue1 är positionerat som ett flygbolag som tillhandahåller högklassiga tjänster till låga priser.

Koncernen är medlem av Star Alliance, vilket utgör hörnstenen i Koncernens globala partner- och nätverksstrategi och erbjuder Koncernens kunder tillförlitliga rese- och tjänsteprodukter över hela världen. Star Alliance är den största flygbolagsalliansen i världen med 26 flygbolag som medlemmar och utför ungefär 19 700 flygningar dagligen till 1 077 destinationer i 175 länder.

Sedan 2002 har Koncernen lanserat ett antal initiativ för att reducera sin kostnadsbas och förbättra lönsamheten. Från 2003 till 2006 implementerade Koncernen besparingsprogrammet "Turnaround 2005" som ledde till att Koncernen lyckades reducera sin kostnadsbas för 2002 (inklusive avyttrad verksamhet som Rezidor Hotel Group och Spanair) med totalt cirka 14 200 MSEK, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om 1 400 MSEK. 2007 lanserade Koncernen besparingsprogrammet "Strategi 2011" för att reducera kostnadsbasen för 2007 med ytterligare totalt 2 800 MSEK. Per den 31 december 2008 hade Koncernen implementerat kostnadsbesparingar om cirka 2 500 MSEK under Strategi 2011, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om 500 MSEK (de återstående åtgärderna som uppgick till cirka 300 MSEK implementerades helt under 2009 inom ramen för Core SAS). Under 2008 implementerade Koncernen "Profit 2008", ett kortsiktigt program med syfte att förbättra resultatet, vilket innefattade åtgärder för att öka intäkterna och minska kostnaderna på kort sikt. För mer information om dessa kostnadsbesparings- och resultatförbättringsprogram, se "—Viktiga konkurrensfördelar—Tidigare implementeringar av förändringar i verksamheten" på sidan 44. Trots dessa program kommer Koncernen även fortsättningsvis att ha en relativt sett högre kostnadsbas jämfört med lokala lågpriskonkurrenter, vilket främst beror på kollektivavtalen med fackförbunden samt viss ineffektivitet i andra delar av Koncernens verksamhet.

För att öka Koncernens lönsamhet, i syfte att möta den senaste tidens ekonomiska nedgång och de fortsatta interna utmaningarna, godkände Styrelsen Core SAS i februari 2009. Core SAS är en förnyad strategisk inriktning som syftar till att koncentrera och omorganisera Koncernens affärsverksamhet på det sätt som beskrivs mer utförligt i "—Core SAS" på sidan 45. 2009 lyckades Koncernen implementera en stor del av initiativen inom ramen för Core SAS. Bland annat avyttrades vissa icke-kärnverksamheter, Koncernens kapacitet minskades för att fokusera på sträckor som är viktiga för affärsresenärer, Koncernens kostnadsbas för 2008 reducerades kraftigt, Koncernens affärsstruktur

omorganiserades, krediten förlängdes för cirka 6 500 MSEK av Koncernens lån och en företrädesemission på cirka 6 000 MSEK fulltecknades i april 2009. Det återstår dock ett antal andra initiativ och avyttringar inom ramen för Core SAS, vilka Koncernen fortsätter att implementera i linje med den implementering av Core SAS som Koncernen planerade när initiativet godkändes i februari 2009.

Medan Koncernen har gjort betydande framsteg med Core SAS, dröjde det svaga makroekonomiska klimatet sig kvar under 2009, vilket ledde till en avsevärt minskad efterfrågan på flygtjänster på Koncernens kärnmarknader. Därför var Koncernens passagerarantal, yield och lönsamhet under 2009, samt Koncernens finansiella beredskap i slutet av 2009, betydligt lägre än vad Koncernen hade förutspått i de antaganden och prognoser som låg bakom Core SAS när strategin antogs i februari 2009. Dessutom blev Koncernens omstruktureringsskostnader för Core SAS under 2009 betydligt högre än väntat, främst på grund av den oväntat stora nedgången i efterfrågan på flygresor, som tvingade Koncernen att ställa av flygplan i snabbare takt än väntat. På grund av detta blev leasingkostnaderna för avställda flygplan, vilka betraktas som omstruktureringsskostnader, högre än väntat, och dessa kostnader steg ytterligare eftersom den svaga marknaden gjorde det svårare att hyra ut avställda flygplan i andra hand. Fler piloter än väntat accepterade dessutom erbjudanden om att gå i förtida pension och kostnaden för avgångsvederlag till andra anställda till följd av nedskärningarna i flottan och kapaciteten var högre än förväntat. 2009 års intäkter, som var under förväntan, medförde också högre nettoutflöden av rörelsekapital på grund av färre förskottsbetalda biljetter. Dessa faktorer, tillsammans med att inkomsterna från avyttring av tillgångar blev lägre än väntat, har haft signifikant negativ inverkan på Koncernens kassaflöde och likviditet.

För att bemöta det fortsatt svaga makroekonomiska klimatet har Koncernen gjort förändringar i Core SAS genom att lägga till ytterligare omfattande kostnadsbesparande åtgärder, genom att söka refinansiering av Koncernens obligationer till ett värde av ungefär 2 000 MSEK som förfaller under 2010 samt genom att omstrukturera Koncernen ytterligare. Det justerade Core SAS-programmet innefattar ytterligare kostnadsbesparande åtgärder om cirka 3 800 MSEK som har identifierats av Koncernen sedan Core SAS antogs i februari 2009. Koncernen förväntar sig därför att initiativen enligt det justerade kostnadsbesparingsprogrammet Core SAS ska minska Koncernens kostnadsbas för 2008 med ungefär 7 800 MSEK före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 2 800 MSEK. Per den 31 december 2009 hade Koncernen implementerat ungefär 3 500 MSEK av dessa kostnadsbesparingsinitiativ (ungefär 45% av det justerade kostnadsbesparingsprogrammet Core SAS), före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om 1 800 MSEK under 2009. Dessutom genomför Koncernen denna Företrädesemission för att stärka Koncernens likviditet och för att stödja den fullständiga implementeringen av de återstående delarna av Core SAS. Koncernen förväntar sig att Core SAS ska genomföras helt under 2010 och 2011.

Core SAS är uppbyggd kring följande fem pelare:

- **Fokus på den nordiska hemmamarknaden**
(se "—Core SAS—Fokus på den nordiska hemmamarknaden" på sidan 46);
- **Fokus på affärsresenärer och ett starkt kommersiellt erbjudande**
(se "—Core SAS—Fokus på affärsresenärer och ett starkt kommersiellt erbjudande" på sidan 47);
- **Förbättrad kostnadsbas**
(se "—Core SAS—Förbättrad kostnadsbas" på sidan 48);

- **Förenklad organisation**

(se "—Core SAS—Förenklad organisation" på sidan 50); och

- **Förstärkt kapitalstruktur**

(se "—Core SAS—Förstärkt kapitalstruktur" på sidan 50).

En mer utförlig beskrivning av Core SAS framgår av avsnittet "—Core SAS" på sidan 45.

Mål och målsättningar

Koncernens mål och målsättningar förblir oförändrade jämfört med när det ursprungliga Core SAS antogs i februari 2009. Koncernens mål har varit och förblir att skapa mervärde för kunder och samtidigt etablera Koncernen som en lönsam flygkoncern på lång sikt. I samband med Core SAS lanserade Koncernen "Service And Simplicity" som Koncernen anser skapar ett mervärde för kunderna och i synnerhet tillgodoser behoven hos Koncernens viktigaste kundsegment, så som EuroBonus Guldm medlemmar och affärsresenärer. För att etablera Koncernen som ett lönsamt flygbolag på lång sikt har Koncernen följande finansiella målsättningar:

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

Per den 31 december 2009 och för den tolv-månadersperiod som slutade 31 december 2009 uppnåddes inte något av dessa mål, och det fortsatt svaga makroekonomiska klimatet tillsammans med den kraftiga nedgången i efterfrågan på flygtjänster under 2009 har förse-nat Koncernens utveckling mot att uppnå dessa mål (se "Riskfaktorer – Risker relaterade till Koncernen—Det kan inte garanteras att Koncernen kommer att kunna uppnå de mål och prognoser som ingår i Core SAS. Om Koncernen inte lyckas uppnå dessa mål eller om Core SAS i övrigt inte är framgångsrikt kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat" på sidan 14).

Viktiga konkurrensfördelar

Attraktiv hemmamarknad

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

3,4 flygresor per capita under 2009, jämfört med 2,2 flygresor per capita inom EU.

Stark hemmarknadsposition

Koncernen var den största flygbolagskoncernen i Norden baserat på intäkter och ASK (offererade säteskilometer) 2009. Under 2009 var Koncernens respektive marknadsandelar i Danmark, Norge, Sverige och Finland 43%, 54%, 33% respektive 15%, baserat på det totala antalet passagerarsegment i varje land, inklusive interkontinentala passagerare. Koncernen utförde även cirka 44% av den interkontinentala flygtrafiken till och från Skandinavien baserat på antalet passagerare under 2009. För en mer utförlig beskrivning av källorna och beräkningen av statistik för marknadsandelar i Prospektet, se sidan 27 under "Bransch- och marknadsinformation". Koncernen har i synnerhet en hög marknadsandel inom affärsresesegmentet i Skandinavien, vilket generellt sett ger högre yield än privat- eller chartersegmentet. Koncernen bedömer att dess starka marknadsposition i första hand beror på positiva egenskaper som särskiljer Koncernen från dess konkurrenter - till exempel dess omfattande linjenätverk för i första hand affärsresor, de konkurrenskraftiga priserna, turtätheten och Koncernens omfattande produktkoncept av högkvalitativa och innovativa flygtjänster - och att allt detta förstärker Koncernens varumärken.

Tillförlitlig plattform för verksamheten

Koncernens uppfattning är att tillförlitligheten hos den nuvarande verksamhetsplattformen utgör en viktig styrka hos Koncernen. Koncernens verksamhet och flygprogram samt lanseringen 2009 av "Service And Simplicity" är utformade för att ge kunderna punktliga och tillförlitliga tjänster, vilka förstärker Koncernens varumärken. Scandinavian Airlines punktlighet, definierad som den procentuella andel flygningar som lyfter inom 15 minuter från tidtabellsenlig avgång, ökade från 85% 2008 till 90% 2009. Under samma period var Scandinavian Airlines regularitet, definierad som den procentuella andel flygningar som inte ställs in, 99% under både 2008 och 2009. Koncernen rankades av FlightStats som det punktligaste flygbolaget i Europa och det tredje punktligaste flygbolaget i hela världen (exklusive regionala flygbolag), baserat på den procentuella andel flygningar som ankom inom 15 minuter från planerad ankomsttid under 2009. Dessutom rankades Koncernen som det mest tillförlitliga flygbolaget i Europa vad gäller levererat bagage av AEA, baserat på antalet saknade väskor per passagerare under 2009. Utifrån undersökningar utförda på EuroBonus-kunder drar Koncernen slutsatsen att lanseringen av "Service And Simplicity" 2009 har gjort kunderna mer nöjda med Koncernens punktighet och tillförlitlighet. Koncernens anställda har varit en nyckelfaktor vid tillhandahållandet av den service och punktighetsnivån, som på dagsbasis är bland den bästa i Europa, vilket stödjer Service And Simplicity konceptet.

Omfattande affärserbjudande

Koncernens uppfattning är att dess innovativa tjänsteerbjudande inom ramarna för Service And Simplicity, i kombination med dess EuroBonus-program och allianser med flygbolagspartners, ger resenärer ett omfattande affärserbjudande av högkvalitativa flygtjänster till, från och inom Norden.

Innovativt och högkvalitativt serviceerbjudande

Koncernen har varit en föregångare när det gäller att tillhandahålla elek-

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

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

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

Som en del av Core SAS lanserade Koncernen 2009 "Service And Simplicity" som är Koncernens nya affärsmodell vilken i första hand inriktar sig på affärsresenärernas behov. Inom ramarna för "Service And Simplicity" implementerade Koncernen ett antal innovativa tjänster under 2009, till exempel att skicka boardingkort till passagerarnas mobiltelefoner och att det biometriskt incheckningsalternativet på inrikes flygningar i Skandinavien kompletterades med ett helt automatiserat bagageinlämningsystem som låter kunderna lämna sitt incheckade bagage direkt på bagagebandet. Se "Core SAS - Fokus på affärsresenärer och ett stärkt kommersiellt erbjudande - Service And Simplicity" på sidan 47.

EuroBonus

EuroBonus-programmet för frequent flyer-passagerare är ett viktigt inslag i Koncernens breda tjänsteutbud. Den 31 december 2009 hade EuroBonus-programmet ungefär 2,7 miljoner medlemmar och är det största lojalitetsprogrammet för flygbolag i Norden. EuroBonus utvecklar varumärkeslojalitet och uppmuntrar passagerare att resa med Koncernen och dess partnerflygbolag för att samla poäng som kan lösas in mot framtida resor samt mot vissa företagsprodukter och andra reseförmåner. Undersökningar bland EuroBonus-medlemmar



ger dessutom Koncernen möjlighet att analysera kundernas önskemål, till exempel att identifiera affärsresenärer och att utveckla och lansera nya produkter och tjänster som värderas högt av Koncernens kunder. Se ”–Försäljning, marknadsföring och lojalitetsprogram–EuroBonus” på sidan 57.

Strategi för partnerflygbolag

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

Flexibel struktur på flygplansflottan

Koncernens flyglinjenätverk kräver en diversifierad flotta av turboprop-, regionala jet-, medeldistans- och långdistansflygplan. Koncernens uppfattning är att den mix av flygplan som finns i flygplansflottan ger en flex-

ibel flottstruktur som är väl anpassad för Koncernens särskilda behov. Scandinavian Airlines har till exempel en mix av regionala- och medeldistansflygplan för att möta efterfrågan på flygningar mellan Skandinavien och övriga Europa samt dess inrikestrafik, speciellt i Norge och Sverige. Dessutom gör Widerøes flotta med turbopropflygplan det möjligt för regionala flygbolag att landa på korta landningsbanor i glesbygd längs den norska kusten, och Blue1:s flotta består av regionala jetflygplan vilka lämpar sig väl för det finska inrikesflyget och medeldistansflygplan som kan användas för Blue1:s flygningar mellan Finland och övriga Europa. Men en sådan mix innebär samtidigt vissa merkostnader, bland annat kostnader för att underhålla flera flygplanstyper, och begränsningar vid bemanningen av flygningar. Koncernens diversifierade flotta, i kombination med den varierande löptiden avseende de operationella leasar som finns, ger en hög grad av flexibilitet när det gäller att hantera kapaciteten på medellång sikt. Cirka 57% av Koncernens flotta finansieras med operationella leasar och ungefär 45% av dessa leasingavtal löper ut under 2010 och 2011. Att operationella leasingavtal löper ut har underlättat en del av de reduktioner av antalet flygplan som Koncernen genomför inom ramen för Core SAS och de förväntas fortsätta att underlätta för ytterligare reduktioner av antalet flygplan om behov av en reduktion, eller behov av ersättande av flygplan i Koncernens flygplansflotta, skulle uppstå. I takt med att de operationella leasingavtalen löper ut, räknar Koncernen med att man kommer att kunna välja att antingen fasa ut vissa av de äldre flygplanen, eller behålla dem i drift, beroende på Koncernens framtida kapacitetsbehov.

Tidigare implementeringar av förändringar i verksamheten

Koncernen har tidigare lyckats väl med att genomföra förändringar i verksamheten och kostnadsreduceringar. Från 2003 till 2006



genomförde Koncernen sitt besparingsprogram "Turnaround 2005" som påverkade över 1 300 driftsaktiviteter och ledde till att Koncernen lyckades reducera sin kostnadsbas för 2002 med totalt cirka 14 200 MSEK, före beaktande av engångskostnader för omstruktureringen om 1 400 MSEK.

2007 lanserade Koncernen Strategi 2011 i syfte att reducera kostnadsbasen för 2007 med ytterligare 2 800 MSEK. De kostnadsbesparande initiativen i Strategi 2011 omfattar en reduktion av antalet heltidsanställda, en centralisering av Koncernens inköpsverksamhet och en ökning av Koncernens produktivitet inom vissa verksamhetsområden, till exempel genom ett utökat ledningsansvar vid Koncernens call centers. I slutet av 2008 hade Koncernen genomfört cirka 2 500 MSEK av kostnadsbesparingsinitiativen under Strategi 2011, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 500 MSEK. De återstående initiativen, som motsvarar kostnadsbesparingar om cirka 300 MSEK, implementerades fullt ut under 2009 i enlighet med Core SAS.

2008 lanserade Koncernen dessutom ett kortsiktigt resultatförbättringsprogram med namnet Profit 2008 som omfattade åtgärder för att öka intäkterna och minska kostnader på kort sikt. I slutet av 2008 hade Koncernen genomfört Profit 2008 fullt ut, innebärande positiva resultat effekter om cirka 1 500 MSEK för Koncernen under 2008.

Koncernen har nyligen framgångsrikt implementerat en stor del av initiativen under Core SAS. I linje med den planerade implementeringen som antogs i februari 2009 kvarstår dock genomförandet av ett antal andra initiativ och avyttringar inom Core SAS och Koncernen fortsätter arbetet i denna del. För ytterligare information om Koncernens pågående arbete med att implementera Core SAS, se "–Core SAS" på sidan 45.

Core SAS

Nedanstående redogörelse innehåller framåtriktade uttalanden. Dessa framåtriktade uttalanden är baserade på Koncernens aktuella antaganden, förväntningar och uppskattningar om kommande händelser, på sätt som beskrivs mer detaljerat nedan. Som framgår av Koncernens resultat för räkenskapsåret 2009 jämfört med de antaganden, förväntningar och uppskattningar som låg bakom Core SAS när det antogs i februari 2009 är dessa framåtriktade uttalanden förenade med risker och osäkerhetsfaktorer och baserade på antaganden om Koncernen, vilket kan leda till att de faktiska resultaten kan komma att skilja sig avsevärt från de förväntade eller uppskattade. Se "Riskfaktorer–Risker relaterade till Koncernen–Det kan inte garanteras att Koncernen kommer kunna uppnå de mål och prognoser som ingår i Core SAS. Om Koncernen inte lyckas uppnå dessa mål eller om Core SAS i övrigt inte är framgångsrikt kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat" på sidan 14.

I syfte att öka Koncernens lönsamhet för att bemöta den senaste tidens ekonomiska nedgång och fortgående interna utmaningar godkände Styrelsen Core SAS i februari 2009. Core SAS är en förnyad strategisk inriktning med målet att fokusera och omorganisera Koncernens affärsverksamhet, och Koncernens uppfattning är att dess kapitalstruktur kommer att vara starkare när Core SAS väl har implementerats till fullo och att dess kostnadsbas för 2008 kommer att reduceras med cirka 7 800 MSEK före beaktande av engångskostnader för omstruktureringen om cirka 2 800 MSEK (varav cirka 1 800 MSEK redan har belastat resultatet under 2009). Koncernen implementerade framgångsrikt en stor del av initiativen inom ramen för Core SAS under 2009. Bland annat avyttrades vissa icke-kärnverksamheter, Koncernens kapacitet reducerades för att fokusera på

sträckor som är viktiga för affärsresenärer, Koncernens kostnadsbas för 2008 reducerades kraftigt, Koncernens affärsstruktur omorganiserades, löptiden förlängdes för cirka 6 500 MSEK av Koncernens lån och Koncernens företrädesemission på cirka 6 000 MSEK fulltecknades i april 2009. I enlighet med den planerade implementeringen av Core SAS som antogs i februari 2009 kvarstår dock genomförandet av ett antal andra initiativ och avyttringar inom Core SAS och Koncernen fortsätter arbetet i denna del.

Medan Koncernen har gjort betydande framsteg med Core SAS, dröjde det svaga makroekonomiska klimatet sig kvar under 2009, vilket ledde till en avsevärt minskad efterfrågan på flygtjänster på Koncernens kärnmarknader. Därför var Koncernens passagerarantal, yield och lönsamhet under 2009, samt Koncernens finansiella beredskap i slutet av 2009, betydligt lägre än vad Koncernen hade förutspått i de antaganden och prognoser som låg bakom Core SAS när strategin antogs i februari 2009. Dessutom blev Koncernens omstrukturingskostnader för Core SAS under 2009 betydligt högre än väntat, främst på grund av den oväntat stora nedgången i efterfrågan på flygresor, som tvingade Koncernen att ställa av flygplan i snabbare takt än väntat. På grund av detta blev leasingkostnaderna för avställda flygplan, vilka betraktas som omstrukturingskostnader, högre än väntat, och dessa kostnader steg ytterligare eftersom den svaga marknaden gjorde det svårare att hyra ut avställda flygplan i andra hand. Fler piloter än väntat accepterade dessutom erbjudanden om att gå i förtida pension och kostnaden för avgångsvederlag till andra anställda till följd av nedskärningarna i flottan och kapaciteten var högre än förväntat. De lägre än förväntade intäkterna under 2009 medförde också högre nettoutflöden av rörelsekapital på grund av färre förskottsbetalda biljetter. Dessa faktorer, tillsammans med att inkomsterna från avyttring av tillgångar blev lägre än väntat, har haft signifikant negativ inverkan på Koncernens kassaflöde och likviditet.

För att bemöta det fortsatt svaga makroekonomiska klimatet har Koncernen gjort förändringar i Core SAS genom att lägga till ytterligare omfattande kostnadsbesparande åtgärder, genom att söka refinansiering av Koncernens obligationer till ett värde av ungefär 2 000 MSEK som förfaller under 2010 samt genom att omstrukturera Koncernen ytterligare. Det justerade Core SAS-programmet innefattar ytterligare kostnadsbesparande åtgärder om cirka 3 800 MSEK som har identifierats av Koncernen sedan Core SAS antogs i februari 2009. Koncernen förväntar sig därför att initiativen enligt det justerade kostnadsbesparingsprogrammet Core SAS ska minska Koncernens kostnadsbas för 2008 med ungefär 7 800 MSEK före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 2 800 MSEK. Per den 31 december 2009 hade Koncernen implementerat ungefär 3 500 MSEK av dessa kostnadsbesparingsinitiativ (ungefär 45% av det justerade kostnadsbesparingsprogrammet Core SAS), före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om 1 800 MSEK under 2009. Dessutom genomför Koncernen Företrädesemissionen för att stärka Koncernens likviditet och för att stödja den fullständiga implementeringen av de återstående delarna av Core SAS. Koncernen förväntar sig att Core SAS ska genomföras helt under 2010 och 2011. Som framgår av den mer detaljerade beskrivningen nedan innefattar Core SAS en ytterligare minskning av antalet flygningar och destinationer för Koncernens flygbolag. Även om intäkterna förväntas minska till följd av dessa förändringar, är Koncernens uppfattning att genomförandet av initiativen i Core SAS kommer att leda till ett förenklat, mer effektivt och lönsamt flygbolag på lång sikt.

Fokus på den nordiska hemmamarknaden

Koncernen har för avsikt att avyttra sina ägarandelar i de flygbolag utanför Norden som inte direkt ingår i kärnverksamheten och har redan avyttrat ägarandelar i vissa bolag, inklusive airBaltic, Spanair och bmi. Till följd av den lettiska regeringens beslut i början av 2008 att upphöra med privatiseringen av airBaltic undertecknade Koncernen ett slutgiltigt avtal i december 2008 om att sälja sitt innehav om 47,2% till ledningen i airBaltic för en köpeskilling om 14 miljoner lettiska lats ("**LVL**") (cirka 216 MSEK). Försäljningen av Koncernens andel i airBaltic slutfördes i januari 2009. Vidare ingick även Koncernen den 30 januari 2009 ett slutgiltigt avtal om försäljning av cirka 80,1% av Spanair med en grupp investerare i Katalonien, Spanien, under ledning av Consorci de Turisme de Barcelona och Catalana d'Iniciatives. Försäljningen av Spanair avslutades i mars 2009. I oktober 2009 ingick Koncernen ett avtal om att sälja sin andel i bmi till ett av Lufthansas intressebolag, och försäljningen avslutades i november 2009. Se "Operationell och finansiell översikt—Översikt—Sammanfattning av avyttringar" på sidan 68. Utöver dessa avyttringar räknar Koncernen med att avyttra sina andelar i andra flygbolag som inte ingår i dess kärnverksamhet, inklusive Air Greenland, Estonian Air och Skyways.

Utöver de flygbolag som inte ingår i kärnverksamheten, har Koncernen dessutom avyttrat eller upphört med vissa frakttjänster, inklusive försäljningen i februari 2009 av Koncernens ägarandel i Cubic Air Cargo ("**Cubic**"), som var en affärsenhet inom SAS Cargo som tillhandahöll tjänster för fraktförsäljning till Koncernen och vissa andra flygbolag, till NordicGSA ApS. Koncernen har också upphört med sin fraktverksamhet med särskilda fraktflygplan och en betydande del av denna hade redan avvecklats innan Core SAS implementerades. För närvarande räknar Koncernen dessutom med att avyttra sina ägarandelar i Spirit Air Cargo Handling ("**Spirit**"), en affärsenhet inom SAS Cargo som tillhandahåller tjänster för frakthantering, och Trust Forwarding ("**Trust**"), en affärsenhet inom SAS Cargo som tillhandahåller speditionstjänster, exempelvis dörr-till-dörr-leveranser, anpassade fraktlösningar och hantering av import- och exportdokumentation. Koncernen har dock för avsikt att bibehålla sin "Cargo Belly-verksamhet", eftersom den genererar avsevärda intäkter på Koncernens interkontinentala flygningar och då Koncernen tror att Cargo Belly kan bli en lönsam del av Koncernens kärnverksamhet.

Koncernen har även upphört med och outsourcat en del av sina ground handling-tjänster utanför Skandinavien, bland annat i Finland, Frankrike, Schweiz och USA, och Koncernen planerar att upphöra med och outsourca ytterligare ground handling-tjänster, till exempel i Storbritannien och Estland. Koncernen räknar med att avyttra och outsourca större delen av ground handling-verksamheten utanför Skandinavien, med undantag för vissa inköpsfunktioner och administrativa funktioner som Koncernen anser är strategiskt viktiga att ha kvar internt. Inom Skandinavien kommer ground handling-verksamheten i Köpenhamn, Oslo och Stockholm att behållas, medan verksamheten vid andra flygplatser än hubflygplatser för närvarande utvärderas.

Genom Core SAS har Koncernen avyttrat eller avvecklat en del av sina tjänster relaterade till mer omfattande flygplansunderhåll, främst i Norge och Estland, och har ökat sin användning av outsourcing för att tillgodose Koncernens kontinuerliga behov av underhållstjänster. Koncernen fortsätter att implementera Core SAS och planerar att avyttra och outsourca ytterligare flygplansunderhåll. Koncernen planerar dock att fortsätta med att utföra lättare underhållsverksamhet, exempelvis underhåll på flygplan som behövs varje dag eller varje vecka.

Fokus på affärsresenärer och ett stärkt kommersiellt erbjudande

Fokus på affärsresenärer

Under Core SAS har Koncernen lagt ned ett stort antal av Scandinavian Airlines kortlinjer inom Skandinavien och mellan Skandinavien och övriga Europa ("**SAS kortlinjer**") för att reducera kapaciteten och för att nätverket inom SAS kortlinjer skulle fokusera på lönsamma flyglinjer. Koncernen lade ned totalt 53 SAS kortlinjer under 2008 och 2009, inklusive 42 linjer till fritidsdestinationer, vilket är linjer som transporterade färre än 1 000 EuroBonus Guld-medlemmar under 2008 och i första hand är destinationer i Sydeuropa. Nio av dessa är sekundära affärslinjer, vilket innebär att de hade mellan 1 000 och 6 000 EuroBonus Guld-passagerare under 2008, och två affärslinjer vilket är linjer som hade mer än 6 000 EuroBonus Guld-passagerare under 2008. Koncernen planerar att fortsätta lägga ned andra kortdistanslinjer som förväntas bli olönsamma under 2010. Dessa reduceringar utformades dessutom på ett sätt som var avsett att minimera eventuella negativa effekter på Koncernens viktigaste kundgrupper, inkluderande EuroBonus Guld-medlemmar, affärsresenärer och transferpassagerare som har matats in i Koncernens nätverk av partnerflygbolag. Trots reduceringen av SAS kortlinjer under 2009 har Koncernen behållit cirka 84% av sina affärslinjer och cirka 68% av sina sekundära affärslinjer.

Utöver nedläggningen av 53 SAS kortlinjer har Koncernen lagt ned fyra interkontinentala flyglinjer under Core SAS (ungefär 31% av Koncernens interkontinentala flyglinjer i början av 2009) för att reducera kapaciteten och samtidigt behålla Koncernens strategiskt viktiga närvaro på den interkontinentala marknaden. Även om Koncernens interkontinentala flyglinjer tidigare var mindre lönsamma än SAS kortlinjer är Koncernens uppfattning att de interkontinentala linjerna är strategiskt viktiga för Koncernen av flera skäl. För det första använder Koncernens viktigaste kundsegment, vilket inkluderar EuroBonus Guld-medlemmar och affärsresenärer, ofta Koncernens direktflyg till stora interkontinentala destinationer, vilket innefattar ett antal affärsdestinationer som New York, Tokyo och Dubai. Enligt flygtrafiksundersökningar publicerade av både Boeing och Airbus, kommer trafiken på interkontinentala flyglinjer, inklusive Koncernens interkontinentala flyglinjer att växa snabbare än flygningar inom Europa de närmsta åren.

När Core SAS antogs i februari 2009 räknade Koncernen med att dessa kapacitetsminskningar skulle reducera Koncernens ASK med cirka 18% när de väl hade implementerats helt samt reducera Koncernens flotta med cirka 20 flygplan.

Sedan antagandet av Core SAS har Koncernen ökat sitt mål gällande kapacitetsminskning och räknar nu med att den totala Core SAS kapacitetsminskningen ska reducera Koncernens ASK med cirka 20% och Koncernens flotta med 21 flygplan. Under 2009 reducerade Koncernen sin flotta med 18 flygplan och Koncernen räknar med att om dessa kapacitetsminskningar hade varit helt implementerade i början av 2009, hade Koncernens ASK reducerats med cirka 18% under 2009 jämfört med 2008. Eftersom kapacitetsminskningarna implementerades under 2009, minskade Koncernen dock sin ASK under 2009 med cirka 15%. Dessutom räknar Koncernen med att den återstående kapacitetsminskningen ska vara genomförd 2010, primärt genom en minskning av chartertrafiksvolymer.

Service And Simplicity

Genom Core SAS har Koncernen lanserat ett nytt kommersiellt koncept som kallas "Service And Simplicity". Målgruppen för det nya

konceptet är affärsresenärer och modellen är utformad för att stärka Koncernens ställning som en leverantör av högkvalitativa flygtjänster som förenklar de administrativa problem som förknippas med flygresor. "Service And Simplicity" är ett nytt, övergripande kommersiellt koncept som innefattar både Koncernens befintliga innovativa tjänster samt även flera nya tjänster och funktioner som har implementerats eller kommer att implementeras genom Core SAS. Nedan beskrivs Koncernens nuvarande planer för "Service And Simplicity", men konceptets innehåll kan komma att förändras och avvika från dessa planer.

En viktig del i konceptet "Service And Simplicity" har varit att omforma Koncernens nätverk, flygtidtabeller och prissättning för att bättre prioritera affärsresenärernas behov, främst genom att flyga till de destinationer och på de tider då affärsresenärer helst vill flyga. I tillägg till minskning av antalet flyglinjer som diskuteras ovan (se "—Core SAS—Fokus på affärsresenärer och ett stärkt kommersiellt erbjudande—Fokus på affärsresenärer" på sidan 47) har Koncernen även börjat införa genomgående principer för standardprissättning för sina flygbolag, och Koncernen fortsätter att stärka relationerna med vissa medlemmar i Star Alliance för att kunna ge sina kunder enklare åtkomst till ännu fler affärsdestinationer över hela världen.

"Service And Simplicity" innefattar även flera nya elektroniska och andra tjänster som är avsedda att förenkla resandet och förbättra kvaliteten på Koncernens tjänster. Dessa nya tjänster inkluderar att skicka boardingkort till passagerarnas mobiltelefoner och att skicka under rättelser per e-post och SMS till samtliga passagerare. Koncernen har även kompletterat sitt biometriskt incheckningsalternativ med ett helt automatiserat bagageinlämningsystem på vissa flygplatser vilket gör det möjligt för kunder att lägga sitt incheckade bagage direkt på bagagebandet, utan att behöva vänta på flygplatspersonal. Dessutom planerar Koncernen att introducera bagageinlämning vid diskar som är reserverade för resenärer i Business Class och EuroBonus Gold-medlemmar på vissa av Koncernens destinationer.

Koncernen har även för avsikt att stärka lojaliteten hos sina affärskunder genom att förändra sitt EuroBonus-program. Enligt det reviderade EuroBonus-programmet som förväntas bli infört under första halvåret 2010 kommer medlemmarna att få tillgång till fler bonusbiljetter och kommer att kunna lösa in sina EuroBonuspoäng enligt ett värdebaserat system, det första i sitt slag att erbjudas av ett europeiskt flygbolag. Istället för att låsa det antal EuroBonuspoäng som krävs för en viss flygning eller flyglinje, kommer medlemmarna att kunna lösa in sina poäng mot biljetter eller andra produkter baserat på priset för den aktuella biljetten eller produkten. För att utöka utbudet av produkter och tjänster tillgängliga för EuroBonus-kunderna när de skall lösa in sina EuroBonuspoäng har Koncernen dessutom planer på att öka antalet externa partners till EuroBonus-programmet till exempel avseende företag som erbjuder finansiella tjänster, detaljhandlare och försäkringsbolag. Till exempel meddelade Koncernen i februari 2009 att ett nytt samarbete inletts med American Express genom vilket Koncernen avser att erbjuda affärs- och privatresenärer en mängd nya finansiella tjänster och produkter.

Inom ramarna för "Service And Simplicity" har Koncernen introducerat ett antal nya tjänster för att öka Koncernens intäkter utanför kärnverksamheten med försäljning av flygbiljetter, och Koncernen planerar att fortsätta lansera andra liknande tjänster inom ramarna för "Service And Simplicity". Koncernen ökade till exempel användningen av tillägsprodukter till flygbiljetter under 2009, exempelvis köp av reseförsäkringar, reservation av hyrbilar och bokning av hotellrum, när

kunder köper biljetter via Koncernens webbplatser. Dessutom ökade Koncernen antalet produkter som fanns att köpa ombord på Koncernens flygningar under 2009.

Slutligen har Koncernen implementerat ett antal initiativ för att prioritera behoven hos företagskunder, vilka kommer att kunna anpassas till ett företags storlek och specifika behov. Koncernen har till exempel introducerat lojalitetsprogram för företagskunder för att ge dessa incitament att flyga med Koncernen. Koncernen har även utökat användningen av elektroniska bokningsverktyg för företag, vilket möjliggör för företagen att boka flygbiljetter via Koncernens webbplats. Dessutom har Koncernen skrivit kontrakt direkt med ett stort antal företag för att erbjuda dessa företagskunder rabatterade priser för enkelresor genom konceptet "SAS Credits", som är en bonus som lämnas till företagskunder och kan användas för resor med Koncernens flygbolag.

Förbättrad kostnadsbas

I februari 2009 aviserade Koncernen ett kostnadsbesparingsprogram som förväntades minska Koncernens kostnadsbas för 2008 med cirka 4 000 MSEK som en del av det ursprungliga Core SAS-programmet, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 900 MSEK. Samtidigt som Core SAS implementeras har Koncernen fortsatt att identifiera fler kostnadsbesparingsinitiativ som skulle kunna reducera kostnadsbasen ytterligare, och i varje enskilt fall har Koncernen utökat kostnadsbesparingsprogrammet Core SAS med nya initiativ av den här typen. Detta har medfört att den justerade Core SAS-planen för närvarande omfattar ett kostnadsbesparingsprogram som förväntas minska Koncernens kostnadsbas för 2008 med totalt cirka 7 800 MSEK, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om cirka 2 800 MSEK (varav cirka 1 800 MSEK nedan bokförts under 2009). Av dessa initiativ är cirka 500 MSEK av de förväntade kostnadsbesparingarna beroende av framtida ändringar av Koncernens kollektivavtal med vissa av dess fackföreningar.

Tabellen nedan visar en översikt över det ursprungliga kostnadsbesparingsprogrammet Core SAS och varje efterföljande förändring av det ursprungliga programmet.

Den 31 december 2009 hade Koncernen implementerat cirka 3 500 MSEK av ovanstående kostnadsbesparingsinitiativ (cirka 45% av det justerade kostnadsbesparingsprogrammet Core SAS), före beaktande av engångskostnader för omstrukturering om 1 800 MSEK under 2009, vilket var i linje med Koncernens planerade implementering av Core SAS när programmet antogs i februari 2009. Koncernen redovisade dock omstruktureringens kostnader om cirka 1 800 MSEK inom ramarna för Core SAS under 2009, vilket var ungefär 900 MSEK mer än förväntat, främst på grund av den oväntat kraftiga nedgången i efterfrågan på flygresor, vilket tvingade Koncernen att ställa av flygplan i snabbare takt än förväntat. Följaktligen blev leasingkostnader för avställda flygplan, som Koncernen beslutade att inkludera i omstruktureringens kostnader efter lanseringen av Core SAS i februari 2009, högre än väntat och dessa kostnader ökade ytterligare eftersom Koncernen hade svårigheter med att hyra ut avställda flygplan i andra hand på grund av nedgången i efterfrågan på flygresor. Dessutom accepterade fler piloter än väntat erbjudandet om att gå i förtida pension och kostnaden för avgångsvederlag till andra anställda till följd av nedskärningarna i flottan och kapaciteten var högre än förväntat. Inom ramarna för det modifierade kostnadsbesparingsprogrammet Core SAS förväntar sig Koncernen att de återstående engångskostnaderna för omstrukturering kommer att uppgå till totalt cirka 1 000 MSEK under 2010 och 2011, varav merparten under 2010 enligt Koncernens bedömning. Engångskostnader för omstrukturering innefattar främst utbetalningar till uppsagda anställda, kostnader för flygplan som återlämnas, leasingkostnader för avställda flygplan, hyra för utrymda byggnader samt andra implementerings- och omstruktureringens kostnader.

Det ursprungliga kostnadsbesparingsprogrammet Core SAS lanserades i februari 2009 och omfattade kostnadsbesparingsinitiativ på cirka 1 000 MSEK som överfördes från programmet Strategy 2011 (varav cirka 700 MSEK implementerades under andra halvåret 2008), samt administrativa och operationella kostnadsbesparingsinitiativ om 1 700 MSEK. Dessa administrativa och operationella initiativ består av Koncernens förenkling av organisationen som avslutades i maj 2009 (se "Förenklad organisation" på sidan 50) och fler än 200 operationella aktiviteter inom Koncernens samtliga affärsområden,

Datum för offentliggörande	Ungefärliga, förväntade kostnadsbesparingar per år ¹	Översikt
Februari 2009	4 000 MSEK	<ul style="list-style-type: none"> ● Cirka 1 000 MSEK från kostnadsbesparingsinitiativ som överförts från Koncernens program Strategy 2011. ● Cirka 1 700 MSEK från kostnadsbesparingsinitiativ, inklusive drygt 200 operationella aktiviteter och Koncernens omorganisation som var slutförd i maj 2009 samt ● Cirka 1 300 MSEK från kostnadsbesparingar genom justeringar av Koncernens kollektivavtal med fackföreningar i januari 2009.
Augusti 2009	500 MSEK	<ul style="list-style-type: none"> ● Ytterligare kostnadsbesparingsinitiativ, inklusive operationella initiativ som främst är kopplade till Koncernens inköp och tekniska verksamhet.
November 2009	800 MSEK	<ul style="list-style-type: none"> ● Kostnadsbesparingsinitiativ om cirka 700 MSEK, inklusive operationella och administrativa initiativ, främst i samband med SAS Techs inköp samt ● Kostnadsbesparingar om cirka 130 MSEK från justeringar i Koncernens kollektivavtal med vissa fackföreningar i november 2009.
Februari 2010	2 000 MSEK	<ul style="list-style-type: none"> ● Administrativa och operationella kostnadsbesparingsinitiativ om cirka 1 500 MSEK, inklusive flytten av Koncernens huvudkontor, rationaliseringsinitiativ inom Koncernens mark tjänster och SAS Tech samt ytterligare inköpsrelaterade initiativ, samt ● Förväntade kostnadsbesparingar om cirka 500 MSEK från ytterligare ändringar i Koncernens kollektivavtal med vissa fackförbund där förhandlingar fortfarande pågår.
Mars 2010	500 MSEK	<ul style="list-style-type: none"> ● Kostnadsbesparingar om cirka 500 MSEK genom ändringar i Koncernens kollektivavtal med vissa fackförbund som slutfördes 12 mars 2010.
Totalt:	7 800 MSEK	

¹ Alla belopp representerar den förväntade minskningen i Koncernens kostnadsbas för 2008 när respektive initiativ har implementerats helt, före beaktande av engångskostnader för omstrukturering. Engångskostnaderna för omstrukturering för det modifierade Core SAS-programmet förväntas uppgå till sammanlagt 2 800 MSEK varav cirka 1 800 MSEK spenderades under 2009.

inklusive flygverksamhet, ground handling, underhåll, outsourcing, inköp och försäljning samt administrativa funktioner. Exempelvis har Koncernen reducerat sina bränslekostnader inom flygverksamheten genom ett flertal åtgärder, som att installera så kallade winglets för att förbättra flygplanens aerodynamiska egenskaper och därmed minska bränsleförbrukning. Koncernen har dessutom initierat kostnadsbesparande åtgärder inom sin ground handling och underhållsverksamhet, vilket bland annat inkluderar att automatisera systemet för bagagehantering på vissa flygplatser och genomföra en outsourcing av hanteringen av Koncernens lättare reservdelar till flygplan. Koncernen har även omförhandlat vissa av sina inköps- och outsourcingavtal, bland annat avtal avseende cateringtjänster i Skandinavien.

Den sista delen av det ursprungliga Core SAS omfattar kostnadsbesparingar på cirka 1 300 MSEK till följd av Koncernens nya kollektivavtal med kabinpersonal, piloter och markpersonal i januari 2009. Beloppet inkluderar inte en engångskostnadsbesparing om 156 MSEK genom återföring av vissa pensionskostnader avseende Scandinavian Airlines i Norge. Dessa var hänförliga till ett tidigare kollektivavtal från 2007, som ersatts av de nya överenskommelserna med fackföreningarna. Kostnadsbesparingarna inkluderar annullering av tidigare framförhandlade löneökningar för kabin- och markpersonal (avseende cirka 320 MSEK i förväntade kostnadsbesparingar), en lönesänkning med 6% för piloter och vissa personer i Koncernens ledning, en sänkning av ersättningen för Bolagets styrelseledamöter med 6% från och med januari 2009 och en reducering av pensions- och försäkringsförmåner som tillhandahålls anställda. De nya kollektivavtalen innehåller även ett antal förändringar i personalförmåner, vilka kommer att sänka kostnaderna och öka Koncernens produktivitet, till exempel minskning av antalet semesterdagar och andra arbetsfria dagar, minskning av antalet schemarestriktioner, ökning av antalet arbetstimmar per anställd och sänkning av de dagtraktamenten som betalas ut till kabinpersonal och piloter. De underliggande kollektivavtalen, dvs. pilotavtalen och de centralt slutna kollektivavtalen som löper ut 2010, är föremål för sedvanliga kollektivavtalsförhandlingar under de kommande åren.

De kostnadsbesparingsinitiativ om 500 MSEK som aviserades i augusti 2009 omfattar ett antal operationella aktiviteter som Koncernen började implementera 2009. Dessa initiativ var främst kopplade till Koncernens inköp och tekniska verksamhet inom Scandinavian Airlines, men omfattade även kostnadsbesparingsinitiativ inom Koncernens markservice, Widerøe och Blue1. Dessa kostnadsbesparingsinitiativ inkluderar insatser såsom omförhandling av leveransavtal med vissa leverantörer, centralisering av komponentförvaltningen inom Scandinavian Airlines, ytterligare nedskärningar av heltidsanställda, lönestopp och minskningar av pensionsutbetalningar.

De kostnadsbesparingsinitiativ om 830 MSEK som aviserades i november 2009 består av: (1) cirka 700 MSEK i kostnadsbesparingsåtgärder avseende ett antal administrativa och operationella aktiviteter, främst förbättringar av Koncernens inköpsverksamhet, speciellt för SAS Tech och (2) cirka 130 MSEK i förväntade kostnadsbesparingar relaterade till Koncernens nya kollektivavtal, vilka slutits i november 2009 med de fackföreningar som företräder kabinpersonalen i Sverige och Norge samt markpersonalen i Danmark. Dessa nya kollektivavtal var resultatet av förhandlingarna med de fackföreningar som företräder Koncernens anställda piloter och kabinpersonal och påbörjades i juni 2009 för att bland annat uppnå en 10- till 20-procentig minskning i löne- och pensionskostnader.

För att förbättra Koncernens lönsamhet ytterligare och för att

förbättra konkurrenskraften gentemot andra flygbolag, framför allt lågprisbolag, aviserade Koncernen i februari 2010 ytterligare kostnadsbesparingsinitiativ på cirka 2 000 MSEK inom ramarna för Core SAS. Av dessa kostnadsbesparingsinitiativ förväntas ungefär 1 500 MSEK komma från ytterligare administrativa och operationella initiativ som inte är beroende av att fackföreningarna går med på Koncernens krav. De administrativa initiativen omfattar ytterligare centralisering av Koncernens organisation, ytterligare nedskärning av den administrativa personalen i enlighet med Koncernens minskade flotta och linjenätverk samt Koncernens planer att flytta huvudkontoret. De nya operationella initiativen omfattar permanenta nedskärningar bland kabinpersonal och piloter, förändringar i Scandinavian Airlines markverksamhet genom förbättrade och automatiserade processer som förväntas öka effektiviteten, samt strukturella förändringar av SAS Techs underhållsverksamhet som bland annat innebär ytterligare personalnedskärningar. De nya kostnadsbesparingsinitiativen inkluderar även ytterligare inköpsrelaterade besparingar, till exempel initiativ för att minska kostnaderna för inköp och transport av produkter från tredjepartsleverantörer samt kostnadsbesparingsinitiativ inom Widerøe och Blue1. De kostnadsbesparingsinitiativ som aviserades i februari 2010 omfattar dessutom förväntade kostnadsbesparingar på cirka 500 MSEK som är beroende av framtida ändringar av Koncernens kollektivavtal med vissa av dess fackföreningar. Koncernen planerar att dessa framtida ändringar skall minska kostnader genom flera förändringar, såsom ökad flexibilitet vid planerandet av flygscheman och ökat användande av deltidsanställda och kontraktpersonal. Dessa ändringar är för närvarande under förhandling med fackföreningarna.

I februari 2010 undertecknade Koncernen också en avsiktsförklaring med fackföreningar som representerar piloter och kabinpersonal, som innefattar ett klart åtagande att godkänna ytterligare besparingsåtgärder om 500 MSEK per år. Koncernen nådde en slutgiltig överenskommelse med piloterna och kabinpersonalen kring dessa åtgärder den 12 mars 2010, vilket inkluderar frysningar och minskningar av löner liksom minskade pensionsförpliktelser, traktementen och andra ersättningar.

När Koncernen antog Core SAS i februari 2009 förväntade sig Koncernen att Koncernens kapacitetsminskningar, omorganisation och kostnadsbesparingsinitiativ gemensamt skulle minska Koncernens heltidsanställda med cirka 3 600. Till följd av dessa initiativ under 2009 minskade Koncernen sina heltidsanställda med cirka 2 900 (cirka 17% av Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda under 2009). Dessutom, eftersom Koncernen har identifierat ytterligare kostnadsbesparingsinitiativ under 2009 och 2010, förväntar sig Koncernen för närvarande att Core SAS (exklusive effekterna av avyttring eller nedläggning av icke-kärnverksamheter) minskar Koncernens heltidsanställda med totalt sett 4 600. Koncernen förväntar sig att nedskärningen av de återstående 1 700 anställda kommer att vara helt genomförd under 2010 och 2011.

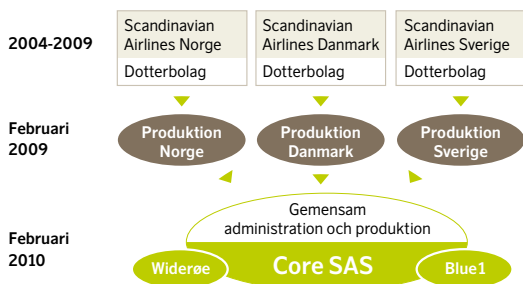
Koncernen anser att den har utvecklat en bärkraftig implementeringsplan som är utformad för att ge ledningen tydliga mandat att genomföra kostnadsreduceringar samtidigt som utvecklingen av åtgärderna kontinuerligt övervakas. Ett programkontor har till exempel inrättats med särskilda resurser och ansvar att följa upp kostnadsbesparingsprogrammet och fortsätta att identifiera andra möjligheter till kostnadsbesparingar. Trots de förväntade kostnadsbesparingarna genom Core SAS bedömer Koncernen att den fortsatt kommer att ha en relativt sett hög kostnadsbas jämfört med lokala lågpris konkurrenter, främst på grund av sina avtal med fackföreningarna, och efter

det att hänsyn har tagits till skillnader i produkten och servicen som tillhandahålls av Koncernen i jämförelse med sina lågpriskonkurrenter. Se "Riskfaktorer–Risker relaterade till flygbranschen–Koncernen är verksam inom en mycket konkurrensutsatt bransch" på sidan 9 och "Riskfaktorer–Risker relaterade till Koncernen–Oförmåga att bibehålla personalkostnader på en konkurrenskraftig nivå kan skada Koncernens finansiella resultat" på sidan 19.

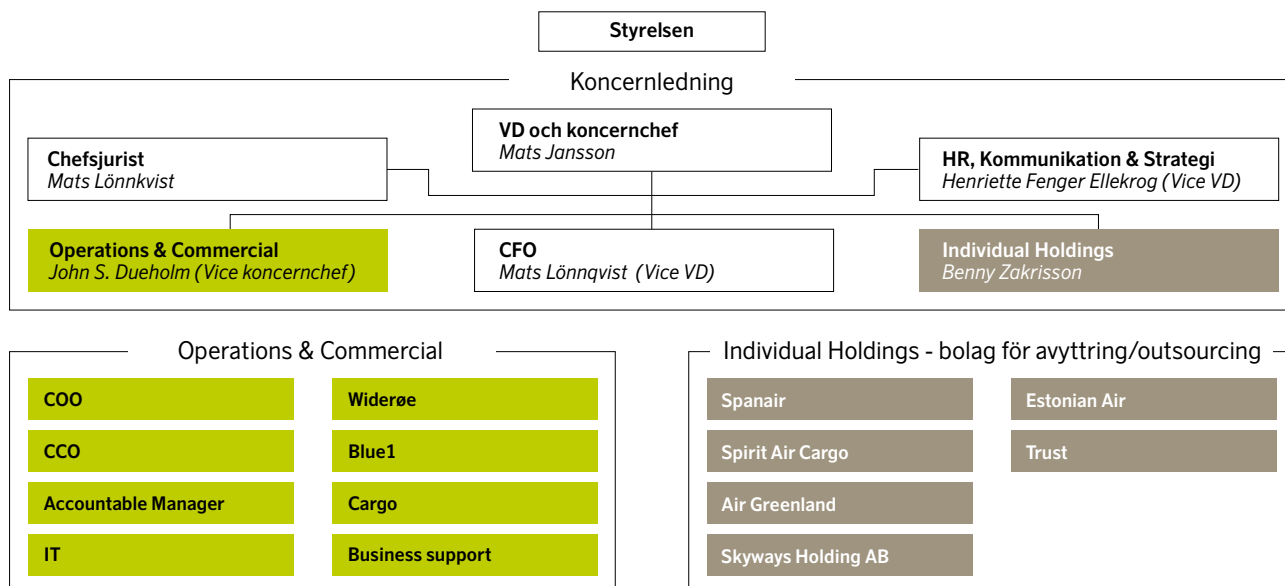
Förenklad organisation

I samband med genomförandet av Core SAS omstrukturerade Koncernen sin övergripande affärsorganisation under 2009 för att centralisera vissa funktioner inom försäljning och administration, organisera Koncernens ground handling-tjänster och Scandinavian Airlines till flygplatserna i Köpenhamn, Stockholm och Oslo och separera Koncernens icke-kärnverksamhet till Individual Holdings. I februari 2010 lanserade Koncernen en andra omorganisering inom ramarna för Core SAS som förväntas centralisera Koncernens verksamhet ytterligare. I samband med denna omorganisering har Koncernen inrättat en enskild produktionsenhet som ansvarar för samtliga Koncernens flygningar, markservice och teknisk service över hela världen samt centraliserat sina affärsmässiga aktiviteter genom att etablera

Vägen mot en förenklad organisation



SAS koncernens affärsorganisation och ansvarsområden per den 15 mars 2010



en enskild enhet med ansvar för försäljnings- och marknadsföringsaktiviteter världen över. Koncernens uppfattning är att den nya organisationen är mer kundorienterad då produktutbudet till Koncernens samtliga kunder, oavsett ursprungsland, kommer att vara detsamma och då Koncernens försäljnings- och marknadsföringsåtgärder kommer att centraliseras. Den förenklade organisationen som förväntas vara på plats under andra kvartalet 2010 bedöms bli både enklare och effektivare. Nedanstående bild visar den nya affärsorganisationen och ansvarsområden.

Förstärkt kapitalstruktur

Inom ramen för Core SAS stärkte Koncernen sin kapitalstruktur genom att genomföra en Företrädesemission om cirka 6 000 MSEK i april 2009 och genom att förlänga löptiden för cirka 6 500 MSEK av Koncernens kreditfaciliteter under 2009. För att bemöta det fortsatt svaga makroekonomiska klimatet under 2009 genomför Koncernen denna Företrädesemission för att stärka Koncernens likviditet och stödja fullständig implementering av de återstående delarna av Core SAS. I april 2010 fullbordade Koncernen refinansieringen Koncernen cirka 2 000 MSEK av Koncernens obligationer som förfaller under 2010.

I februari 2009 omförhandlade Koncernen villkoren för fem kreditfaciliteter, motsvarande cirka 6 500 MSEK av Koncernens kreditfaciliteter per den 31 december 2008. De nya avtalen syftade till att förlänga löptiden för avtalen till 2012 eller 2013. Dessa omförhandlade avtal omfattar Koncernens revolverande kreditfacilitet om 366 MEUR (förlängd löptid till juni 2012), tre outnyttjade bilaterala kreditfaciliteter med ett totalt värde om 1 250 MSEK (förlängd löptid till juni 2012 eller senare) och en ytterligare kreditfacilitet om 156 MUSD (förlängd löptid till april 2013), vilken därefter reducerats till cirka 140 MUSD. Se "Legala frågor och kompletterande information –Väsentliga avtal –Ändringar av kreditavtal" på sidan 119.

I mars 2010 gav Bolaget ut ytterligare obligationer under sitt EMTN-program till ett totalt nominellt belopp om 60 MEUR (cirka 580 MSEK). Obligationerna kommer att förfalla 2011 och Koncernen har

en option att förlänga förfalldatumet till 2016. I april gav Bolaget ut ett konvertibelt obligationslån till en ränta om 7,5% och till ett totalt nominellt belopp av 1 600 MSEK, som under vissa förutsättningar är konvertibelt till Aktier (Se "Aktiekapital och ägarförhållanden–Konvertibler" på sidan 103). Dessa utgivningar utfördes som en del av refinansieringen av de obligationer med ett sammanlagt kapitalbelopp på cirka 2 000 MSEK utgivna av Bolaget som förfaller 2010.

Koncernen har dessutom erhållit investeringsåtaganden (*Commitment Letters*) från investerare i samband med utgivandet av icke säkerställda obligationer, till en ränta om 13,5% och till ett totalt nominellt belopp om cirka 1 000 MSEK som förfaller 2012 (med en option att förlänga förfalldatumet till 2013). Utgivandet av obligationerna och investerarnas förpliktelse att teckna obligationerna är bland annat villkorat av ett fullbordande av Företrädesemissionen.

Historia och utveckling

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

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

Huvuddelen av Koncernens affärsverksamhet bedrivs i SAS Konsortiet som bedriver verksamhet under varumärket Scandinavian Airlines från Koncernens hubflygplatser, dvs. Kastrup, Gardermoen

och Arlanda. Koncernen har i över 60 år genomfört flygningar under namnet Scandinavian Airlines, såväl inom Skandinavien som till övriga Europa samt till utvalda interkontinentala destinationer.

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

1986 grundade Koncernen tillsammans med Teinver SA ett spanskt flygbolag, Spanair, och 2004 utökade Koncernen sitt ägande i Spanair till 95%. 2007 förvärvade Koncernen återstående 5% av Spanair. I mars 2009 sålde Koncernen cirka 80,1% av sin andel i Spanair till en grupp investerare baserade i Katalonien i Spanien under ledning av Consorci de Turisme de Barcelona och Catalana d'Iniciatives.

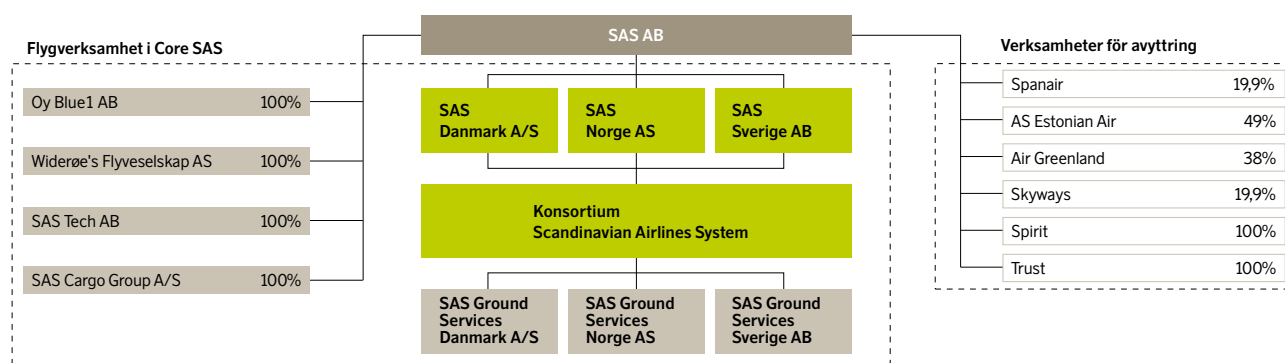
1995 förvärvade Koncernen 16,5% av airBaltic och 2001 ökades dess ägarandel i Bolaget till 47,2%. I december 2008 undertecknade Koncernen ett slutgiltigt avtal om att sälja sitt innehav i airBaltic om 47,2% till ledningen i airBaltic för 14 MLVL (cirka 216 MSEK), som en följd av den lettiska regeringens beslut i början av 2008 att avbryta privatiseringen av flygbolaget. Försäljningen av Koncernens andel i airBaltic slutfördes i januari 2009.

Koncernen har även förvärvat minoritetsintressen i vissa andra flygbolag. 1989 förvärvade Koncernen en 20-procentig andel av British Midland PLC ("bmi"). Som ett led i Core SAS ingick Koncernen avtal om att sälja sin andel av bmi till ett av Lufthansas intresseföretag, och försäljningen avslutades i november 2009. 2003 förvärvades en andel om 49% i Estonian Air och Koncernen äger även andelar i Air Greenland (37,5%) och Skyways (19,9%). Koncernen har för avsikt att avyttra dessa som ett led i Core SAS.

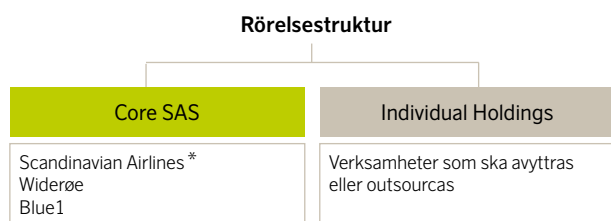
Koncernens rörelsestruktur

Koncernen består av tre segment som anses vara den kärnverksamhet som ligger till grund för Core SAS-strategin: Scandinavian Airlines, Widerøe och Blue1. Scandinavian Airlines inkluderar Koncernens verksamhet för transport under varumärket Scandinavian Airlines av passagerare som i första hand flyger till, från och inom Norge, Danmark och Sverige. Scandinavian Airlines-segmentet inkluderar även Koncernens tekniska tjänster och ground handling-tjänster, som tillhandahålls Koncernens flygbolag och externa flygbolag, samt Koncernens fraktverksamhet. Widerøe- och Blue1-segmenten

Nuvarande legal koncernstruktur



omfattar Koncernens övriga passagerartrafikverksamheter och är i första hand verksamma i Norge under varumärket Widerøe och i Finland under varumärket Blue1. Koncernen har dessutom separerat sina icke-kärnverksamheter till Individual Holdings, som omfattar Koncernens ägarintressen i vissa verksamheter som Koncernen avser att avyttra. Individual Holdings utgör inte ett separat segment för redovisningsändamål. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information" på sidan 26. Bilden nedan visar Koncernens rörelsestruktur per den 31 december 2009.



* Inklusive flygverksamheten inom konsortiet Scandinavian Airlines System, SAS Ground Services, SAS Tech och kvarvarande verksamheter inom SAS Cargo.

Scandinavian Airlines

Scandinavian Airlines svarade för omkring 89% av Koncernens intäkter under 2009. Affärsområdet består av Scandinavian Airlines flygningar, SAS Ground Services, SAS Cargo och SAS Tech.

Scandinavian Airlines driver linje- och charterflygverksamhet ifrån främst tre större hubflygplatser i Oslo (Gardermoen), Köpenhamn (Kastrup) och Stockholm (Arlanda). Per den 31 december 2009 betjänade Scandinavian Airlines 100 destinationer i Skandinavien, övriga Europa, Nordamerika och Asien. För det år som avslutades den 31 december 2009 uppgick affärsområdets intäkter till sammanlagt 39 696 MSEK.

Den nedanstående tabellen visar information om trafikutveckling för Scandinavian Airlines för helåren 2009, 2008 och 2007:

Scandinavian Airlines	Helår		
	2009	2008	2007
Antal passagerare ¹	21 383	25 355	25 403
Betalda passagerarkilometer, RPK (i miljoner)	23 241	27 890	27 304
Offererade säteskilometer, ASK (i miljoner)	32 440	38 776	36 852
Kabinfaktor	71,6%	71,9%	74,1%

¹ Antalet transporterade passagerare reflekterar endast passagerare på reguljära flygningar.

Scandinavian Airlines justerar kontinuerligt sina linjer och tidtabeller för att möta de ändrade kraven på de marknader där man bedriver verksamhet. 2008 introducerade Scandinavian Airlines 14 nya flyglinjer från Oslo till vissa semesterdestinationer i Europa, inklusive Sevilla och Valencia, men till följd av den ekonomiska nedgången stängde Koncernen sedermera åtta av dessa nya linjer. Koncernen startade också nya linjer under 2008 från Köpenhamn till Kiev och Bukarest, samt från Stockholm till Stavanger respektive Split och Tromsø (under sommarmånaderna). Koncernen lade också ned vissa olönsamma linjer under 2008, däribland linjerna mellan Oslo och Berlin, mellan Köpenhamn och Wien, Prag och Lyon, samt mellan Stockholm och Budapest, Riga och Reykjavik. Inom ramen för Core SAS har Koncernen lagt ned 53 kortlinjer, däribland 42 linjer till fritidsdestinationer,

främst till destinationer i Sydeuropa, nio sekundära affärslinjer samt två affärslinjer. Koncernen lade också ned fyra interkontinentala linjer, däribland mellan Stockholm och Bangkok samt mellan Köpenhamn och Delhi. Dessutom startade Koncernen nya linjer mellan Göteborg och Split samt mellan Köpenhamn och Vilnius 2009.

Scandinavian Airlines är det största flygbolaget på den skandinaviska marknaden med en marknadsandel på cirka 54% i Norge, 43% i Danmark och 33% i Sverige, baserat på det totala antalet passagerarsegment till eller från skandinaviska flygplatser 2009, inklusive interkontinentala passagerare. För en mer detaljerad beskrivning av källor och beräkningar av marknadsandelsstatistik i Prospektet, se sidan 27 under "Bransch- och marknadsinformation". Bolagets huvudsakliga konkurrenter på den intra-skandinaviska marknaden, inklusive inrikesflyg i Norge, Danmark och Sverige, är Norwegian Air Shuttle, Malmö Aviation och Cimber Sterling. På linjer mellan Skandinavien och övriga Europa konkurrerar Scandinavian Airlines med Norwegian Air Shuttle, Air France-KLM, British Airways, Ryanair, Finnair och Air Berlin. På den interkontinentala marknaden möter Scandinavian Airlines hård konkurrens från internationella flygbolag, till exempel Finnair, Air France-KLM, British Airways och Delta Air Lines. Scandinavian Airlines bedrev dock cirka 44% av den interkontinentala flygtrafiken till och från Skandinavien baserat på passagerare 2009.

Antalet flygningar som genomfördes av Scandinavian Airlines minskade från ett genomsnitt på 831 avgångar dagligen under 2008 till 707 under 2009. ASK minskade också från 38 776 miljoner under 2008 till 32 440 miljoner 2009. Samtidigt minskade antalet passagerare hos Scandinavian Airlines från 25,4 miljoner 2008 till 21,4 miljoner under 2009 och RPK minskade från 27 890 miljoner 2008 till 23 241 miljoner 2009. Dessa minskningar var i allmänhet hänförliga till den svaga makroekonomiska miljön, vilket ledde till minskad efterfrågan och yield på de marknader där Scandinavian Airlines bedriver verksamhet samt kostnadsbesparingsåtgärder inom Core SAS, bland annat kapacitetsminskningar genom nedläggning av vissa linjer och reducering av flygplansflottan. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari – 31 december, 2008 och 2009—Resultat per segment—Scandinavian Airlines" på sidan 88.

SAS Ground Services

Utöver flygverksamheten erbjuder Scandinavian Airlines ground handling- och andra flygplatsrelaterade tjänster på cirka 32 flygplatser i Skandinavien, främst för att tillgodose Koncernens behov av ground handling-tjänster. Dessa tjänster innefattar bagagehantering, olika slags automatiserade och bemannade incheckningstjänster, ombordstigningshantering samt centraliserade avgångs- och ankomstkontrolltjänster. Dessutom har Scandinavian Airlines avtal med externa flygbolag om att leverera ground handling-tjänster, främst på Koncernens hubflygplatser, Köpenhamn (Kastrup), Stockholm (Arlanda) och Oslo (Gardermoen). Bland kunderna finns Lufthansa, Cimber Sterling, Austrian Airlines och Spanair. Som en del av Koncernens fortlöpande arbete inom Core SAS kommer ground handling-verksamheterna i Köpenhamn, Oslo och Stockholm att behållas medan verksamheten vid flygplatser som inte är hubflygplatser för närvarande utvärderas.

SAS Tech

SAS Tech tillhandahåller tekniskt flygplansunderhåll, reparations- och översynstjänster till flygplansindustrin, primärt till Koncernens flygbolag. Tjänsterna är huvudsakligen uppdelade i tre kategorier: dagligt

underhåll, basunderhåll och tyngre underhåll. Det dagliga underhållet består i första hand av rutinunderhåll av flygplan, varje dag och varje vecka. Det innefattar reparation av smärre fel som rapporterats av personalen eller identifierats under en inspektion. Basunderhåll innefattar mer grundliga inspektioner och reparationer av flygplanet som utförs regelbundet under flera dagar, oftast varje år eller var 18:e månad. Det tyngre underhållet avser den omfattande översyn av flygplan som sker enligt schemalagda intervall en eller två gånger under flygplanets livslängd. Detta inkluderar att plocka isär flygplanet, röntga skrovet och genomgående byta ut kablar och andra elektriska komponenter på flygplanet. SAS Tech driver underhållsbaser på åtta flygplatser i Skandinavien som alla erbjuder dagliga underhållstjänster. Dessutom utför SAS Tech basunderhåll i Stockholm och Oslo. Dessutom har SAS Tech avtal med externa flygbolag för leverans av sina tjänster, främst vid Koncernens hubflygplatser i Köpenhamn (Kastrup), Stockholm (Arlanda) och Oslo (Gardermoen).

Genom Core SAS har Koncernen avvecklat och outsourcat viss del av sin verksamhet, inklusive allt sitt tyngre underhåll och basunderhåll utanför Skandinavien, såsom försäljning av sitt helägda dotterbolag Air Maintenance Estonia i februari 2010. Koncernen planerar att avveckla ytterligare tjänster för sitt basunderhåll i Skandinavien samt planerar för en utökad outsourcing för att tillgodose Koncernens kontinuerliga behov av tekniska tjänster. Koncernen avser emellertid att fortsätta med att erbjuda dagliga underhållstjänster, i första hand inom Skandinavien.

SAS Cargo

SAS Cargo erbjuder externa flygbolag samt företags- och privatkunder tjänster avseende flygfrakt, flygpost, expedition och frakthantering. Den största delen av SAS Cargos verksamhet härrör från den så kallade Cargo Belly-verksamheten, vilken använder sig av lastutrymme i Koncernens passagerarflyg, i synnerhet på de interkontinentala flygningarna, för transport av varor, reservdelar och annat gods till en bred kundkrets, som inkluderar skandinaviska företag och andra externa kunder. SAS Cargo har även ingått ett antal kommersiella avtal och allianser med andra fraktbolag, däribland United Airlines, Luft-hansa, Japan Airlines och Singapore Airlines. Detta ger i allmänhet SAS Cargo en möjlighet att komplettera Koncernens fraktkapacitet genom att köpa utrymme från andra fraktbolag. Nämnda avtal och allianser gör det även möjligt för SAS Cargo att erbjuda sina kunder tillgång till ett omfattande fraktnätverk till cirka 102 destinationer över hela världen. SAS Cargo har säljkontor vid 20 flygplatser i Europa och Nordamerika.

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

Widerøe

Widerøe, som Koncernen äger till 100% sedan 2002, blev ett separat segment i Koncernen 2009 efter en omstrukturering inom Core SAS. Widerøe utför reguljära flygningar med turbopropflygplan till 36 destinationer i Norge och sju destinationer i Sverige, Danmark respektive Storbritannien. För räkenskapsåret 2009 uppgick Widerøes totala intäkter till 3 329 MSEK, vilket utgör cirka 7% av Koncernens intäkter för 2009.

Följande tabell visar information om trafikutvecklingen för Widerøe för helåren 2009, 2008 och 2007:

Widerøe	Helår		
	2009	2008	2007
Antal passagerare (tusental) ¹	2 053	2 034	1 967
RPK (i miljoner)	666	653	614
ASK (i miljoner)	1 102	1 093	1 018
Kabinfaktor	61%	60%	60%

¹ Antal transporterade passagerare reflekterar endast passagerare på reguljära flygningar.

Genom sitt omfattande regionala nätverk i Norge ger Widerøe sina kunder tillgång till ett flertal glesbygdsflygplatser i Norge, vilket Koncernen anser är en viktig del av den norska infrastrukturen, samt även till Scandinavian Airlines 86 destinationer via Koncernens viktigaste hubflygplatser i Oslo (Gardermoen) och Köpenhamn (Kastrup). Vissa linjer trafikeras av Widerøe enligt avtal med norska staten. 2008 lanserade Widerøe tre nya flyglinjer, två mellan Köpenhamn och Rygge respektive Haugesund samt en mellan Oslo och Røros. Till följd av den ekonomiska nedgången och den minskade efterfrågan lades emellertid dessa flyglinjer ned under 2008 och 2009, och Koncernen reducerade antalet flygningar mellan Oslo och Harstad-Narvik.

Widerøe är ett av de största flygbolagen i Norge (även om det är mindre än både Scandinavian Airlines och Norwegian Air Shuttle såvitt avser det totala antalet passagerarsegment till eller från norska flygplatser 2009, inklusive interkontinentala passagerare), och dess främsta konkurrenter i Norge består av ett antal små, regionala flygbolag som också är verksamma på glesbygdsflygplatser längs Norges västkust.

Antalet flygningar som genomfördes av Widerøe minskade från ett genomsnitt på 273 dagliga avgångar under 2008 till 269 under 2009. Även ASK ökade från 1 093 miljoner 2008 till 1 102 miljoner 2009. Trots utmanande marknadsvillkor har Widerøe lyckats behålla ett stabilt passagerarantal och passagerarinkomst genom att många av Widerøes flyglinjer är isolerade från konkurrens på grund av de avlägsna destinationerna och Norges geografi vilket gör att vissa destinationer endast kan nås genom flygtrafik. Widerøe har också erfarit en ökad efterfrågan under den senare hälften av 2009 på norska inrikesflygningar, vilket har lett till skiftande kapacitet på flyglinjer från Norge till resten av Skandinavien och Europa till norska inrikesflygningar. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari—31 december, 2008 och 2009—Resultat per segment—Widerøe" på sidan 90.

Blue1

Blue1, som till 100% ägs av Koncernen sedan 1998, blev ett separat segment i Koncernen 2009 till följd av en omorganisation inom Core SAS. Blue1 är ett flygbolag som utför flygningar från centralt belägna flygplatser i Finland och har ett nätverk som tillhandahåller transfer och prisvärda flyglinjer för affärs- och privatresenärer i Finland. För räkenskapsåret 2009 uppgick Blue1:s intäkter till 1 819 MSEK, vilket utgör cirka 4% av Koncernens intäkter för 2009.

Följande tabell visar information om trafikutvecklingen för Blue1 för helåren 2009, 2008 och 2007:

Blue1	Helår		
	2009	2008	2007
Antal passagerare (tusental) ¹	1 463	1 618	1 798
RPK (i miljoner)	1 321	1 386	1 447
ASK (i miljoner)	2 029	2 138	2 161
Kabinfaktor	65%	65%	67%

¹ Antal transporterade passagerare reflekterar endast passagerare på reguljära flygningar.

Primärt från sin hubflygplats i Helsingfors tillhandahåller Blue1 reguljära flygningar till 24 destinationer i Norden och övriga Europa. Blue1 erbjuder även reguljära flygningar mellan Stockholm och utvalda regionalflygplatser i Finland. 2008 lade Blue1 ned vissa av sina olönsamma flyglinjer, däribland flyglinjerna från Helsingfors till Amsterdam, Berlin, Hamburg och Warszawa. 2009 introducerade Blue1 tre nya sommarsäsongsflyglinjer från Helsingfors till Split, Biarritz och Dubrovnik.

Blue1 är det näst största flygbolaget i Finland baserat på det totala antalet passagerarsegment till eller från finska flygplatser under 2009, inklusive interkontinentala passagerare. Dess huvudsakliga konkurrent är Finnair, såväl på den nationella som på den internationella marknaden, men Blue1 konkurrerar även med Ryanair och easyJet på flyglinjer mellan Finland och övriga Europa.

Antalet flygningar som genomfördes av Blue1 var fortsatt stabilt med i snitt 66 dagliga avgångar under 2008 och 2009. ASK minskade från 2 138 miljoner under 2008 till 2 029 miljoner under 2009 vilket återspeglade kapacitetsjusteringar mot bakgrund av den fortsatt svaga efterfrågan och skiftningen i fokus från linjer mellan Finland och Skandinavien till linjer mellan Finland och övriga Europa. Samtidigt minskade antalet passagerare hos Blue1 från 1,6 miljoner under 2008 till 1,5 miljoner under 2009 och RPK minskade från 1 386 miljoner under 2008 till 1 321 miljoner under 2009. Den främsta orsaken till dessa negativa trender var svaga marknadsförhållanden, som ledde till lägre efterfrågan på affärsresor, vilket satte press på intäkter och yield eftersom affärsresenärer tenderar att köpa business class-biljetter med högre yield. Se "Operationell och finansiell översikt—Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2008 och 2009—Resultat per segment—Blue1—Intäkter" på sidan 90.

Individual Holdings

Individual Holdings består av Koncernens sammanlagda ägarintressen i icke-kärnverksamheter som Koncernen avser att avyttra. Individual Holdings består för närvarande huvudsakligen av Koncernens ägarintressen i Estonian Air, Air Greenland, Skyways, Spirit samt återstående minoritetsintresse i Spanair.

Flotta

Per den 31 december 2009 hade Koncernen den största flygplansflottan i Norden. När det gäller hanteringen av flottan strävar Koncernen efter att skräddarsy dess sammansättning efter de behov som finns i Koncernens nätverk till en låg kostnad, samtidigt som en hög grad av flexibilitet upprätthålls för att snabbt kunna anpassa kapaciteten i takt med att efterfrågan på marknaden förändras.

Nuvarande flotta

Per den 31 december 2009 bestod Koncernens flotta av totalt 240 flygplan, varav 104 ägdes, 127 leasades och 9 wet-leasades. I Koncernens totala flotta ingår 48 turbopropflygplan, 25 regionala jetplan, 156 flygplan för kort- och medeldistansflygningar, till exempel inrikes och europeiska flygningar, och 11 flygplan för interkontinentala flygningar. Som en del av Koncernens kapacitetsminskningar inom Core SAS hade Koncernen också 49 flygplan per den 31 december 2009 som inte användes aktivt, däribland 25 flygplan som var utleasade externt och 24 flygplan som ställts av, varav huvuddelen förväntas avyttras under 2010.

Tabellen nedan visar information om Koncernens flotta per den 31 december 2009 samt antalet flygplan som då var i drift vid vart och ett av Koncernens flygbolag.

Koncernens flygplan antingen ägs eller leasas av Bolaget eller dess dotterbolag, i allmänhet enligt avtal för operationell leasing. När det gäller Koncernens operationella leasingavtal förvärvar Koncernen oftast ett flygplan direkt från tillverkaren och refinansierar sedan flygplanet genom en så kallad sale and leaseback. Den största delen av dessa sale and leaseback-transaktioner ingås via finansieringsbolag med filialer i Japan och japanska investerare tillhandahåller typiskt sett finansieringen av flygplanen på attraktiva villkor till följd av gynnsamma skatteregler för sådana transaktioner i Japan. Dessa leaseback-avtal löper normalt

Flygplan	Genomsnittsålder (år)	Ägda	Leasade	Wet leased	Totalt	Uthyrd	Avställda	I drift	Beställda
Airbus A330/A340	7,6	5	6	-	11	-	2	9	-
Airbus A319 / A320 / A321	6,6	5	10	-	15	3	-	12	-
Boeing 737 Classic	16,8	-	15	-	15	-	2	13	-
Boeing 737 NG	8,8	22	46	-	68	4	-	64	1
McDonnell Douglas MD-80-series	20,2	28	17	-	45	6	13	26	-
McDonnell Douglas MD-90	11,6	8	5	-	13	8	-	5	-
Avro RJ-85	8,8	-	7	-	7	-	-	7	-
Fokker F50	19,8	-	5	-	5	-	-	5	-
DeHavilland Q-series	12,4	25	16	-	41	4	7	30	3
ATR 42/72	16,8	-	-	2	2	-	-	2	-
Bombardier CRJ200	9,5	-	-	7	7	-	-	7	-
Bombardier CRJ900 NG	0,6	11	-	-	11	-	-	11	1
Total	12,0	104	127	9	240	25	24	191	5
Fördelat per flygbolag									
Scandinavian Airlines	11,6							148	2
Widerøe	15,5							30	3
Blue1	10,2							13	
Total	12,0							191	5

sett över 10 år, även om Koncernen ofta har möjlighet att säga upp avtalen efter 8 år eller förlänga löptiden till 12 år. När dessa avtal löper ut har Koncernen i allmänhet rätt att antingen köpa flygplanet till ett på förhand bestämt pris, eller återlämna flygplanet till investerarna.

I september och oktober 2007 fick tre av Koncernens Q400-flygplan problem vid landningen på grund av defekter i flygplanens landningsställ. Även om inte några passagerare eller någon i besättningen skadades i incidenterna, beslutade Styrelsen den 28 oktober 2007 att ställa av samtliga av Koncernens 27 Q400-flygplan permanent, varav 22 av dessa flygplan flögs av Scandinavian Airlines och fem flögs av Widerøe. Under 2008 och 2009 sålde eller hyrde Koncernen ut 20 av sina 27 Q400-flygplan och Koncernens målsättning är att sälja eller leasa ut de återstående 7 Q400-planen under 2010. För att hantera avställningen av dessa flygplan och minimera störningarna i passagerartjänsterna på kort sikt ändrade Koncernen sina tidtabeller och skaffade ersättningsflygplan genom wet-leasear med andra flygbolag. På längre sikt planerar Koncernen att ersätta de avställda Q400-planen med CRJ900 NG och nästa generation i de Havilland Q-serien.

Per den 31 december 2009 hade Koncernen order på fem nya flygplan, däribland en Boeing 737NG, en CRJ900 NG och tre av nästa generations de Havilland Q-serie. Tre av dessa flygplan levererades i januari 2010 och Koncernen förväntar sig att de övriga två flygplanen kommer att levereras under 2010.

Förvaltning av flottan

Koncernen förvaltar aktivt sin flotta och kapaciteten för att möta efterfrågan i sitt linjenätverk. Koncernens nätverksstruktur kräver en blandad flotta av turboprop-, regionaljet-, medeldistans- och långdistansflygplan. Koncernen anser att flottans sammansättning är väl anpassad för Koncernens särskilda behov. Scandinavian Airlines har till exempel en kombination av regional- och medeldistansflygplan för att möta efterfrågan på flygningar mellan Skandinavien och övriga Europa samt på inrikesflygningar, i synnerhet i Norge och Sverige. Widerøes flotta med turbopropflygplan gör det dessutom möjligt för det regionala flygbolaget att landa på korta landningsbanor på glesbygden längs Norges kust. Blue1:s flotta består av ett turbopropflygplan och 7 regionaljetflygplan, som är väl lämpade för inrikestrafik i Finland och korta internationella linjer, och 5 flygplan för korta och medellånga linjer, som kan användas för Blue1:s flygningar mellan Finland och övriga Europa samt för kortare linjer med högre efterfrågan. Koncernens diversifierade flotta innebär dock även vissa merkostnader, till exempel för underhåll, samt begränsningar vid bemanningen av flygningarna.

Förutom Koncernens sammansättning av olika flygplan, anser Koncernen att dess användning av Douglas MD-80-serien ("MD-80") innebär en kostnadsfördel framför till exempel Boeing 737-700. Med utgångspunkt i Koncernens MD-80-plans ålder och deras planerade livslängd (det kvarvarande antalet landningar som flygplanet har) anser Koncernen att ålder och livslängd för MD-80-flottan inte kommer att utgöra en teknisk begränsning förrän omkring 2020. Även om MD-80 har högre bränsle- och underhållskostnader än Boeing 737-700 anser Koncernen att de avsevärt lägre leasingkostnaderna sammanlagt innebär en kostnadsfördel, baserat på årlig kostnad per säte. Till följd av denna kostnadsfördel och den återstående livslängden hos MD-80-flygplanen fram till 2020, räknar Koncernen med låga investeringar i flottan fram till 2014. Koncernen har dock börjat fasa ut MD-80-flygplanen, och sålt 20 MD-80 under 2009. Koncernen förväntar sig att fortsätta fasa ut MD-80 under de närmaste åren,

men den exakta tidpunkten för förnyelsen är beroende av ett flertal faktorer, bland annat miljöföreskrifter och miljöfrågor avseende äldre flygplan, kundernas uppfattning om MD-80-flygplanen samt den tekniska utvecklingen av kommande generationers flygplan.

Koncernens sammansättning av olika flygplan och den varierade löptiden på de operationella leasingavtalen är avsedd att ge Koncernen en hög grad av flexibilitet när det gäller att hantera kapaciteten på medellång sikt. Cirka 57% av Koncernens flygplan finansieras med operationella leasingavtal och omkring 45% av dessa leasingavtal löper ut 2010 och 2011. Löptiden fortsätter att underlätta en del av Koncernens flygplansreduceringar enligt Core SAS och förväntas fortsätta att vid behov underlätta ytterligare reduceringar eller ersättande av flygplan. Dessutom räknar Koncernen med att, i takt med att de operationella leasingavtalen löper ut, kunna välja om man skall fasa ut vissa av de äldre flygplanen eller behålla dem i drift, beroende på Koncernens kommande kapacitetsbehov.

Allianser och strategiska samarbetsavtal

Star Alliance

Scandinavian Airlines var ett av de flygbolag som var med och grundade Star Alliance som 1997 lanserades som den första globala flygbolagsalliansen. Star Alliance är hörnstenen i Koncernens globala partner- och nätverksstrategi och erbjuder kunder och resenärer tillförlitliga reseprodukter och -tjänster över hela världen. Star Alliance är världens största flygbolagsallians och dess medlemmar utför dagligen omkring 19 700 flygningar till 1 077 destinationer i 175 länder.

Star Alliance har till syfte att främja samarbete och marknadsföring mellan internationella flygbolag. För närvarande har Star Alliance 26 flygbolag som medlemmar, inklusive tre regionala medlemmar: Adria, Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways (ANA), Asiana Airlines, Austrian Airlines, Blue1, bmi, Brussels Airlines, Continental Airlines, Croatia Airlines, EgyptAir, LOT Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Spanair, Swiss, Tap Portugal, Thai Airways, Turkish Airlines, United Airlines och US Airways. Alliansen regleras av ett huvudavtal mellan Star Alliance-medlemmarna, vilket bland annat utgör ett ramverk för bilaterala och multilaterala avtal mellan dess enskilda medlemmar. Enligt detta huvudavtal har Koncernen åtagit sig vissa skyldigheter om Koncernen skulle besluta att lämna Star Alliance, däribland att erlagga en utträdesavgift och ett åtagande att under två år inte gå med i en konkurrerande allians.

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

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

Det huvudsakliga syftet med Koncernens avtal med Star Alliance-medlemmar är att ge Koncernens kunder ett konkurrenskraftigt,

globalt tjänsteerbjudande. Dessa avtal gör det möjligt för Koncernen att erbjuda sina kunder fler destinationer, tillförlitlig service och möjlighet att tjäna in frequent flyer-poäng på ett stort antal flygbolag. Följaktligen kan EuroBonus-medlemmar tjäna och lösa in poäng vid flygningar med samtliga 26 flygbolag i Star Alliance och även erhålla samma sorts privilegier och fördelar som frequent flyer-passagerare får när de reser med Koncernens flygbolag.

Samarbete med Lufthansa och andra flygbolag

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

Koncernen har även ingått vissa bilaterala avtal med flygbolag utanför Star Alliance, vilka inkluderar codesharing-avtal, interlining-avtal och special pro rata-avtal. Koncernen har för närvarande sådana avtal med ett flertal flygbolag, inklusive Aeroflot, airBaltic, Air One, Cimber Sterling, City Airline, Estonian Air, Rossiya och Skyways.

Underhåll och säkerhet

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

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

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

nerhet utanför Skandinavien. Exempelvis tillhandahåller SR Technics Group för tillfället Koncerns hela basunderhåll och tunga underhåll till Koncernens långlinjeflygplan.

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

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

Försäljning, marknadsföring och lojalitetsprogram

Biljettförsäljning

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

Resebyråer och andra biljettförsäljare utgör för närvarande den viktigaste distributionskanalen för Koncernen. Under 2009 stod biljettförsäljningen via resebyråer för cirka 60% av Koncernens passagerarintäkter. Koncernen har avtal med ett antal resebyråer, till exempel Carlson Wagonlit Travel och American Express. Dessa avtal ger i allmänhet provision till resebyråerna vid bokning av resor med Koncernens flygbolag.

Direkta säljkanaler för Scandinavian Airlines – som inkluderar webbplatser, call centers och biljettkontor i vissa städer och flygplatser – svarade för cirka 29% av Scandinavian Airlines passagerarintäkter under 2009 (cirka 24% via Scandinavian Airlines webbplatser och cirka 5% via call centers och biljettkontor som drivs av Koncernen eller externa leverantörer). För närvarande har Koncernen call centers och biljettkontor i Danmark, Norge, Sverige, USA, Asien och Estland, och dess största call centers finns i Skandinavien. På längre sikt räknar Koncernen med att öka försäljningen via webbplatserna, som har ökat avsevärt under de senaste åren.

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

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

tillfället samt aktuella priser, vilka är utformade för att maximera Koncernens intäkter. I april 2009 undertecknade Koncernen ett tekniskt avtal som löper på tio år med Amadeus, enligt vilket Koncernens flygbolag har antagit Amadeus kundhanteringslösning Altea. Amadeus teknikplattform underlättar Koncernens globala försäljning och bokning, och stödjer Koncernens kommersiella webbplatser.

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

Marknadsföring

Koncernens marknadsföringsplan syftar till att positionera Koncernen som en leverantör av flygresor av hög kvalitet, i synnerhet för affärsresenärer, genom att bevara Koncernens innovativa och omfattande service samt genom att implementera "Service And Simplicity", som introducerades som en del av Core SAS.

Innovativt serviceerbjudande av hög kvalitet

Koncernen har varit en pionjär när det gäller att tillhandahålla elektroniska och andra tjänster som förenklar flygresor för passagerarna. I oktober 2005 var Koncernen det första nätverksflygbolaget (vilket inte inbegriper lågprisbolag) som erbjöd priser för enkel resa på alla sina europeiska flyglinjer, vilket har förenklat prisreglerna för resenärerna och därigenom gett kunderna möjlighet att prissätta varje del av sin resa separat. Koncernen erbjuder även innovativa incheckningslösningar på vissa flyglinjer, till exempel möjlighet att checka in och stiga ombord med boardingkort i mobilen eller genom verifiering av passagerarens identitet med hjälp av fingeravtryck istället för traditionella ID-kort. Väl på flygplatsen har dessutom vissa av Koncernens kunder även tillgång till ett antal andra tjänster som erbjuds av Koncernen, inklusive Fast Track Security för snabbare passage genom flygplatsens säkerhetskontroll samt kostnadsfria tjänster för IP-telefoni och trådlöst Internet för kunder som har tillgång till loungerna. Koncernen har även tagit initiativ till att införa en hög standard på service ombord, i synnerhet för affärsresenärer, genom exempelvis Economy Extra-service på de flesta internationella flygningarna samt utfällbara sovsäten i Business Class på Koncernens interkontinentala flygningar. Se "—Viktiga konkurrensfördelar—Omfattande affärserbjudande—Innovativt och högkvalitativt serviceerbjudande" på sidan 43.

Service And Simplicity

Genom Core SAS har Koncernen lanserat sitt nya kommersiella koncept "Service And Simplicity", som i första hand riktar sig till affärsresenärer och avser att stärka Koncernens ställning som leverantör av flygtjänster av hög kvalitet som förenklar de administrativa problemen som förknippas med flygresor. "Service And Simplicity" är ett övergripande kommersiellt koncept som innefattar både befintliga, nyskapande tjänster, liksom flera nya tjänster och funktioner som har och skall införas genom Core SAS. Se "—Core SAS—Fokus på affärsresenärer och ett stärkt kommersiellt erbjudande—Service And Simplicity" på sidan 47.

EuroBonus

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

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

De medlemmar som samlar ihop ett visst antal poäng under en 12-månadersperiod uppdateras automatiskt till Silver- och därefter Guld-medlemskap, vilket ger ytterligare reseförmåner, såsom högre prioritet på väntelistor och åtkomst till Koncernens flygplatslounger. För närvarande är Scandinavian Airlines, Blue1, Widerøe och Estonian Air kopplade till EuroBonus-nätverket och passagerare kan teckna EuroBonus-medlemskap utan kostnad. EuroBonus har för närvarande 2,7 miljoner medlemmar, varav 5,0% är Silver-medlemmar och 2,5% är Guld-medlemmar.

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

Anställda

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

	Helår ¹		
	2009	2008	2007
Piloter	2 040	2 112	2 192
Kabinpersonal	3 146	3 289	3 372
Mark- samt fraktpersonal och teknisk personal ²	8 397	9 770	9 731
Administration och annat	3 788	4 465	4 569
Totalt	17 371	19 636	19 864

¹ Antalet anställda exkluderar anställda i awecklade verksamheter.

² Anställda i SAS Tech, SAS Cargo och SAS Ground Services.

Koncernens genomsnittliga antal heltidsanställda minskade med 2 265 personer, eller cirka 12% under 2009, jämfört med ett genomsnitt på 19 636 anställda under 2008, främst till följd av Koncernens implementering av Core SAS. Under 2009 hade Koncernen i genomsnitt

17 371 heltidsanställda, varav 2 039 piloter, 3 146 kabinpersonal, 8 039 markeanställda och 4 147 administrativ och övrig personal.

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

	Helår ¹		
	2009	2008	2007
Danmark	5 292	5 869	5 635
Norge	6 044	6 272	6 561
Sverige	4 315	5 168	5 095
Finland	480	739	797
Övriga länder	1 240	1 588	1 777
Totalt	17 371	19 636	19 864

¹ Antalet anställda exkluderar anställda i avvecklade verksamheter.

Förhållandet till fackföreningar

Nästan alla Koncernens piloter samt en stor andel av kabin- och markpersonalen är fackligt anslutna och Koncernens anställda representeras av 35 olika fackförbund i Danmark, Norge och Sverige. Koncernen har en historia kantad av strejker och arbetsstopp. De senaste arbetskonflikterna var när Scandinavian Airlines danska kabinpersonal strejkade i mars 2007, vilket ledde till 98 inställda flygningar, ytterligare strejker i april 2007, vilket ledde till 702 inställda flygningar, samt i maj 2007 när medlemmar i den svenska kabinpersonalen på Scandinavian Airlines strejkade, vilket resulterade i att trafiken stod stilla i fem dagar på Arlanda flygplats. Koncernen har inte erfårit några strejker eller arbetsnedläggelser sedan första halvan av 2007.

Efter dessa strejker under 2007 har Koncernen intensivt försökt att utveckla en ny modell för samarbete med fackföreningarna. Koncernen har haft kontinuerliga möten och diskussioner med fackförbunden, under såväl formella som informella former, för att förbättra kommunikationen och relationen med fackföreningarna. Detta arbete har bland annat resulterat i att Koncernen nådde överenskommelser med fackföreningarna i januari 2009. Överenskommelserna förväntas reducera Koncernens årliga kostnadsbas för 2008 med 1 300 MSEK, exklusive en engångsbesparing av kostnader på 156 MSEK till följd av en reduktion av vissa pensionskostnader för Scandinavian Airlines i Norge enligt ett tidigare avtal från 2007 som kunde återföras på grund av de nya överenskommelserna. Dessa besparingar innefattar avstående av tidigare förhandlade löneökningar för kabin- och markpersonal, lönesänkning med 6% för piloter och vissa personer i Koncernens ledning, reduktion av arvudet med 6% till Bolagets styrelseledamöter från och med januari 2009, samt en minskning av pensions- och försäkringsförmåner som erbjuds anställda. De nya överenskommelserna innehåller även ett antal förändringar av personalförmåner som kommer att sänka kostnaderna och öka Koncernens produktivitet, exempelvis minskning av antalet semesterdagar och andra lediga dagar, minskning av antalet schemarestriktioner, ökning av antalet arbetstimmar per anställd samt en sänkning av de dagtraktamenten som betalas ut till kabinpersonal och piloter.

Koncernen inledde förhandlingar med de fackliga organisationerna i juni 2009 bland annat för att minska skillnaderna i Koncernens lönekostnader jämfört med konkurrenternas genom att försöka uppnå en minskning på 10-20% i primära personal- och pensionskostnader för piloter och kabinpersonal. Dessa förhandlingar resulterade i november och december 2009 i ytterligare

ändringar i avtalen med de fackföreningar som representerar kabinpersonalen i Sverige och Norge samt markpersonalen i Danmark och dessa ändringar förväntas resultera i kostnadsbesparingar om cirka 130 MSEK.

I februari undertecknade Koncernen en avsiktsförklaring med fackföreningar som representerar piloter och kabinpersonal som innehåller ett klart åtagande att godkänna kostnadsbesparingsåtgärder avseende ytterligare kostnadsbesparingar om 500 MSEK per år. Koncernen slutförde ett avtal med piloternas och kabinpersonalens fackföreningar avseende dessa åtgärder den 12 mars 2010, vilket inkluderar frysningar och minskningar av löner liksom minskade pensionsförpliktelser, traktamenten och andra ersättningar. Dessutom förhandlar Koncernen just nu, som en del av Core SAS, om ytterligare ändringar av sina kollektivavtal med vissa av dess fackföreningar vilket kan medföra ytterligare kostnadsbesparingar uppgående till 500 MSEK.

Koncernen är bunden av kollektivavtal med de 35 fackföreningar som företräder Koncernens anställda. Koncernen förlängde nyligen sina kollektivavtal med fackföreningarna som representerar den danska kabinpersonalen och Koncernen har ingått ett avtal med sina pilotfackföreningar vad beträffar löner fram till 31 mars 2011. Vissa av Koncernens andra kollektivavtal löper dock ut och kommer vara föremål för sedvanlig omförhandling under 2010 och de kommande åren. I synnerhet löper de centrala avtalen och piloternas avtal (utom beträffande löner) ut 2010 och är för närvarande under förhandling. Om man inte kan träffa nya överenskommelser med Koncernens fackföreningar när kollektivavtalen löper ut, kommer villkoren i avtalen att fortsätta gälla.

Även om Koncernens relationer med fackföreningarna har förbättrats avsevärt sedan 2007, vilket de nya avtal som beskrivs ovan är ett bevis på, är en framgångsrik implementering av Core SAS delvis beroende av Koncernens förmåga att fortsätta att bevara den goda relationen med de anställda samt av att ovannämnda kostnadsreduktioner och andra åtgärder som kunnat förhandlas fram fortsätter att genomföras. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Arbetsavbrott kan påverka Koncernens verksamhet negativt" på sidan 18 och "Anställda" på sidan 57.

Pensionsplaner

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

När det gäller premiebaserade pensionsplaner upphör Koncernens förpliktelse att betala pension till den anställda i och med att Koncernen erlagt de avtalade premierna. Majoriteten av pensionsplanerna för Koncernens anställda i Danmark är premiebaserade. De flesta pensionsplanerna i Sverige och Norge är förmånsbaserade och merparten av dessa är placerade hos försäkringsbolag. I Sverige är de flesta pensionsplanerna placerade hos Alecta och Euroben och i Norge hos Vital. För förmånsbaserade pensionsplaner upphör Koncernens betalningsförpliktelser inte förrän de avtalade pensionerna har betalats ut till de anställda. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Koncernens pensionsförpliktelser kan överstiga för ändamålet avsatta medel och förändringar i redovisningsprinciper kan få en avsevärd inverkan på Koncernens pensionsförpliktelser och eget kapital" på sidan 21 och även "Operationell och finansiell översikt—Väsentliga redovisningsprinciper och uppskattningar—Pensioner" på sidan 74.

Fast egendom

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

Immateriella rättigheter

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

Informationsteknologi

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

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

Försäkring

Koncernen är exponerad för sådana katastrofala förluster som kan uppstå i händelse av en flygolycka eller terrorattack. Varje sådan olycka eller incident skulle kunna medföra krav på reparation eller ersättning av skadade eller förstörda flygplan med efterföljande tillfälliga eller stadigvarande förluster samt även betydande anspråk från skadade passagerare och andra, inklusive tredje parter på marken.

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

Även om Koncernens uppfattning är att dess nuvarande försäkringsskydd är tillräckligt, finns det inte några garantier för att nivå

på försäkringsskyddet inte behöver höjas, att försäkringspremierna inte kommer att öka avsevärt eller att Koncernen inte kommer att tvingas bära betydande förluster relaterade till olyckor i framtiden. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till flygbranschen—Flygbolagens försäkringar kan bli för svåra eller kostsamma att erhålla, vilket skulle kunna exponera Koncernen mot avsevärda förluster och inverka väsentligen negativt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat" på sidan 12.

Miljö

Koncernen beaktar miljöaspekter i all sin verksamhet och strävar efter att säkerställa en hållbar och lönsam utveckling från en ekologisk utgångspunkt. Koncernens största miljöpåverkan kommer från flygverksamheten och i synnerhet bränsleförbrukningen. Koncernen har uppställt mycket ambitiösa mål för att reducera sina utsläpp, inklusive en övergripande reduktion med 20% av utsläppen av växthusgaser fram till 2020, samt att ha en verksamhet som är koldioxidneutral vad gäller växthusgaser 2050. Koncernen har påbörjat genomförandet av en strategi som inkluderar en mängd olika insatser för att kunna uppnå utsläppsmålen. Koncernen har till exempel gett ekonomiskt stöd till forskning avseende alternativa källor till flygbränsle och har samarbetat med internationella organisationer för att utveckla så kallade "gröna landningar", vilket är ett system för landning av flygplan med en jämn och stadig inflygning med lågt gaspådrag, något som har visat sig minska bränsleförbrukningen avsevärt. Dessutom var Koncernen ett av de första flygbolagen som erbjöd sina kunder möjlighet att kompensera koldioxidutsläpp genom att kunder som köper biljetter på Koncernens hemsida kan bidra med en summa utöver biljettpriset till en organisation som kompenserar för en del av koldioxidutsläppen från deras flygning. För närvarande betalar Koncernen denna extra summa för alla resor som Koncernens anställda gör i tjänsten.

Dessutom har Koncernen beslutat att behålla vissa av sina äldre flygplan till 2014, vilket innebär att Koncernen kommer att kunna förvärva framtida generationer av flygplan som förväntas vara avsevärt mycket mer bränsleeffektiva än de flygplan som finns tillgängliga idag. Genom att vänta på framtida generationers flygplan uppskattar Koncernen att dess utsläpp kommer att kunna reduceras avsevärt under de kommande 25 till 30 åren. Koncernen kommer dessutom att från och med 2012 delta i EU:s system för handel med utsläppsrätter, vilket sätter ett tak för koldioxidutsläppen på alla Koncernens flygningar till eller från flygplatser inom EU, samtidigt som Koncernen kommer att kunna köpa och sälja utsläppsrätter på EU:s marknad för utsläppsrätter. Se "Luftfartens reglering—Miljörättsliga bestämmelser—Handel med utsläppsrätter" på sidan 126.

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

Den tredje stora miljöfrågan som Koncernen står inför är det avfall som uppstår från verksamheten utanför den egentliga flygverksamheten, till exempel cateringavfall och farligt avfall från flygunderhåll. För att hantera denna fråga har Koncernen utarbetat ett miljöhanterings-system baserat på ISO 14001 (International Standards Organisation). Koncernen har satt som mål att dess miljöhanteringsystem skall uppfylla kraven i ISO 14001 år 2011. SAS Cargo och Blue1 är redan ISO 14001-certifierade.

Växelkurser

Nedanstående tabell visar, för de angivna perioderna, viss information om valutakursen i SEK, baserat på Sveriges Riksbanks genomsnittskurs uttryckt i SEK per 1 USD, per 100 NOK, per 100 DKK och per 1 EUR (avrundat till två decimaler). Det görs inte några utfästelser om att beloppen i SEK har, kunde haft, eller kan konverteras till dessa valutor, till genomsnittskursen eller till någon annan kurs. Per den 6 april 2010 var genomsnittskursen 7,20 SEK per 1 USD, 120,80 SEK per 100 NOK, 129,75 SEK per 100 DKK och 9,66 SEK per 1 EUR.

SEK per 1 USD – medelkurs	Lägst	Högst	Genom- snitt ¹	Periodens slut
Information om valutakurs per månad:				
Oktober 2009	6,77	7,06	6,95	7,02
November 2009	6,80	7,09	6,93	6,96
December 2009	6,83	7,35	7,12	7,21
Januari 2010	7,02	7,33	7,14	7,33
Februari 2010	7,14	7,48	7,37	7,18
Mars 2010	7,08	7,26	7,17	7,26
April 2010 (till och med 6 april)	7,20	7,22	7,21	7,20
Information om valutakurs per år:				
2005	6,66	8,25	7,48	7,95
2006	6,79	7,98	7,38	6,87
2007	6,25	7,11	6,76	6,47
2008	5,84	8,38	6,58	7,75
2009	6,77	9,22	7,65	7,21

SEK per 100 DKK – medelkurs	Lägst	Högst	Genom- snitt ¹	Periodens slut
Information om valutakurs per månad:				
Oktober 2009	136,50	139,90	138,42	139,55
November 2009	137,10	141,00	138,85	140,55
December 2009	138,60	141,05	140,10	139,15
Januari 2010	135,95	138,00	136,99	137,55
Februari 2010	130,75	137,30	133,76	130,75
Mars 2010	129,90	131,80	130,71	130,80
April 2010 (till och med 6 april)	129,75	130,80	130,28	129,75
Information om valutakurs per år:				
2005	121,05	129,30	124,60	126,40
2006	120,35	126,95	124,08	121,35
2007	120,90	127,05	124,13	127,05
2008	124,25	149,10	128,84	146,80
2009	135,15	156,30	142,64	139,15

SEK per 100 NOK – medelkurs	Lägst	Högst	Genom- snitt ¹	Periodens slut
Information om valutakurs per månad:				
Oktober 2009	120,45	125,15	123,24	123,85
November 2009	121,80	124,00	122,79	123,25
December 2009	122,30	125,05	123,72	124,30
Januari 2010	123,75	125,10	124,53	124,90
Februari 2010	120,85	124,65	122,95	120,85
Mars 2010	119,75	121,85	121,01	121,30
April 2010 (till och med 6 april)	120,80	121,50	121,15	120,80
Information om valutakurs per år:				
2005	107,80	124,45	116,01	117,60
2006	108,95	121,05	115,04	109,45
2007	108,90	120,00	115,46	118,75
2008	109,45	120,10	117,05	110,35
2009	111,60	130,40	121,62	124,30

SEK per 1 EUR – medelkurs	Lägst	Högst	Genom- snitt ¹	Periodens slut
Information om valutakurs per månad:				
Oktober 2009	10,16	10,41	10,30	10,39
November 2009	10,20	10,49	10,33	10,46
December 2009	10,31	10,49	10,43	10,35
Januari 2010	10,11	10,27	10,19	10,24
Februari 2010	9,73	10,22	9,96	9,73
Mars 2010	9,66	9,81	9,73	9,74
April 2010 (till och med 6 april)	9,66	9,74	9,70	9,66
Information om valutakurs per år:				
2005	9,00	9,65	9,29	9,43
2006	8,97	9,47	9,26	9,05
2007	9,01	9,47	9,25	9,47
2008	9,27	11,11	9,61	10,94
2009	10,06	11,65	10,62	10,35

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

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

Källa: Sveriges Riksbank

¹ Genomsnittskursen är genomsnittet för den dagliga medelkursen under relevant period

Kapitalisering och skuldsättning

I nedanstående tabell redovisas Koncernens kapitalisering och skuldsättning per den 31 december 2009. Nedanstående tabell reflekterar inte emissionen av högst 7 402 500 000 Nya Aktier i Företrädesemissionen till den teckningskurs som anges i Prospektet och det avsedda utnyttjandet av den uppskattade nettoemissionslikviden på högst cirka 4 740 MSEK (se not 1 till tabellen). För information om Bolagets aktiekapital och antalet utestående aktier, se "Aktiekapital och ägarförhållanden" på sidan 101. Investorer bör läsa tabellen tillsammans med Koncernens finansiella rapporter (samt tillhörande noter), inkluderade i andra avsnitt i Prospektet samt "Operationell och finansiell översikt" på sidan 68.

MSEK	Per 31 december 2009 ¹
Kortfristiga skulder:	
Mot säkerhet	-888
Blancokrediter	-5 191
Summa kortfristiga skulder ²	-6 079
Långfristiga skulder:	
Mot säkerhet	-6 846
Blancokrediter	-1 158
Summa långfristiga skulder ³	-8 004
Totala skulder	-14 083
Eget kapital:	
Aktiekapital	-6 168
Övrigt tillskjutet kapital	-170
Omräkningsreserv	-52
Säkringsreserv	-227
Balanserad vinst	-4 772
Summa eget kapital	-11 389
Total kapitalisering	-25 472
Nettoskuld:	
Kassa	498
Kortfristiga placeringar	3 691
Likviditet	4 189
Kortfristiga finansiella fordringar⁴	37
Kortfristig bankskuld	-294
Kortfristig del av långfristigt lån ⁵	-5 742
Kortfristiga skulder ⁶	-43
Kortfristiga finansiella skulder	-6 079
Kortfristig finansiell nettoskuld	-1 853
Långfristiga banklån	-7 673
Andra långfristiga skulder ⁷	-331
Långfristiga finansiella skulder	-8 004
Nettoskuldsättning	-9 857

¹ Tabellen ovan reflekterar inte emissionen av högst 7 402 500 000 Nya Aktier i Företrädesemissionen till den teckningskurs som anges i Prospektet och det avsedda utnyttjandet av den uppskattade nettoemissionslikviden på högst cirka 4 740 MSEK. Efter genomförandet av Företrädesemissionen uppskattar Bolaget att aktiekapitalet kommer att öka med högst 4 959 675 000 SEK. Se "Bakgrund och motiv; användning av emissionslikviden" på sidan 29 för en beskrivning av den avsedda användningen av emissionslikviden. Tabellen ovan inkluderar inte ytterligare lån upptagna av Koncernen mellan den 1 januari 2010 och den 7 april 2010, vilka uppgår till sammanlagt 1 385 MSEK och utgörs av en ytterligare emission av företagscertifikat uppgående till 186 MSEK, utnyttjande av ytterligare 619 MSEK av Koncernens tillgängliga lånefaciliteter samt ytterligare av Koncernen utgivna obligationer under EMTN-programmet om sammanlagt cirka 580 MSEK. Mellan den 1 januari 2010 och den 7 april 2010 har Koncernen även återbetalat 355 MSEK av dess utestående lån, varav 166 MSEK är hänförliga till Koncernens emitterade

företagscertifikat. Utöver dessa lån emitterade Koncernen i april 2010 ett konvertibelt obligationslån om nominellt 1 600 MSEK. Obligationslånet kommer att lösas in om Företrädesemissionen avbryts, ställs in eller annars inte genomförs. Se "Aktiekapital och ägarstruktur—Konvertibler" på sidan 103 samt "Operationell och finansiell översikt—Översikt över förpliktelser" på sidan 95.

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

³ Utgörs av förlagslån och övriga långfristiga räntebärande skulder (inklusive långfristig del av finansiella leasar), samt övriga lån och kreditfaciliteter som innehas av Koncernens dotterföretag. Dessa övriga lån och kreditfaciliteter presenteras som "Övriga skulder" i Koncernens balansräkning vid balansdagen 31 december 2009.

⁴ Kortfristiga finansiella fordringar inkluderar värdet på Koncernens räntederivat som inkluderas i "Övriga kortfristiga fordringar" i Koncernens balansräkning vid balansdagen 31 december 2009.

⁵ Utgörs av (a) obligationslån om ett aggregerat belopp om 2 290 MSEK som förfaller under 2010. Se "Operationell och Finansiell översikt – Likviditet och kapitalresurser – Skuldsättning – Obligationslån" på sidan 94 och (b) belopp hänförliga till utestående kreditavtal. Vissa av dessa kreditavtal kräver att Koncernen uppfyller vissa finansiella åtaganden. Koncernen förväntade sig att bryta mot vissa finansiella åtaganden rörande vissa av dessa kreditavtal efter 31 december 2009 och har ingått ett avtal med dessa långivare för att ändra dessa avtal. Då förändringarna av kreditfaciliteterna är villkorade av framtida händelser har Koncernens låneskuld klassificerats som kortfristiga skulder i koncernens balansräkning vid balansdagen 31 december 2009. Se "Likviditet och kapitalresurser – Skuldsättning – Övriga tillgängliga lånefaciliteter" på sidan 95.

⁶ Kortfristiga skulder inkluderar Koncernens skyldigheter under räntederivat som klassificerats som kortfristiga skulder. Dessa räntederivat inkluderar i "Kortfristiga lån" i Koncernens balansräkning vid balansdagen.

⁷ Utgörs av Koncernens skyldigheter under räntederivat som klassificerats som långfristiga skulder vilka är inkluderade i "Övriga lån" samt lån och kreditfaciliteter som innehas av Koncernens dotterbolag som är inkluderade i "Övriga skulder" i Koncernens balansräkning vid balansdagen 31 december 2009.

Utöver vad som har beskrivits ovan har det inte skett någon betydande förändring i Koncernens kapitalisering och skuldsättning sedan den 31 december 2009.

Finansiell och operationell information i sammandrag

Denna sammanfattning innehåller konsoliderad finansiell information hämtad från Koncernens reviderade finansiella rapporter för och per de tolv månader som avslutades den 31 december, 2007, 2008 och 2009, som återfinns i annan del i Prospektet. Koncernens resultaträkning har justerats för de presenterade perioderna för att på en jämförbar basis reflektera antagandet av ändrade redovisningsprinciper för Koncernens lojalitetsprogram och de avvyringar som omklassificerats till verksamheter under avveckling. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information" på sidan 26. Tillgångar och skulder för verksamheter som klassificerats som avvyrade verksamheter har klassificerats som "tillgångar som innehas för försäljning" respektive "skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning" vid det datum då kriterierna för klassificering av dessa tillgångar som "tillgångar som innehas för försäljning" uppfylldes. Den finansiella informationen i sammandrag bör läsas tillsammans med de konsoliderade rapporterna samt avsnittet "Operationell och finansiell översikt" i Prospektet. Koncernens finansiella rapporter har upprättats i enlighet med IFRS. Se "Ordlista" på sidan 184 för definitioner och betydelsen av de termer som nämns i tabellerna nedan:

Finansiell information

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	2009
Resultaträkning i sammandrag			
Intäkter	50 452	52 870	44 918
Personalkostnader	-16 371	-17 632	-17 998
Övriga rörelsekostnader	-28 977	-31 959	-25 912
Leasingkostnader för flygplan	-2 342	-2 282	-2 319
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 416	-1 550	-1 845
Resultatandelar i intresseföretag	32	-147	-258
Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	-	429
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	41	4	-97
Rörelseresultat	1 419	-696	-3 082
Resultat från andra värdepappersinnehav	5	-	-
Finansiella intäkter	785	660	304
Finansiella kostnader	-1 026	-933	-645
Resultat före skatt	1 183	-969	-3 423
Skatt	-286	4	803
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	897	-965	-2 620
Resultat från avvecklade verksamheter	-182	-5 395	-327
Årets resultat	715	-6 360	-2 947
Minoritetsintresse	-1	-57	-
Resultat per aktie:			
Resultat per aktie (SEK)	0,71	-6,26	-1,44
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter	0,89	-0,96	-1,28
Kassaflödesanalys i sammandrag:			
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 866	-2 651	-3 414
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-213	-2 913	-2 611
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	-4 492	2 480	4 284
Årets kassaflöde	-1 839	-3 084	-1 741

MSEK	Per 31 december		
	2007	2008	2009
Balansräkning i sammandrag:			
Totala anläggningstillgångar	26 663	26 840	29 636
Totala omsättningstillgångar	22 107	16 524	12 859
Totala tillgångar	48 770	43 364	42 495
Totala kortfristiga fordringar	6 168	6 000	7 511
Tillgångar som innehas för försäljning	6 198	3 921	401
Totala långfristiga skulder	12 605	19 160	13 069
Totala kortfristiga skulder	20 347	16 892	18 037
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	5 323	2 465	157
Totalt eget kapital hänförligt till moderbolagets ägare	15 799	7 312	11 389
Minoritetsintressen	19	-	-
Totalt eget kapital	15 818	7 312	11 389

Nyckeltal och övrig finansiell information

Oreviderat	31 december och 1 januari – 31 december		
	2007	2008	2009
EBITDAR (före nedskrivningar) (MSEK) ¹	5 104	3 279	1 060
Justerad EBITDAR (MSEK) ²	6 904	4 451	2 626
Justerad EBITDAR-marginal (%) ³	13,7	8,4	5,8
EBT (MSEK)	1 183	-969	-3 423
Justerad EBT (MSEK) ⁴	2 937	211	-1 754
Justerad EBT-marginal (%) ⁵	5,8	0,4	-3,9
CFROI (%) ⁶	14,5	4,8	1,4
Soliditet (%) ⁷	35	17	27
Justerad skuldsättningsgrad ⁸	0,92	3,08	1,70
Finansiell beredskap (% av omsättningen) ⁹	30	17	17
Investeringar, kvarvarande verksamheter ¹⁰	2 459	4 150	4 521

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

Ledningen anser att EBITDAR (före nedskrivningar) är ett användbart mått för Koncernens resultat då den anser att ett flygbolag med en större andel operationell leasing inte riktigt går att jämföra med flygbolag som har en högre procentandel ägda flygplan och därmed har högre avskrivningar och potentiellt högre finansiella kostnader. EBITDAR (före nedskrivningar) är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt vedertagna redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ersättning av nyckeltal som fastställs i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information" på sidan 26. Se not 2 nedan för en beskrivning av beräkningen av EBITDAR (före nedskrivningar) för angivna perioder.

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

Koncernen anser att justerad EBITDAR, som exkluderar poster som ledningen anser vara ovanliga eller av engångskaraktär, är ett användbart mått för att analysera Koncernens underliggande verksamhet utan påverkan från dessa ovanliga eller engångsposter. Justerad EBITDAR är inte ett nyckeltal som har fastställts i enlighet med IFRS eller några andra allmänt vedertagna redovisningsprinciper och bör inte betraktas som ersättning av nyckeltal som fastställts i enlighet med IFRS. Andra bolag inom flygindustrin kan beräkna detta nyckeltal på annat sätt, varför det kanske inte går att jämföra de siffror som Koncernen presenterar med siffror från andra bolag. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information" på sidan 26.

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

MSEK	1 januari - 31 december		
	2007	2008	2009
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	897	-965	-2 620
Finansnetto ^{a)}	241	273	341
Skattekostnader/-intäkter	286	-4	-803
Avskrivningar och nedskrivningar	1 416	1 538	1 845
Leasingkostnader	2 342	2 282	2 319
Resultatandel i intresseföretag	-32	147	95
Försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	-	-429
Försäljning av flygplan och byggnader	-41	-4	97
Andra vinster/förluster	-5	-	-
Nedskrivning av tillgångar ^{b)}	-	12	215
EBITDAR (före nedskrivningar)	5 104	3 279	1 060
Justeringar			
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa ^{c)}	652	100	-
Uppskattade effekter av Q400-incidenterna ^{d)}	700	450	-
Omstruktureringskostnader ^{e)}	216	265	1 547
Uppskattade effekter av strejker ^{f)}	212	-	-
Ombudskostnader ^{g)}	-	357	-
Övriga engångsposter	20	-	19
Justerad EBITDAR	6 904	4 451	2 626

^{a)} Omfattar finansiella intäkter och kostnader.

^{b)} Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag, andra värdepappersinnehav samt nedskrivningar av andra långfristiga fordringar som är av engångskaraktär. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag, resultat från andra värdepappersinnehav respektive övriga externa kostnader i Koncernens resultaträkning.

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

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

^{e)} Omstruktureringskostnaderna representerar kostnader i samband med avgångsvederlag till anställda i samband med minskning av personalstyrkan under perioden i fråga.

^{f)} Under 2007 påverkades Koncernen av olika strejker bland fackligt anslutna anställda i Danmark och Sverige. Siffrorna i tabellen ovan representerar den uppskattade negativa effekten på intäkterna i samband med dessa strejker och de ökade kostnaderna som uppstod som ett resultat av dessa strejker delvis neutraliserat av mottagen kompensation. Koncernen uppskattade effekten av strejkerna baserat på förlorade intäkter till följd av inställda flyg, och prognostiserade intäkterna baserat på intäkter under motsvarande period under tidigare år, med hänsyn tagen till, bland annat, trafikprognoser, makroekonomiska faktorer och konkurrenssituation. De ökade kostnaderna som uppstod till följd av strejkerna var uppskattade baserat på ökade kostnader i samband med passagerarsättning, alternativa researrangemang för strandsatta passagerare samt övertidersättning till kundservice- och biljettförsäljningspersonal. För strejker som inträffade under 2007, mottog Koncernen 93 MSEK i kompensation för strejkerna.

^{g)} Omfattar juridiska kostnader och kostnader för förlikning i samband med utredningen av fraktverksamheten av det amerikanska justitiedepartementet 2007.

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

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

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

Justerad EBT för Koncernens enligt nedan för angivna perioder:

MSEK	1 januari - 31 december		
	2007	2008	2009
Resultat före skatt	1 183	-969	-3 423
<i>Justeringar^{a)}</i>			
Nedskrivning av tillgångar	-	12	215
Försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	-	-429
Försäljning av flygplan och byggnader	-41	-4	97
Andra vinster/förluster	-5	-	-
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa	652	100	-
Uppskattade effekter av Q400-incidenterna	700	450	-
Omstruktureringskostnader	216	265	1 547
Uppskattade effekter av strejker	212	-	-
Ombudskostnader	-	357	-
Övriga engångskostnader	20	-	19
Justerad EBT	2 937	211	-1 754

^{a)} Se beskrivningen av justeringar i ovanstående avstämning av justerad EBITDAR.

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

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

Ledningen anser att CFROI är ett användbart mått för Koncernens resultat då den anser att ett flygbolag med en större andel operationell leasing och finansieringslösningar som ej återspeglas i balansräkningen inte riktigt går att jämföra med flygbolag som har en högre procentandel ägda flygplan och färre finansieringslösningar som ej återspeglas i balansräkningen. Koncernen presenterar därför CFROI

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

⁷ **Eget kapital (inklusive minoritetsintressen) dividerat med totala tillgångar.**

⁸ **Beräknat genom att dividera finansiell nettoskuld (räntebärande skulder minus räntebärande tillgångar, exklusive pensionstillgångar) plus sju gånger den årliga nettokostnaden för operationell flygplansleasing, med eget kapital (inklusive minoritetsintressen).**

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

⁹ **Finansiell beredskap består av likvida medel plus outnyttjade kreditfaciliteter. Per den 31 mars 2010 är 2 554 MSEK av Koncernens tillgängliga lånefaciliteter otillgängliga för utnyttjande till dess samtliga villkor för ändringarna av de relaterade faciliteterna är uppfyllda. Se "Operationell och finansiell översikt – Likviditet och kapitalresurser – Lån – Övriga tillgängliga lånefaciliteter" på sidan 95.**

¹⁰ **Se not 38 i de konsoliderade finansiella rapporterna i Prospektet.**

Operationella nyckeltal

(Oreviderat)	1 januari – 31 december		
	2007	2008	2009
Antal beflugna destinationer (reguljärtrafik)	158	157	134
Antal flygningar (reguljärtrafik)	423 807	427 201	380 470
Antal passagerare, totalt (tusental) ¹	31 381	30 936	26 967
Antal passagerare, reguljärtrafik (tusental)	29 164	29 000	24 898
Offererade säteskilometer, ASK, totalt (miljoner) ¹	44 433	45 764	39 934
Offererade säteskilometer, ASK, reguljärtrafik (miljoner)	40 019	41 993	35 571
Betalda passagerarkilometer, RPK, totalt (miljoner) ¹	33 082	33 097	29 025
Betalda passagerarkilometer, RPK (reguljärtrafik)(miljoner)	29 365	29 916	25 228
Kabinfaktor (total) (%) ¹	74,5	72,3	72,7
Genomsnittlig passagerarsträcka, totalt (km)	1 054	1 070	1 076
Betalat flygbränslepris, genomsnitt (USD/ton)	786	1 028	831
Yield (SEK) ²	1,25	1,27	1,30
RASK (SEK) ³	0,92	0,91	0,92

¹ Totalen avspeglar reguljärtrafik, charter och ad hoc-flygningar.

² Passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet betalda passagerarkilometer (RPK) (reguljärtrafik). Yelden i tabellen är inte justerad för växelkursförändringar under perioden.

³ Passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet offererade säteskilometer (ASK) (reguljärtrafik).



Sammanfattning av operationell och finansiell översikt

I följande avsnitt ges en sammanfattning av vissa utvecklingar i Koncernens operationella resultat, finansiella ställning och verksamhet i övrigt för räkenskapsåren 2007, 2008 samt 2009. Sammanfattningen är baserad på Koncernens finansiella rapporter per de tolv månader som avslutades den 31 december 2007, 2008 samt 2009 och skall läsas tillsammans med dels de finansiella rapporterna, dels avsnittet "Operationell och finansiell översikt" på sidan 68 i Prospektet. Sammanfattningen innehåller vissa framåtriktade uttalanden avseende aktuella trender på de marknader och inom den bransch som Koncernen är verksam. Se "Framåtriktade Uttalanden" på sidan (i).

Verksamhetsresultat

Intäkter

Koncernens intäkter uppgick till 50 452 MSEK under 2007, 52 870 MSEK under 2008 samt 44 918 MSEK under 2009.

Intäktsminskningen om 15,0% från 2008 till 2009 återspeglade den historiska minskningen i efterfrågan på flygresetjänster under 2009 på grund av den allvarliga konjunkturnedgången och marknadsförhållandena på Koncernens kärnmarknader. Intäktsminskningen reflekterade också Koncernens kostnadsbesparingsåtgärder som implementerades under 2009 inom Core SAS, vilket inkluderade nedläggning av vissa linjer och reducerad kapacitet.

Passagerarintäkterna minskade med 14,1% under 2009 jämfört med 2008 till följd av en minskad efterfrågan och en motsvarande minskning av antalet passagerare på Koncernens flyglinjer, vilka minskade med 14,1% under 2009 jämfört med 2008. RPK (reguljärtrafik) minskade med 15,7% under 2009 jämfört med 2008 på grund av lågkonjunkturen på Koncernens kärnmarknader, vilka fortsatte att uppleva en recession under större delen av 2009. Den minskade efterfrågan satte också press på yelden. Yelden (justerad för valutaeffekter genom antagande om en konstant valutakurs från den föregående perioden) för Scandinavian Airlines minskade med 5,2% under 2009. Minskningen av antalet passagerare och RPK reflekterade också kostnadsbesparingsåtgärderna inom Core SAS, vilka innefattade nedläggning av 53 kortlinjer och fyra interkontinentala linjer under 2009. ASK minskade med 15,3% under 2009 jämfört med 2008. Även om kapacitetsminskningen reflekterade kostnadsbesparingsåtgärderna inom Core SAS, minskade Koncernen sin kapacitet under 2009 med mer än vad som ursprungligen förutspåddes när Core SAS lanserades på grund av en betydande minskning i efterfrågan, vilket tvingade Koncernen att ställa av flygplan fortare än beräknat.

Ökningen i intäkter med 4,8% under 2008 jämfört med 2007 reflekterade en ökning i genomsnittspriset som kunderna betalade under perioden, vilket primärt var hänförligt till högre bränsleavgifter under större delen av 2008 till följd av en betydande volatilitet i flygbränslepriser under den aktuella perioden (även om Koncernen sänkte dessa bränsleavgifter i början av november 2008). Intäkterna var också högre 2008 jämfört med den föregående perioden eftersom intäkterna under 2007 påverkades negativt av Q400-händelserna i september och oktober 2007 samt strejkerna i Danmark och Sverige under 2007. Passagerarintäkterna ökade med 3,1% från 2007 till 2008, huvudsakligen som ett resultat av den ökning i genomsnittspriset som var resultatet av ökade bränsletillägg. Antalet passagerare på Koncernens flyglinjer minskade med 0,6% under 2008 jämfört med 2007, främst på grund av en minskning om 5,3% av antalet

passagerare under andra halvåret 2008 jämfört med samma period under 2007 till följd av de svagare ekonomiska villkoren på alla Koncernens kärnmarknader. RPK (reguljärtrafik) ökade med 1,9% under 2008 tack vare en ökning av antalet flygna kilometer under 2008, vilket primärt berodde på Scandinavian Airlines introduktion av nya linjer till semesterorter från Norge under första halvåret av 2008. RPK reflekterade de försämrade ekonomiska villkoren på Koncernens alla kärnmarknader i slutet av året och minskade med 6,8% under fjärde kvartalet 2008 jämfört med samma period 2007. ASK ökade med 4,9% under 2008 tack vare introduktionen av nya linjer till semesterorter samt en ökning av Scandinavian Airlines flygningar på linjer till och från Sverige och övriga Europa. Yelden ökade med 1,6% under 2008, vilket reflekterade Koncernens initiativ som en del av Profit 2008-programmet som syftade till bibehållen yield i en miljö med sjunkande efterfrågan, samt ökade flygbränsleavgifter under perioden.

Rörelsekostnader

Koncernens rörelsekostnader uppgick till 45 348 MSEK under 2007, 49 591 MSEK under 2008 samt 43 910 MSEK under 2009.

Minskningen av rörelsekostnaderna med 11,5% under 2009 jämfört med 2008 berodde huvudsakligen på de kostnadsbesparingsåtgärder som implementerades av Koncernen under 2009 inom Core SAS, samt lägre flygbränslekostnader, huvudsakligen beroende på lägre volymer och priser. Rörelsekostnaderna under 2009 innefattade även en omstruktureringskostnad om 1 547 MSEK hänförlig till åtgärder som implementerats inom ramen för Core SAS under den aktuella perioden. Om man bortser från omstruktureringskostnader, minskade rörelsekostnaderna med 14,1%. Flygbränslekostnaderna minskade med 20,3% under 2009 jämfört med 2008 tack vare lägre flygbränslepriser under perioden och kapacitetsminskningar, vilket resulterade i lägre flygbränslevolymer under perioden. Personalkostnaderna ökade med 2,1% under 2009 jämfört med 2008, vilket även inkluderade omstruktureringskostnader om 1 444 MSEK som innefattade betalningar till piloter som erbjöds förtidspensionspaket som en del av Koncernens minskning av flottan och kapacitetsminskningar inom Core SAS, samt även betalningar av avgångsvederlag till andra anställda till följd av ovan nämnda minskningar i flottan och kapaciteten. Om man bortser från omstruktureringskostnader, minskade personalkostnaderna med 6,1% under 2009 jämfört med 2008, främst tack vare en minskning av antalet anställda under året som ett led i implementeringen av Core SAS. Minskningen av rörelsekostnader under 2009 berodde också på fördelaktiga valutakurseffekter till följd av en svagare dollar under den aktuella perioden.

Ökningen av rörelsekostnaderna med 9,4% under 2008 jämfört med 2007 berodde huvudsakligen på högre flygbränslekostnader och personalkostnader. Flygbränslekostnaderna ökade med 27,6% under 2008 jämfört med 2007 på grund av högre flygbränslepriser, vilka ökade under större delen av perioden. Personalkostnaderna ökade med 7,7% under 2008 jämfört med 2007, främst på grund av en generell ökning av lönenivån, retroaktiva betalningar till piloter enligt kollektivavtalen med pilotföreningarna samt ökade pensionskostnader för anställda, företrädesvis i Norge. Koncernens rörelsekostnader ökade också under 2008 jämfört med 2007 på grund av kostnader relaterade till "Wet Lease-avtal" som ingicks för att ersätta Koncernens flygplan som togs ur trafik med anledning av Q400-incidenterna i september och oktober 2007. Rörelsekostnaderna för 2008 omfattade även böter om 314 MSEK utfärdade av det amerikanska justitiedepartementet som en del av ett förlikningsavtal som ingicks av SAS Cargo i samband med det amerikanska konkurrensverkets utredning av viss verksamhet inom SAS Cargo. Enligt förlikningsavtalet skall Koncernen betala böter om totalt 52 MUSD under en fyraårsperiod.

Årets resultat

Koncernens resultat för 2007 uppgick till 715 MSEK. Koncernen redovisade en förlust om 6 360 MSEK för 2008 och en förlust om 2 947 MSEK för 2009.

Utöver de anledningar som beskrivits ovan, påverkades Koncernens resultat för de aktuella åren av intäkter och förluster från avvecklade verksamheter (se "Operationell och finansiell översikt – Sammanfattning av avvyrningar" på sidan 68). 2009 redovisade Koncernen en förlust om 327 MSEK hänförlig till avvecklade verksamheter, ett belopp som framförallt reflekterade förluster om 108 MSEK avseende Spirit Air Cargo samt en kostnad om 133 MSEK under fjärde kvartalet 2009 till följd av framtida förluster hänförliga till Quantum Air (tidigare AeBal). 2008 redovisade Koncernen en förlust om 5 395 MSEK hänförlig till avvecklade verksamheter, ett belopp som framförallt reflekterade förluster och avskrivningar om totalt 4 985 MSEK i samband med försäljningen av Spanair. 2007 redovisade Koncernen en förlust om 182 MSEK hänförlig till avvecklade verksamheter, ett belopp som framförallt reflekterade förluster efter skatt och nedskrivningar av goodwill i Spanair och AeBal om totalt 713 MSEK, vilket motverkats av intäkter och vinster hänförliga till andra avvecklade verksamheter under 2007.

Kassaflöden

Koncernens kassa- och banktillgodohavanden uppgick till 8 891 MSEK, 5 783 MSEK samt 4 189 MSEK per den 31 december 2007, 2008 respektive 2009.

Minskningen i kassan om 1 594 MSEK från årsskiftet 2008 till årsskiftet 2009 berodde framförallt på kassautflöden avseende rörelsekapital samt kassautflöden avseende investeringar, vilka inkluderar totala investeringar om 4 661 MSEK under 2009 avseende inköp av flygplan och andra materiella tillgångar. Dessa kassautflöden motverkades delvis av kassainflöden från finansieringsverksamheter, främst till följd av Koncernens nyemission i april 2009, vilken resulterade i ett nettotillskott om 5 808 MSEK, samt upptagna lån under den aktuella perioden.

Minskningen i kassan om 3 108 MSEK från årsskiftet 2007 till årsskiftet 2008 berodde framförallt på kassautflöden avseende rörelsekapital samt kassautflöden avseende investeringar, inkluderande sammanlagda investeringar om 4 448 MSEK under 2008 avseende

inköp av flygplan och andra materiella tillgångar. Dessa kassautflöden motverkades endast delvis av kassainflöden från upptagna lån under 2008.

Skuldsättning

Koncernens totala skuldsättning (inklusive aktuella lånebelopp under långfristiga lån men exklusive förpliktelser avseende tillgångar som skall avyttras) per den 31 december 2009 uppgick till 14 377 MSEK, i jämförelse med 15 761 MSEK per den 31 december 2008 samt 8 744 MSEK per den 31 december 2007. Minskningen i skuldsättning från årsskiftet 2008 till årsskiftet 2009 berodde framförallt på återbetalning av utestående skulder under 2009 uppgående till 3 060 MSEK, som till viss del motverkades av en ökad skuldsättning uppgående till 2 080 MSEK hänförlig till användandet av långfristiga lån upptagna för att finansiera flygplansförvärv 2009.

Rörelsekapital

Koncernen anser att befintligt rörelsekapital är tillräckligt för att tillgodose de aktuella behoven för tolv månaders perioden från och med datumet för detta Prospekt. Se "Operationell och finansiell översikt—Likviditet och kapitalresurser—Översikt" på sidan 91.

Aktuella marknads- och branschtrender

Koncernens verksamhet är säsongberoende till sin natur och Koncernen har historiskt sett upplevt lägre efterfrågan under perioden från december till februari varje år. Således är det första kvartalet historiskt sett det svagaste kvartalet för Koncernen. Under januari och februari 2010 fortsatte flygbranschen att påverkas av svaga makroekonomiska förhållanden, både i Norden och globalt, med fortsatt minskning av Koncernens Passageraryield och efterfrågan från passagerare som följd, i enlighet med Koncernens förväntningar på grund av säsongeffekter och det svaga makroekonomiska klimatet. Den nedåtgående trenden avseende Passageraryield förväntas fortsätta i mars 2010, vilket påverkar intäkterna för första kvartalet 2010 negativt, jämfört med samma period 2009, under vilken period Koncernen gjorde en förlust före skatt i kvarvarande verksamheter om 979 MSEK. Marknadsvillkoren för flygbranschen är fortsatt oförutsägbara och det finns betydande osäkerhet rörande tidpunkten för en återhämtning av marknaden.

Koncernens totala antal passagerare och RPK under perioden januari till februari 2010 avtog med cirka 1,6% respektive 4,1%, jämfört med samma period 2009. Som en del av Core SAS och i ljuset av en fortsatt svag efterfrågan på marknaden har Koncernen justerat kapaciteten på sina linjer och som ett resultat därav minskade ASK med 11,3% jämfört med samma månader under 2009. Den positiva trenden i Kabinfaktor Passagerare som inleddes under andra halvan av 2009 fortsatte dock i januari och februari 2010 med en ökning av Kabinfaktor Passagerare om 5,0 procentenheter under januari och februari, jämfört med samma period 2009. Den positiva utvecklingen av Kabinfaktor Passagerare avspeglar främst en förbättrad balans mellan utbudet av flygtjänster och efterfrågan på sådana tjänster eftersom Koncernen justerade kapaciteten under perioden för att reflektera nedgången i efterfrågan på grund av svagare marknadsförhållanden och nedgången i passagerartrafik innebar en mindre minskning än kapacitetsreduceringen.

Passageraryielden för Scandinavian Airlines, justerad för valutakursförändringar genom att anta en konstant valutakurs från året innan, minskade med 14% och 10,5% i januari respektive februari

2010, jämfört med samma perioder 2009. Förändringen i Passageraryield var positiv i januari och februari 2009 jämfört med samma period 2008, huvudsakligen på grund av högre påslag på bränslepriset i början av 2009. Passageraryielden under januari – februari 2009 påverkades fortsatt av svaga marknadsförhållanden och låg efterfrågan, särskilt i förhållande till affärsresande, som historiskt sett har varit en källa till biljettintäkter med hög yield för Koncernen. En stabilisering av nedgången i efterfrågan från passagerare inleddes under fjärde kvartalet 2009; nedgången i Passageraryield fortsatte dock under januari – februari 2010. Delvis på grund av effekten av påskhelgen, då affärs- och kortlinjeresor i Norden historiskt sett minskar i omfattning, förväntar sig Koncernen en fortsatt nedgång i Passageraryield i mars 2010. Nedgång i passagerartrafik och Passageraryield hade en negativ inverkan på Koncernens intäkter under perioden januari – februari 2010 jämfört med samma period 2009, i enlighet med Koncernens förväntningar. Ökningen i Kabinfaktor Passagerare och minskningen i Passageraryield innebär en minskning av RASK med 8,7% och 0,7% för Koncernen i januari respektive februari 2010, jämfört med samma perioder 2009. Förbättringar i Kabinfaktor Passagerare korrelerar vanligtvis med en senare förbättring av Passageraryield; det råder dock stor osäkerhet rörande tidpunkten för en återhämtning av marknaden och/eller förbättring av Passageraryield. Därutöver, i den utsträckning som nedgången i efterfrågan för affärsresor representerar en permanent förändring i kundbeteende, då affärsresenärer övergått till biljetter med lägre yield eller lågprisflygbolag, finns en risk för fortsatt tryck nedåt avseende Passageraryield. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till flygbranschen—Såväl efterfrågan på flygresor som Koncernens lönsamhet och förmåga att finansiera sin verksamhet har påverkats, och kan komma att påverkas, negativt av den ekonomiska nedgången på både världsmarknaden och lokala marknader" på sidan 9.

Koncernen förväntar sig att ett antal faktorer kommer att inverka på dess rörelseresultat 2010, vilket skapar osäkerhet rörande fortsatt trendutveckling avseende efterfrågan från passagerare, Passageraryield och intäkter. Dessa faktorer inkluderar ökad konkurrens medförande ett fortsatt nedåtgående tryck på Passageraryield, utvecklingen av valutakurser under 2010, särskilt valutakursen för USD-SEK, samt utvecklingen avseende bränslepriser. Trots att officiella- och marknadsprognoser indikerar positiv BNP-tillväxt under 2010 i Norden under och avseende den globala ekonomin, förväntas inte eventuell BNP-tillväxt vara väsentlig och den ekonomiska återhämtningen förutspås bli långsam. Trots att prognoser för BNP i Norden indikerar positiv tillväxt är RASK och BNP inte alltid positivt korrelerade. Koncernen kan komma att uppleva negativ RASK trots ett år med positiv BNP-tillväxt, såsom år 2010. IATA har uppskattat att den globala flygindustrin kommer att uppnå en förlust om cirka 2 800 MUSD under 2010 på grund av fortsatt negativa trender i Passageraryield, minskat nyttjande av flygplan samt ökande olje- och bränslepriser. Se "Marknadsöversikt—Allmänna framtidsutsikter för flygbranschen" på sidan 38. Även om Koncernen inte kan försäkra att åtgärderna under Core SAS kommer att vara framgångsrika, förväntar sig Koncernen att dessa trender kommer att mildras i viss utsträckning genom effekten av de kostnadsbesparingar som har implementerats och/eller kommer att implementeras under Core SAS. Koncernen uppskattar att de kostnadsbesparingar som implementerats under 2009 hade en positiv effekt på Koncernens resultat om cirka 2 200 MSEK och denna utveckling avseende kostnadsbesparingar fortsatte i januari och februari 2010 då Koncernen, per den 28 februari 2010, hade implementerat cirka 4 300 MSEK (cirka 55% av det totala kostnadsbesparingsprogrammet under Core SAS) av kostnadsbesparingsinitiativen under Core SAS som planerats. Koncernen förväntar sig att majoriteten av de återstående kostnadsbesparingsinitiativen under det utvidgade Core SAS programmet ska påverka Koncernens resultat 2010.

Operationell och finansiell översikt

Översikt

Allmänt

Koncernen är den största flygkoncernen i Norden baserat på intäkter och ASK 2009. Koncernens kärnverksamhet är att bedriva flygtrafik för passagerare inom ett omfattande nordiskt, europeiskt och interkontinentalt linjenätverk. Under 2009 sysselsatte Koncernen i genomsnitt 17 371 heltidsanställda i den pågående verksamheten, hade i genomsnitt 1 042 dagliga avgångar och erbjöd reguljär- och charterflygningar till 134 destinationer i Norden, övriga Europa, Nordamerika och Asien. Under 2009 genererade Koncernen intäkter om totalt 45 000 MSEK och transporterade cirka 26,3 miljoner passagerare, inklusive reguljär- och chartertrafik.

SAS är medlem i Star Alliance, som är kärnan i Koncernens globala partner- och nätverksstrategi och som tillhandahåller ett globalt erbjudande av tillförlitliga reseprodukter och -tjänster till Koncernens kunder. Star Alliance är världens största flygbolagsallians med 26 medlemmar, inklusive tre regionala flygbolag, och erbjuder dagligen omkring 19 700 avgångar till 1 077 destinationer i 175 länder.

Utöver passagerartrafik bedriver Koncernen frakttrafik samt andra flygrelaterade tjänster vid utvalda flygplatser i Koncernens linjenätverk. Koncernen tillhandahåller för närvarande fraktservice till destinationer i Norden, övriga Europa, Nordamerika och Asien. Majoriteten av fraktintäkterna kommer från utnyttjandet av ledig kapacitet i flygplanens lastutrymme vid passagerarflygningar som används för att transportera varor, reservdelar och andra produkter åt en bred kundgrupp bestående av främst skandinaviska företag och andra tredje parter. Koncernens övriga flygrelaterade tjänster utnyttjas framförallt av Koncernens flygbolag och inkluderar ground handling-tjänster, tekniska underhållstjänster, reparationstjänster och andra flygplatsrelaterade tjänster.

För att öka Koncernens lönsamhet och för att bemöta den senaste tidens lågkonjunktur och interna utmaningar, lanserade Koncernen i februari 2009 en förnyad strategi, benämnd Core SAS. Core SAS syftar till att fokusera och omstrukturera Koncernens verksamhet kring följande fem huvudområden:

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

2009 genomförde Koncernen med framgång en betydande andel av initiativen inom ramen för Core SAS, vilket innefattade avyttring av vissa icke-kärnverksamheter, en minskning av Koncernens kapacitet i syfte att fokusera på linjer som är viktiga för affärsresenärer, en betydande minskning av Koncernens kostnadsbas för 2008, en omorganisering av Koncernens verksamhetsstruktur, en förlängning av Koncernens kreditfaciliteter om cirka 6 500 MSEK och ett framgångsrikt slutförande av en företrädesemission om cirka 6 000 MSEK i april 2009. I linje med den planerade implementeringen av Core SAS som antogs i februari 2009 återstår dock fortfarande ett antal initiativ och avyttringar inom Core SAS. Koncernen fortsätter att genomföra de återstående initiativen inom Core SAS, vilka förväntas

vara genomförda under 2010 och 2011. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS" på sidan 45 för en mer detaljerad beskrivning av Core SAS samt de åtgärder Koncernen kommer att vidta för att implementera Core SAS.

Presentation av finansiell information

Den finansiella information som presenteras i Prospektet, och som redogörs för i detta avsnitt, är hämtad från reviderade finansiella rapporter per den 31 december 2007, 2008 och 2009, vilka är upprättade i enlighet med IFRS. Se "Presentation av finansiell information och viss övrig information" på sidan 26.

Koncernen tillhandahåller finansiell information för de olika affärssegmenten och geografiska marknader som ingår i Koncernen. Inom ramen för Core SAS omorganiserade Koncernen sina affärssegment och strukturen för affärssegmentens finansiella rapportering från och med den 1 januari 2009. Historisk finansiell information för räkenskapsåren 2008 och 2007 för respektive affärssegment har i jämförelsesyfte räknats om enligt den nya strukturen för finansiell rapportering. Rörelseresultatet för den aktuella perioden analyseras för följande affärssegment: (1) Scandinavian Airlines, (2) Blue1 och (3) Widerøe.

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

Sammanfattning av avyttringar

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

Räkenskapsåret 2007

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

Räkenskapsåret 2008

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

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

- *ST Aerospace Solutions (Europe)*. Koncernen avyttrade sitt kvarvarande innehav i ST Aerospace Solutions (Europe), en leverantör av reservdelar och utrustning, till Singapore Technologies i juni 2008. Försäljningen genomfördes genom utnyttjandet av en säljoption som Koncernen erhöll då 67% av innehavet i SAS Component avyttrades 2005. Koncernen redovisade en realisationsförlust från försäljningen om 139 MSEK.
- *AeBal*. Koncernen sålde sitt innehav i AeBal S.A. ("**AeBal**") till Proturin S.L., ett spanskt bolag baserat på Mallorca. AeBal, som Koncernen förvärvade som en del av innehavet i Spanair, bedriver flygverksamhet för Spanair. Då ingen köpeskilling betalades i samband med försäljningen, resulterade försäljningen i en realisationsförlust om 203 MSEK under fjärde kvartalet 2008.

Räkenskapsåret 2009

- *airBaltic*. Under första kvartalet 2009 slutförde Koncernen försäljningen av sitt innehav på 47,2% i airBaltic till ledningen för airBaltic, enligt de försäljningsvillkor som meddelades i december 2008, för cirka 216 MSEK. Försäljningen av airBaltic skedde till följd av den lettiska regeringens beslut i början av 2008 att inte fortsätta att privatisera flygbolaget. Koncernen redovisade en realisationsvinst på 169 MSEK från försäljningen 2008.

I samband med försäljningen av airBaltic samordnade Koncernen de befintliga lånen till airBaltic före försäljningen till en enda facilitet bestående av två lån på 52 MUSD (varav 49,0 MUSD fortfarande är utestående vid datumet för detta Prospekt, vilket reflekterar återbetalningar om 3,0 MUSD i februari och mars 2010) och 4,4 MEUR med förfallodag den 30 april 2010. Koncernen har ytterligare ett lån till airBaltic på 10,7 MUSD, vilket representerar belopp som airBaltic ska betala för bränslesäkring och andra tjänster av Koncernen under 2008 och 2009. Lånet förfaller den 31 oktober 2012. Se "Legala frågor och kompletterande information—Förvärv och avyttringar—Avtal avseende försäljning av airBaltic" på sidan 118.

- *Spanair*. Koncernen ingick den 18 december 2008 ett initialt avtal med ett konsortium av investerare från Katalonien, Spanien, lett av Consorci de Turisme de Barcelona och Catalana d'Iniciatives, avseende en försäljning av 80,1% av Spanair. Koncernen ingick ett slutligt avtal angående försäljningen den 30 januari 2009. Köpeskillingen sattes till 1 EUR. Transaktionen avslutades under första kvartalet 2009.

Efter att transaktionen slutförts kvarstår Koncernen som ägare av 19,9% av aktierna i Spanair. I samband med försäljningen av Spanair har Koncernen förbundit sig att fortsättningsvis tillhandahålla viss finansiering till Spanair och köparna av Spanair. Se "Legala frågor och kompletterande information—Förvärv och avyttringar—Avtal avseende försäljningen av Spanair" på sidan 118.

- I samband med att transaktionen avslutades tillhandahöll Bolaget ett kapitaltillskott uppgående till 20 MEUR genom omvandling av befintliga lån och/eller av Koncernen tidigare beviljad finansiering till Spanair.

- Bolaget ställde ut en säljarrevers till Spanair bestående av tre trancher:
 - Ett lån på 99 MEUR för att finansiera Spanairs operativa likviditetsbehov. Bolaget finansierade denna del av säljarreversen till Spanair under 2008 via existerande lån till Spanair, vilka förblir utestående även efter genomförandet av avyttringen och förfaller i januari 2014 (löptiden kan därefter förlängas upp till ett år i taget om återbetalning av lånet medför att Spanair blir insolvent);
 - Ett lån på 50 MEUR för att täcka framtida finansieringsbehov i Spanair. Detta lån förfaller i januari 2014 (löptiden kan förlängas upp till ett år i taget om återbetalning av lånet medför att Spanair blir insolvent); och
 - Garantier för Spanairs operationella åtaganden (såsom avtal med leverantörer) om 24 MEUR.
- Koncernen ställde under 2009 ut ett bryggfinansieringslån till Spanairs köpare om 30 MEUR. Lånet förfaller den 31 december 2010.
- Under 2008 redovisade Koncernen nedskrivningar om 1 686 MSEK avseende goodwill i Spanair samt 273 MSEK avseende uppskjuten skattefordran i Spanair. Dessutom har Koncernen med anledning av att Spanair redovisas som verksamhet under avveckling bokfört sin investering i Spanair till verkligt värde vilket gav upphov till ytterligare en kostnad om 712 MSEK. Koncernen redovisade vare sig någon kapitalvinst eller kapitalförlust i samband med försäljningen 2009.

Cubic Air Cargo

Koncernen sålde sitt dotterföretag Cubic Air Cargo till NordicGSA ApS i februari 2009 för 7 MSEK. Koncernen redovisade en realisationsvinst om 3 MSEK vid försäljningen.

SAS Ground Services Finland

Inom ramen för Core SAS avyttrade Koncernen tillgångarna och skulderna hänförliga till verksamheten inom SAS Ground Services Finland, ett av Koncernens helägda dotterföretag, till ISS Palvelut i juni 2009 mot ett kontantvederlag om 23 MSEK, vilket representerar hela det bokförda värdet av tillgångarna och skulderna. I samband med försäljningen ingick Koncernen ett avtal med ISS Palvelut om att tillhandahålla tjänster till Koncernens verksamhet i Finland.

bmi

Koncernen avyttrade sitt intresse om 20% i bmi till ett av Lufthansas intresseföretag i november 2009 för en köpeskilling om 19 MGBP. Dessutom betalade Lufthansa 19 MGBP till Koncernen för att upphäva Koncernens rättigheter enligt aktieägaravtalet från 1999 rörande Koncernens och Lufthansas ägarandel i bmi. Enligt försäljningsavtalets villkor ska Koncernen erhålla ytterligare betalningar från Lufthansa om ytterligare värde realiserar i bmi genom vissa kvalificerande transaktioner, t.ex. en försäljning, inom en tvåårsperiod efter försäljningen av Koncernens intresse. Dessutom har Koncernen förbundit sig att betala upp till 19 MGBP till Lufthansa om bmi skulle bli insolventa inom två år efter försäljningen. Koncernen redovisade en realisationsvinst om cirka 426 MSEK vid försäljningen.

Koncernens resultaträkning har justerats för de presenterade perioderna för att visa de avyttringar som omklassificerats till verksamheter under avveckling på en jämförbar basis. Tillgångar och skulder för avyttrade verksamheter har klassificerats som "tillgångar som innehas för försäljning" respektive "skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning" vid det datum då kriterierna för klassificering av dessa

”tillgångar som innehas för försäljning” uppfylldes. Exempelvis uppfyllde tillgångar hänförliga till Spanair kriterierna för ”tillgångar som innehas för försäljning” per 31 december 2008 och per 31 december 2007 och klassificeras därmed som ”innehav av tillgångar för försäljning” i balansräkningen per 31 december 2008 och 2007 men inte per 31 december 2006.

Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat

Utveckling på de globala och lokala flygmarknaderna

Koncernen redovisade betydande förluster från sina kvarvarande verksamheter mellan 2001 och 2005, vilket väsentligen försvagat Koncernens ekonomiska ställning och resultat. Faktorer som bidragit till denna period med förluster, som inleddes 2001, omfattar terroristattacker den 11 september 2001, SARS-epidemin och ökad konkurrens inom den globala flygindustrin. Se ”Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Koncernen har en historik med redovisade förluster och Koncernens framtida lönsamhet och finansiella ställning är beroende av att Core SAS genomförs på ett framgångsrikt sätt” på sidan 16. Därtill kommer att tillväxten på Koncernens kärnmarknader avmattades avsevärt under 2009 och dessa marknader befann sig i en recession under större delen av detta år. Se ”Marknadsöversikt” på sidan 37. Dessutom har den senaste tidens ekonomiska nedgång, såväl globalt som lokalt, medfört en kraftigt reducerad efterfrågan på flygresor på grund av att företag drar ned på sina utlägg för flygresor eller att affärsverksamhet som förutsätter resor minskat. Detta gäller även privatresenärer som har minskat, skjutit upp eller helt avstått från flygresor. Beteendemönstret hos affärsresenärerna, Koncernens huvudsakliga kundgrupp, har förändrats till följd av den sviktande marknaden vilket i sin tur påverkat Koncernens resultat negativt. Efterfrågan från dessa passagerare har minskat och Koncernen har sett en minskning av intäkterna från dyrare biljetter (såsom ”Business class” och ”Economy Extra”) till förmån för billigare biljetter (såsom ”Economy”). Koncernen har upplevt en negativ resultatutveckling sedan november 2007 och redovisade 2008 en förlust före skatt från kvarvarande verksamheter om 969 MSEK samt 3 423 MSEK för 2008 respektive 2009. Se ”Riskfaktorer—Risker relaterade till flygbranschen—Såväl efterfrågan på flygresor som Koncernens lönsamhet och förmåga att finansiera sin verksamhet har påverkats, och kan komma att påverkas, negativt av den ekonomiska nedgången på både världsmarknaden och lokala marknader.” på sidan 9 och ”Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Koncernen är beroende av de skandinaviska marknaderna för en betydande del av sina intäkter. Konjunkturbedgången på dessa marknader har haft och kommer fortsätta att ha en väsentlig effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat” på sidan 16.

För att bemöta konjunkturbedgången och den efterföljande krisen inom flygbranschen lanserade Koncernen Core SAS i februari 2009 för att väsentligt minska Koncernens kostnadsbas i syfte att öka Koncernens lönsamhet och stärka dess konkurrenskraft. Se ”Core SAS” på sidan 70.

Core SAS

Koncernens förnyade strategi, Core SAS, är avgörande för dess framtida utveckling och framgång. Se ”Verksamhetsbeskrivning—Core SAS” på sidan 45. Core SAS innehåller fem huvudområden:

- Fokus på den nordiska hemmamarknaden genom att avyttra Koncernens innehav i flygbolag utanför den nordiska regionen som ej direkt tillhör kärnverksamheten och genom antingen avyttring eller

avveckling av vissa av Koncernens flygrelaterade verksamheter som inte bedöms som strategiskt viktiga;

- Fokus på affärsresenärer och att stärka det kommersiella erbjudandet genom att lägga ner olönsamma linjer och fokusera på linjer som är viktiga för affärsresenärer genom att minska Koncernens kapacitet och genom att implementera Koncernens nya kommersiella koncept ”Service And Simplicity”;
- Förbättra Koncernens kostnadsbas genom att implementera ett omfattande kostnadsbesparingsprogram som förväntas reducera Koncernens kostnadsbas för 2008, före beaktande av engångskostnader avseende omstruktureringen;
- Förenklad organisation med förstärkt kundfokus genom att förändra Koncernens övergripande organisation till att bli mer centraliserad, effektiv och kundorienterad; samt
- Förstärka Koncernens kapitalstruktur.

Core SAS bygger på vissa mål och prognoser som grundar sig på aktuella förväntningar och antaganden om framtiden, inklusive minskning av personal och kostnader. Förväntade resultat kan avvika markant från faktiska resultat på grund av en rad faktorer såsom förändringar på de marknader som Koncernen är verksam på, Koncernens förmåga att expandera och utveckla sin verksamhet som planerat samt rådande makroekonomiska förhållanden. Tillväxten på Koncernens kärnmarknader minskade väsentligt mer än vad som förväntades av marknaden och av Koncernen i sitt ursprungsantagande vid lanseringen av Core SAS i februari 2009. De svaga makroekonomiska förhållandena under 2009 ledde till en betydande minskning av flygresorna, vilket ökade pressen på yelden och lönsamheten för Koncernen och för hela flygbranschen. Följaktligen var Koncernens intäkter och finansiella beredskap väsentligt lägre under 2009 än vad som antogs när Core SAS först lanserades. Dessutom blev, främst på grund av den kraftigt minskade efterfrågan, omstruktureringkostnaderna inom Core SAS under 2009 cirka 900 MSEK högre än förväntat. För att bemöta de utmanande ekonomiska villkoren, stärka Koncernens likviditetsposition och stödja en full implementering av Core SAS tills i slutet av 2011, har Koncernen utökat sitt kostnadsbesparingsprogram och beslutat att genomföra Företrädesemissionen. Den förnyade Core SAS-planen innefattar ytterligare kostnadsbesparingsinitiativ om cirka 3 800 MSEK som har identifierats av Koncernen efter antagandet av Core SAS i februari 2009. Tack vare detta förväntar sig Koncernen att initiativen inom den förnyade Core SAS-planen kommer att minska Koncernens kostnadsbas 2008 med cirka 7 800 MSEK, före engångskostnader avseende omstruktureringen om cirka 2 800 MSEK (varav cirka 1 800 MSEK redan bokförts under 2009).

Hur väl den förnyade Core SAS-planen lyckas beror på förväntningar och antaganden rörande framtiden, däribland antagandet att marknadsförhållandena kommer att förbättras under 2011. Om marknadsförhållandena avviker väsentligt från de förväntningar och antaganden som ligger till grund för den förnyade Core SAS-planen kan detta få en väsentlig negativ effekt på implementeringen av Core SAS och följaktligen en väsentlig negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella villkor, rörelseresultat och framtidsutsikter. Varje implementeringsstrategi påverkas dessutom av vissa faktorer, såsom förmågan att hitta intresserade köpare och industriella partners som vill köpa eller investera i icke-kärnverksamheter samt fortsatt goda relationer med fackföreningar för att kunna genomföra minskningar av personalstyrkan, löner och andra personalförmåner. Se ”Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Det kan inte garanteras att Koncernen kommer

kunna uppnå de mål och prognoser som ingår i Core SAS. Om Koncernen inte lyckas uppnå dessa mål eller om Core SAS i övrigt inte är framgångsrikt kan det ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.” på sidan 14.

Initiativen inom Core SAS har implementerats och fortsätter att implementeras inom respektive affärssegment. I syfte att övervaka utvecklingen av huvudområdena inom Core SAS har Koncernen upprättat ett särskilt programkontor för att centraliserat kunna övervaka genomförandet av dessa initiativ. Affärsområdena rapporterar framdriften till programkontoret under ledning av en omstruktureringsansvarig, som i sin tur rapporterar till Koncernledningen.

Kapacitet och kapacitetsutnyttjande

Koncernens rörelseresultat påverkas främst av passagerarantal, passagerarnas betalda genomsnittspris och fraktvolymer. Passagerarantalet och fraktvolymer påverkas i sin tur av antalet flygplan i Koncernens flotta, kapaciteten för dessa flygplan, kapacitetsutnyttjandet, slot-tillgängligheten på de flygplatser som Koncernens flygbolag betjänar samt det allmänna lokala och globala ekonomiska klimatet och konkurrenssituationen. För att maximera de totala intäkterna, antalet passagerare och fraktvolymer är det viktigt att välja rätt flygplanstyp och storlek till de olika linjer som flygs och därmed utnyttja flottan på bästa sätt.

Kapacitet

I tabellen nedan visas uppgifter om kapacitet och ålder för Koncernens flotta för angivna perioder (exklusive avvecklade verksamheter om inget annat anges):

	Årsslutet 31 december		
	2007	2008	2009
Antal flygplan vid periodens slut ¹	260 ²	258	240
Antal flygplan i drift vid periodens slut	204	208	191
Genomsnittsålder för flottan vid periodens slut ¹	11,7	12,2	12,0
ASK (totalt) (miljoner) ³	44 433	45 764	39 934
ASK (reguljärtrafik) (miljoner)	40 019	41 993	35 571
ATK (totalt) (miljoner ton km)	5 812	5 991	5 052

¹ Inkluderar 16, 18 och 19 flygplan leasade till Spanair 2007, 2008 respektive 2009.

² Inkluderar 27 Q400-flygplan som togs ur drift 2007 och två flygplan under wet-leaseavtal som ersatte Q400-flygplan.

³ Total ASK avspeglar reguljärtrafik, charter och ad hoc-flygningar.

På liknande sätt som för andra flygbolag, påverkas Koncernens rörelsekostnader av den totala tillgängliga kapaciteten för passagerare och frakt, för passagerarkapaciteten uttryckt som totalt antal offererade passagerarsäten multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa flygs ("ASK") och för fraktkapaciteten som antalet offererade kapacitetston för transport av passagerare, frakt och post multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa flygs ("ATK"). Kapacitetsökningar beror i huvudsak på mer frekventa flygningar på befintliga linjer som betjänas av den befintliga flottan, samt nya linjer som kräver användning av flygplan ur den befintliga flottan och nya flygplan, såväl köpta som leasade. Rörelsekostnaderna ökar i takt med att antalet flygningar ökar, antingen på grund av mer frekventa flygningar på befintliga linjer eller på grund av nya linjer.

Koncernen har 57 operationella leasingavtal som löper ut mellan 2010 och 2011. Koncernen har således stor flexibilitet att anpassa kapaciteten efter rådande efterfrågan på marknaden. Under 2009 var 127 av de 240 flygplanen i Koncernens totala flygplansflotta föremål för operationella leasingavtal. Eftersom många av leasingavtalen

löper ut under de kommande två eller tre åren, har Koncernen möjlighet att utnyttja förlängningsoptionerna i avtalen och således förlänga leasarna för ytterligare en period eller låta dem löpa ut enligt plan beroende på kundefterfrågan och kapacitetsbehov.

Kapacitetsutnyttjande

I tabellen nedan visas uppgifter om utnyttjandet av Koncernens flotta för all flygverksamhet under angivna perioder (exklusive avvecklade verksamheter om inget annat anges):

	Årsslutet 31 december		
	2007	2008	2009
Passagerarintäkter (reguljärtrafik) (MSEK)	36 928	38 053	32 674
RPK (totalt) (miljoner) ¹	33 082	33 097	29 025
RPK (reguljärtrafik) (miljoner)	29 365	29 916	25 228
Kabinfaktor, passagerartrafik (totalt) (%) ¹	74,5	72,3	72,7
RTK (totalt) (miljoner)	4 210	4 136	3 327
Flugna ton (tusental)	279	252	150
Total kabinfaktor (totalt) (%) ²	72,4	69,0	65,9
Antal passagerare (totalt) (tusental)	31 381	30 936	26 967
Antal passagerare (reguljärtrafik) (tusental)	29 164	29 000	24 898
Yield (SAS-koncernen) (SEK) ³	1,25	1,27	1,30

¹ Innehåller reguljärtrafik, charter och ad hoc-flygningar. Siffrorna kan avvika från statistik för trafik hos respektive flygbolag.

² Återspeglar total frakt- och passagerartrafik utifrån vikt.

³ Återspeglar passagerarintäkter (reguljärtrafik) dividerat med antalet betalda passagerarkilometer (RPK) (reguljärtrafik). Yelden i tabellen ovan är inte justerad för effekterna av växelkursförändringar under perioden.

Koncernens intäkter från passagerartrafik genereras av RPK och yield. RPK motsvarar antalet passagerare multiplicerat med avståndet, mätt i kilometer, som passagerarna flygs. Yelden definieras som den totala passagerarintäkten i reguljärtrafik för Koncernen dividerat med RPK i reguljärtrafik. På samma sätt är Koncernens intäkter från fraktrafik kopplade till RTK, definierat som antalet ton betald trafik (passagerare, frakt och post) multiplicerat med avståndet, mätt i kilometer, som frakten flygs. Kabinfaktorn beskriver utnyttjandegraden av tillgängliga säten i förhållande till betalda passagerarsäten uttryckt som relationen mellan RPK i reguljärtrafik och ASK i reguljärtrafik. Mindre variationer och fluktuationer i dessa faktorer som påverkar intäkterna kan få en avsevärd effekt på Koncernens resultat eftersom de flesta kostnader är fasta. Exempelvis skulle 1% förändring av RPK ha påverkat Koncernens resultat för 2009 med cirka 240 MSEK jämfört med en effekt om cirka 300 MSEK för 2008. En förändring på 1 procentenhet av kabinfaktorn skulle ha påverkat Koncernens resultat med cirka 360 MSEK 2009, jämfört med en effekt om cirka 450 MSEK för 2008. En förändring på 1% av yelden skulle ha påverkat Koncernens resultat med cirka 330 MSEK 2009 jämfört med cirka 380 MSEK 2008.

Ett antal faktorer påverkar RPK och yield och därigenom också Koncernens intäkter. Dessa faktorer inkluderar:

- möjligheten för Koncernens flygbolag att maximera intäkterna genom att sätta det högsta priset på säten på flyg och på linjer som efterfrågan kan bära;
- möjligheten att överföra kostnaden för flygbränsle och kostnader och avgifter till kunderna;
- fördelningen mellan högavkastningsbiljetter (t.ex. "Business class") och lågavkastningsbiljetter (t.ex. "Economy class") som säljs till kunder; och
- antalet passagerare och avståndet som passagerarna flygs.

Volatilitet i flygbränslekostnader

Kostnader för flygbränsle är en viktig parameter som på senare år avsevärt påverkat Koncernens resultat. Av tabellen nedan framgår utvecklingen för Koncernens kostnader för och förbrukning av flygbränsle för de angivna perioderna (exklusive avvecklade verksamheter):

	Årsslutet 31 december		
	2007	2008	2009
Betalt genomsnittspris för flygbränsle (USD/ton)	786	1 028	831
Förbrukning av flygbränsle (tusentals ton)	1 408	1 434	1 204
Total flygbränslekostnad (MSEK)	7 554	9 637	7 685
Flygbränslekostnad uttryckt som procent av intäkterna (%)	15,0	18,2	17,1
Flygbränslekostnad per ASK (totalt) (SEK)	0,17	0,21	0,19

Flygbränslepriset har historiskt sett fluktuerat kraftigt och förmodas göra så även i framtiden på grund av faktorer som ekonomisk aktivitetsnivå, ekonomisk tillväxttakt, politiska händelser, väderförhållanden, driftstopp eller underhållsarbete i raffinaderier och samarbete i förhållande till prissättning (OPEC-länderna) samt handelsrelaterad spekulation kring oljepriset. Flygbränslepriset låg exempelvis under 2009 enligt Jet Fuel CIF Cargoes NWE Index som högst på 698 USD per ton och som lägst på 391 USD per ton, med ett genomsnittspris under året på 567 USD per ton. Under 2008 låg enligt Jet Fuel CIF Cargoes NWE Index flygbränslepriset som högst på 1 467 USD per ton och som lägst på 442 USD per ton, med ett genomsnittspris under året på 1 006 USD per ton. Se "Riskfaktorer—Risker kopplade till flygbranschen—Koncernen är exponerad för risker relaterade till pris på, och tillgång till, flygbränsle" på sidan 10.

I likhet med många andra europeiska flygbolag lägger Koncernen på bränsletillägg på biljettpriset samt avgifter för frakt för att lindra effekterna av prisökningar på flygbränsle. Dessutom, för att hantera exponeringen för fluktuerande bränslepriser har Koncernen som policy att ingå derivatavtal för att säkra inköpspriset på flygbränsle. Enligt Koncernens riskhanteringspolicy säkras man kostnaden för mellan 40% och 60% av sin beräknade bränsleförbrukning under kommande 12-månadersperiod. I linje med policyn har Koncernen ingått säkringsavtal för cirka 56% av dess beräknade bränslebehov för 2010. Till följd av den kraftiga prissänkningen på flygbränsle under senare delen av 2008, inkluderade säkringsreserven i eget kapital per 31 december 2008 ackumulerade verkligt värdeförluster (exklusive avvecklade verksamheter) relaterade till kassafördessäkringar för bränslederivat vilka påverkade Koncernens resultaträkning under 2009 med 2 013 MSEK. Se "Policy för riskhantering—Risker i samband med priser på flygbränsle" på sidan 98. Vidare, eftersom flygbränslekostnaden uppstår i USD och Koncernens intäkter främst genereras i SEK, NOK och DKK, är Koncernen exponerad mot valutakursfluktuationer mellan USD och nämnda valutor. Koncernen säkras en andel av den förväntade exponeringen mot fluktuationer i USD. Se "—Effekter av valutaomräkning och valutakurser" på sidan 73 och "—Policy för riskhantering—Valutarisk" på sidan 96.

Relationer till anställda

Koncernen har inte drabbats av strejker eller arbetsstopp sedan första halvan av 2007 och har under de senaste två åren träffat nya överenskommelser med fackföreningar som representerar vissa av de anställda. Emellertid är Koncernens historia kantad av strejker och arbetsavbrott. De senaste incidenterna var när dansk kabinpersonal strejkade i mars 2007, vilket ledde till 98 inställda flygningar, och i april 2007, vilket ledde till 702 inställda flygningar, samt när svensk

kabinpersonal strejkade i maj 2007, vilket resulterade i att trafiken stod stilla i fem dagar på Arlanda flygplats utanför Stockholm. De inställda flygningarna och trafikstörningarna till följd av strejkerna beräknas ha åsamkat Koncernen en nettoförlust på 212 MSEK under 2007. Koncernen är medlem i Svenskt Näringsliv och är därmed berättigad till kompensation för strejker bland personalen i Sverige eller för personal anställd av SAS Konsortiet. Det finns dock ingen garanti att sådan kompensation fullt ut kan kompensera för den finansiella påverkan av strejkaktiviteter.

Till följd av dessa strejker har Koncernen arbetat aktivt med att genomföra en så kallad kulturell turnaround samt utveckla en ny modell för samarbete med fackföreningarna. Koncernen har löpande haft möten och diskussioner med fackföreningarna i både formella och informella sammanhang i syfte att förbättra kommunikationen och relationerna med dem. Dessa ansträngningar resulterade bland annat i nya kollektivavtal som Koncernen och fackföreningarna ingick i januari 2009. De nya avtalen förväntas minska Koncernens årliga kostnadsbas för 2008 med cirka 1 300 MSEK. 2009 förväntas kostnadsbesparingar uppgå till cirka 1 500 MSEK, vilket inkluderar en engångspost på 156 MSEK som avser återföring av pensionskostnader för Scandinavian Airlines norska personal, hänförligt till ett tidigare avtal från 2007 som ersattes av de nya avtalen med fackföreningarna. Kostnadsbesparingarna förväntas bland annat utgöras av cirka 320 MSEK i besparingar, jämfört med den senaste budgeten innan de nya kollektivavtalsförhandlingarna, som ett resultat av hävandet av redan förhandlade löneökningar för 2009 och uppskattningsvis 1 010 MSEK i kostnadsbesparingar från sänkning av pensions- och försäkringskostnader, lönesänkningar för ledning och kabinpersonal med start 2009 samt förändringar av personalproduktiviteten (t.ex. färre semesterdagar och lediga dagar) och förändrade begränsningar i schemaläggning. På senare tid har Koncernen för att ytterligare sänka kostnaderna inom ramen för Core SAS inlett förhandlingar med fackföreningarna och målet är att sänka löne- och pensionskostnaderna med 10–20% för piloter och kabinpersonal. I november 2009 meddelade Koncernen att man nått överenskommelser med vissa fackföreningar, vilka beräknas resultera i cirka 130 MSEK i årliga besparingar. I februari 2010 undertecknade Koncernen en avsiktsförklaring med fackföreningar som representerar piloter och kabinpersonal och som innehåller ett klart åtagande att godkänna ytterligare åtgärder som ska ge ytterligare 500 MSEK i kostnadsbesparingar per år. Koncernen nådde en slutlig överenskommelse med fackföreningarna för piloter och kabinpersonal om dessa åtgärder den 12 mars 2010, vilket inkluderar frysningar och minskningar av löner liksom minskade pensionsförpliktelser, traktamenten och andra ersättningar.

Även om Koncernens relationer med fackföreningarna har förbättrats avsevärt sedan 2007, vilket bland annat de nya kollektivavtalen beskriver ovan vittnar om, är Koncernens förmåga att upprätthålla goda relationer till personalen samt att genomföra kostnadsbesparingar och andra eftergifter såsom beskrivs ovan, förutsättningar för att Core SAS ska lyckas. Se "Riskfaktorer—Risker kopplade till Koncernen—Arbetsavbrott kan påverka Koncernens verksamhet negativt" på sidan 18 och "Verksamhetsbeskrivning—Anställda" på sidan 57. Vidare ska vissa av Koncernens kollektivavtal omförhandlas under de närmaste fem åren, framförallt avtalen med piloterna och avtalen med de centrala fackförbunden som alla löper ut 2010. Det finns ingen försäkran att Koncernen inte kommer att uppleva arbetsstörningar i samband med omförhandlingarna av dessa avtal, försök till outsourcing eller andra aktiviteter som innefattar Koncernens fackföreningsanslutna personal.

Hög andel fasta kostnader

Flygbranschen kännetecknas av låga marginaler och höga fasta kostnader. Varje flygning är förknippad med höga fasta kostnader, däribland kostnader för användning av flygplatsens infrastruktur och tjänster, start- och landningsavgifter samt luftfartsavgifter, underhåll, finansierings- och leasingkostnader samt bränslekostnader, nedskrivningskostnader, försäkringspremier och allmänna lönekostnader. Dessa kostnader varierar inte särskilt mycket efter antalet passagerare, lasten eller biljettstrukturen avseende en viss flygning. Därför kan en relativt liten förändring i antalet passagerare, mängden last, biljettpris eller trafikmix leda till en oproportionell stor minskning av vinsten, eftersom de fasta kostnaderna normalt inte kan sänkas med kort varsel. Dessutom har aggressiv prissättning från lågprisbolagen de senaste åren lett till en generell prissänkning, vilket ökat pressen på marginalerna. I samband med Core SAS har Koncernen implementerat och fortsätter att implementera åtgärder för att minska sin kostnadsbas och på så sätt sänka sina fasta kostnader. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS—Förbättrad kostnadsbas" på sidan 48. De höga fasta kostnaderna och de låga marginalerna som kännetecknar branschen kan dock även fortsättningsvis komma att ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och rörelseresultat.

Säsongsvariationer

Flygbranschen är säsongsberoende och Koncernen har, precis som andra flygbolag, historiskt sett upplevt avsevärda säsongsvariationer. I allmänhet är efterfrågan något lägre mellan december och februari (vilket ofta inneburit att Koncernens resultat för det första kvartalet varit negativt) och något högre mellan april och juni samt mellan september och november. Dessutom sjunker volymen för affärsresor och kortlinjeflygningar inom Skandinavien under mars och april varje år i samband med påskhelgen. Det genomsnittliga biljettpriset betalat av passagerare korrelerar med efterfrågan och ökar under perioder med hög efterfrågan och minskar under perioder med låg efterfrågan. Koncernen har i regel högst passagerarvolym i juni och lägst passagerarvolym i december varje år.

Effekter av valutaomräkning och valutakurser

Koncernens funktionella valuta och redovisningsvaluta är SEK. På grund av verksamhetens internationella omfattning denomineras en stor del av Koncernens tillgångar, skulder, intäkter och kostnader i andra valutor än SEK och då främst i USD, EUR, NOK och DKK. Under 2009 var cirka 22% av Koncernens intäkter från kvarvarande verksamheter och 17% av Koncernens rörelsekostnader från kvarvarande verksamheter denominerade i SEK.

Transaktioner bokförs baserat på gällande valutakurs dagen då de äger rum. De därmed förknippade monetära tillgångarna eller skulderna omräknas vid utgången av varje rapportperiod baserat på valutakursen på balansdagen. Skillnaden mellan valutakursen vid tidpunkten då tillgången eller skulden ursprungligen bokfördes och valutakursen vid periodens slut bokförs generellt som en intäkt eller kostnad under perioden. Under 2009 redovisade Koncernen positiva valutakurseffekter om 1 344 MSEK, jämfört med positiva valutakurseffekter om 748 MSEK under 2008. Ökningen i valutakursvinster under 2009 berodde på att SEK under perioden försvagades mot de huvudvalutor i vilka Koncernens tillgångar och intäkter är denominerade, vilket översteg de negativa effekterna som försvagningen hade på Koncernens kostnader och skulder i andra valutor än SEK.

Utöver detta måste räkenskaperna för de av Bolagets dotterbolag som har en annan funktionell valuta än SEK omräknas till SEK för att inkluderas i de konsoliderade räkenskaperna. Tillgångarna och skulderna omräknas med gällande valutakurs på balansdagen och resultaträkningsposter omräknas med genomsnittlig valutakurs för den aktuella perioden. Eventuell omräkningsskillnad mellan växelkursen på balansdagen och den genomsnittliga växelkursen under perioden redovisas i omräkningsreserven under eget kapital i Koncernens balansräkning. Koncernen säkrar normalt sett omräkningsrisken genom lån i utländsk valuta och derivatinstrument. Förändringen i Koncernens omräkningsreserv, från 25 MSEK per 31 december 2008 till 52 MSEK per 31 december 2009, var huvudsakligen hänförlig till omräkningsskillnader till följd av en svagare SEK under 2009, särskilt i förhållande till EUR och NOK som är de funktionella valutorna för Koncernens dotterbolag Blue1 respektive Widerøe.

Vidare påverkas Koncernens resultat av kursförändringar mellan valutor, eftersom en stor andel av Koncernens intäkter och kostnader är denominerade i andra valutor än SEK. Till exempel, om passagerare på Koncernens flygbolag betalade 1 000 USD för en biljett skulle detta ha resulterat i en intäkt om 6 403 SEK i september 2008 och i en intäkt om 7 135 SEK i september 2009 på grund av skillnader i valutakurser under respektive period. Den samlade effekten av valutakursförändringar på Koncernens rörelseresultat från kvarvarande verksamheter uppgick till -1 409 MSEK för 2009, 1 294 MSEK för 2008 och 606 MSEK för 2007 och 30 MSEK för 2006. Den samlade effekten av valutakursförändringar på resultatet före skatt från kvarvarande verksamheter uppgick till -1 259 MSEK för 2009, 1 333 MSEK för 2008 och 619 MSEK för 2007. Dessa effekter är främst relaterade till en svagare SEK i förhållande till USD under 2009 samt en svagare USD under 2007 och större delen av 2008. Effekterna har beräknats med antagande om konstanta valutakurser från föregående år.

Koncernen använder sig av derivatinstrument för att säkra en del av den förväntade exponeringen för valutafluktuationer. Koncernen säkrar i enlighet med sin riskhanteringspolicy mellan 60% och 90% av sitt beräknade likviditetsbehov för de kommande tolv månaderna. Dessutom säkrar Koncernen valutarisken för kassaflöden i samband med framtida försäljningar av flygplan genom valutasäkringar med nominella värden på mellan 20% och 80% av det bokförda värdet för den befintliga flottan. Dessutom kan Koncernen även säkra upp till 80% av inköpspriset för nya flygplan eftersom inköpspriset är denominerat i USD. Koncernen har för 2010 säkrat cirka 61% av dess uppskattade exponering mot USD, huvudsakligen relaterat till inköp av flygbränsle. Se "Policy för riskhantering—Valutarisk" på sidan 96.

Väsentliga redovisningsprinciper och uppskattningar

Vid upprättandet av Koncernens finansiella rapporter och tillhörande noter, krävs att ledningen gör uppskattningar och bedömningar som påverkar redovisade tillgångar, skulder, intäkter och kostnader samt lämnar relevanta upplysningar om eventualtillgångar och eventualförpliktelser vid datumet för de konsoliderade finansiella rapporterna. Ledningen grundar sina uppskattningar på erfarenhet, branschförändringar samt diverse andra antaganden som ledningen betraktar som rimliga under rådande förhållanden.

Koncernen tillhandahåller information om hur redovisningsprinciperna tillämpats i de finansiella rapporterna och tillhörande noter. Följande avsnitt beskriver de väsentliga redovisningsprinciperna och uppskattningarna som ledningen bedömer som viktigast för att förstå Koncernens finansiella situation, rörelseresultat och kassaflöden.

Intäkter från utnyttjade biljetter

Passagerarintäkter från biljettförsäljning redovisas först som en skuld för förtida försäljningar före transport och redovisas som en intäkt först när Koncernen har levererat själva transporten. Vad gäller redovisningen av intäkter från utnyttjade biljetter gör Koncernen uppskattningar baserade på historiska trender avseende ansvar för sålda men ännu inte utnyttjade biljetter, antalet biljetter som används, och när de används, för resande med andra flygbolag samt antalet sålda biljetter som aldrig kommer att utnyttjas. Dessa trender används för att avgöra hur mycket av utnyttjade biljettförsäljningar som skall intäktsföras och när. Förändringar i dessa uppskattningsmetoder skulle kunna ha en effekt på Koncernens finansiella resultat.

Periodvisa utvärderingar görs för att uppskatta förtida transportintäkter. Eventuella justeringar, vilka kan vara betydande, inkluderas i verksamhetsresultatet för de aktuella perioder vid vilka utvärderingarna har genomförts. Dessa justeringar avser framförallt skillnader mellan statistiska uppskattningar av vissa försäljningstransaktioner och de faktiska försäljningspriser, återbetalningar, utbyten, transaktioner med andra flygbolag samt andra poster som slutregleras efter det att den underliggande biljetten sålts och till belopp som skiljer sig från det ursprungliga försäljningspriset.

Till exempel bedömde Koncernen 31 december 2009 att cirka 70% av de outnyttjade biljetterna utgjorde ej återbetalningsbara biljetter och intäkten från dessa redovisades som övrig trafikintäkt för räkenskapsåret 2009. Värdet för resterande 30% av de outnyttjade biljetterna, som representerade återbetalningsbara och fortfarande giltiga biljetter på balansdagen, reserverades och redovisades som kortfristig trafikavräkningskund i balansräkningen. Denna post kommer att minska under 2010 då Koncernens, eller andra flygbolag genomför transporten, då krav om återbetalning framställs från passageraren eller när giltighetstiden för biljetterna löper ut varmed intäkterna härifrån redovisas som övrig trafikintäkt i resultaträkningen.

Lojalitetsprogram

Inom ramen för Koncernens EuroBonus-program tjänar EuroBonus-medlemmar poäng på sina resor med Koncernens (samt andra Star Alliance-medlemmars) flyg vilket ger dem rätt till olika belöningar, inklusive fritt resande. Intäkterna från biljettförsäljningen allokeras mellan den sålda resan och poäng intjänade av medlemmarna. Den del som allokeras till de intjänade poängen skjuts upp och redovisas först när poängen lösts in eller löpt ut. Koncernens allokering av intäkter till poäng avgörs baserat på en uppskattning av verkligt värde av belöningspoängen. Bestämmandet av verkligt värde baseras på flertalet uppskattningar inkluderande (i) förväntad inlösenegrad av poängen (ii) förändringar i programmets popularitet (iii) generellt kundbeteende (iv) inlösenmönster för belöningar som Koncernen tror att poängen kommer att lösas in mot såsom flygresor, hotellvisiteter, biluthyrning, flygupptraderingar och andra arrangemang och (v) det vägda genomsnittliga försäljningspriset för flygresor, hotellvisiteter, biluthyrning, flygupptraderingar och andra arrangemang som kan tillhandahållas i utbyte mot poäng.

Genom användning av antagandena ovan, applicerar Gruppen sitt uppskattade verkliga värde per poäng (vilket inkluderar den uppskattade inlösenegraden) på antalet utdelade poäng för att uppskjuta andelen av intäkten som allokeras till poäng. Förändringar i uppskattningarna av antagandena ovan kan ha en väsentlig påverkan på Koncernens finansiella resultat.

Nedskrivningar

Minst en gång per år prövar Koncernledningen om det föreligger nedskrivningsbehov för Koncernens tillgångar. En nedskrivning görs om återvinningsvärdet för en tillgång, som definieras som det högre av tillgångens verkliga värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde, är lägre än det bokförda värdet.

Vid beräkning av återvinningsvärdet för Koncernens ägda flotta (inklusive flygplan som anskaffats genom finansiell leasing) gör Koncernledningen vissa antaganden om framtida leasing-intäkter från flygplanen. Dessa inkluderar antaganden om flygplanens livslängd och diskonteringsränta. Eftersom dessa antaganden till sin natur är subjektiva kan det uppskattade återvinningsbara beloppet skilja sig från det faktiska resultatet och det är möjligt att avvikelser kan resultera i framtida nedskrivningar.

För Koncernens övriga tillgångar baseras värdet på framtida kassaflöden för varje enskild tillgång, vilket innebär att en stor mängd antaganden måste användas, däribland diskonteringsräntor, tillväxtprognoser, marginaler, rörelsekostnader och rörelsekapitalförändringar. Dessa antaganden är till sin natur subjektiva och framtida ändringar i dessa kan orsaka väsentliga värdeförändringar på tillgångarna.

Vid varje bokslutstillfälle prövar Koncernledningen om det finns indikationer på nedskrivningsbehov. Som ett resultat av detta, och i ljuset av turbulensen på finansmarknaderna, det svaga ekonomiska klimatet på Koncernens kärnmarknader och överkapaciteten på flygmarknaden undersöktes under 2008 om grund förelåg för nedskrivning av Koncernens goodwill i Spanair. Vid undersökningstillfället konstaterade Koncernledningen att vissa antaganden som användes för att bestämma återvinningsvärdet av goodwill i tidigare perioder hade ändrats och goodwill i Spanair skrevs ned till noll. Detta resulterade i en nedskrivning om 1 686 MSEK under 2008. Under fjärde kvartalet 2009 fastställde Koncernledningen, mot bakgrund av de allvarliga ekonomiska förhållandena i Baltikum, att Koncernens antaganden rörande återvinningsvärdet av dess investering i Estonian Air hade ändrats och följaktligen skrevs Koncernens investering i Estonian Air ned med 163 MSEK. Till följd av detta bokförde Koncernen en nedskrivning om 163 MSEK under fjärde kvartalet 2009.

Pensioner

Koncernens förmånsbaserade pensionsplaner rapporteras i enlighet med IAS 19, vilken anger att pensionsåtagandet bestäms utifrån återstående period till pensionsåldern för den anställda med hjälp av nuvärdesberäkning. Fastställandet av värdet för tillgångar och/eller skulder i en pensionsplan beräknas utifrån ett urval av olika antaganden såsom diskonteringsränta, förväntad avkastning på tillgångarna, inflation, framtida löneökning och förväntad livslängd. Diskonteringsräntan bestäms genom marknadsräntorna på företagsobligationer på balansdagen. Andra antaganden är baserade på förväntade trender över tiden för pensionsåtagandet. Det faktiska utfallet kan avvika väsentligt från antagandena vilket kan resultera i variationer från gjorda uppskattningar. Enligt IAS 19 måste förändringarna i pensionsåtaganden, framtvungade av avvikelser i antaganden, antingen redovisas samma år eller amorteras under genomsnittlig återstående anställningstid, vilken ledningen uppskattar till 15 år.

Per den 31 december 2007 uppgick ackumulerade och ej redovisade aktuarievinster och förluster till cirka 8 000 MSEK. Till följd av en svag aktiemarknadsutveckling under 2008, ökade avvikelserna med cirka 1 500 MSEK på grund av en lägre avkastning på tillgångar med i genomsnitt 5%. Dessutom sänktes diskonteringsräntan med

1 procentenhet i Sverige och Norge. Lönejusteringar i Norge minskade också med 1 procentenhet till 3%. Sammantaget ledde dessa förändringar till en ökning om 2 300 MSEK av den antagna avvikelsen. Per den 31 december 2008 uppgick ackumulerade och ej redovisade aktuarievinster och förluster till 11 600 MSEK. Avvikelse mellan uppskattade och faktiska utfall minskade under året till följd av antaganden om lägre lönejusteringar i alla länder där Koncernen har anställda och antagande om högre diskonteringsränta i Norge. Samtidigt motverkades dessa minskningar av ökade avvikelser mellan uppskattade och faktiska utfall på grund av aktuarieförluster på pensionstillgångar till följd av en svagare aktiemarknad än förväntat i slutet av 2008, vilket fick en negativ effekt på de preliminära aktuariekalkylerna för 2009 och på valutakursdifferenserna. Koncernen skrev av cirka 800 MSEK av avvikelserna under 2009. De ackumulerade ej redovisade avvikelserna mellan de beräknade pensionsåtagandena och de verkliga resultaten per den 31 december 2009 uppgick till cirka 10 800 MSEK. Dessa avvikelser kommer att skrivas av under kommande år med cirka 600-700 MSEK per år. Förbättringar i avkastningen på pensionstillgångar kommer att minska vinsterna och förlusterna på de tillgångarna.

Känsligheten vid förändringar av olika antaganden kan givet att alla andra parametrar hålls konstanta uppskattas enligt följande (baserat på förhållanden den 31 december 2009):

- en procentenhets skillnad i diskonteringsränta skulle ha påverkat pensionsförpliktelsen med cirka 4 000 MSEK;
- en procentenhets skillnad i inflationstakt skulle ha påverkat pensionsförpliktelsen med cirka 2 000 MSEK; och
- en procentenhets skillnad i antagandet om lönejusteringar skulle ha påverkat pensionsförpliktelsen med cirka 3 000 MSEK.

Redovisningsstandarden IAS 19 är under omarbeting och ett så kallat "discussion paper" som innehåller vissa förslag har utgivits av IASB. De föreslagna förändringarna, som innebär att estimatavvikelse ej längre får amorteras över resterande genomsnittlig tjänstgöringstid utan ska löpande redovisas direkt mot eget kapital alternativt redovisas i resultaträkningen, kommer sannolikt att träda i kraft tidigast den 1 januari 2013. Denna förändring kommer att medföra att den vid tidpunkten för ikraftträdandet då ej redovisade estimatavvikelse i sin helhet måste redovisas mot eget kapital, vilket sannolikt kommer ha en väsentlig negativ påverkan på Koncernens egna kapital. Baserat på Koncernens antaganden för 2013 avseende räntenivåer (baserat på officiella uppskattningar) och den planerade minskningen av antalet heltidsanställda, uppskattar Koncernen att införandet av de föreslagna förändringarna av standarderna för pensionsredovisning skulle få negativa effekter om 8 000 MSEK på Koncernens egna kapital 2013.

Uppskjutna Skatter

Koncernen redovisar uppskjutna skattefordringar vid varje balansräkningsdag i den omfattning som det är sannolikt att den uppskjutna skattefordringen kommer att utnyttjas i framtida perioder. Avgörandet baseras på uppskattningar av framtida lönsamhet. En förändring av dessa uppskattningar skulle kunna resultera i en minskning av uppskjutna skattefordringar i framtida perioder för tillgångar som nu redovisas i den konsoliderade balansräkningen. Vid uppskattningen av nivåerna av framtida lönsamhet har Koncernen beaktat verksamhetens historiska resultat de senaste åren och skulle, om nödvändigt, överväga att implementera försiktiga och genomförbara skattepla-

neringsstrategier för att generera framtida lönsamhet. Om framtida lönsamhet är mindre än beloppet som har antagits vid avgörandet av den uppskjutna skattefordran, så kommer en minskning av den uppskjutna skattefordran att krävas tillsammans med en korresponderande kostnad i resultaträkningen utom i fall där den hänförs till poster som tidigare kostnadsförs eller krediterats eget kapital. Om framtida lönsamhet överstiger den antagna nivån vid beräkningen av den uppskjutna skattefordran så kommer å andra sidan en ytterligare skattefordran att kunna redovisas med en korresponderande kredit i resultaträkningen utom i fall där den uppskjutna skatten uppkommer från en företagssammanslagning eller en transaktion eller händelse som redovisas direkt i det egna kapitalet. Per den 31 december 2009 hade Koncernen redovisat uppskjutna skattefordringar som tidigare inte erkänts på grund av ledningens uppskattning av framtida lönsamhet i vissa jurisdiktioner.

Twister

Koncernen är inblandad i tvister och andra krav som en naturlig del av den löpande verksamheten. Se "Legala frågor och kompletterande information – Twister och skiljedomsförfaranden" på sidan 119. Ledningens bedömningar krävs vid avgörandet av sannolikheten av tvistens utgång och eventuella ansvarsbelopp. Verkliga resultat av utfall kan skilja sig från de belopp som nu redovisats som skulder och sådana ändringar kan ha en väsentlig påverkan på Koncernens verksamhetsresultat och finansiella ställning.

Koncernledningens finansiella mått

Koncernledningen tillämpar vissa mått för finansiell utveckling som inte har fastställts i enlighet med IFRS vid analys av Koncernens rörelseresultat. Dessa inkluderar EBITDAR (före nedskrivningar), justerad EBITDAR samt justerad EBT. Koncernledningen anser att dessa mått ger en tydligare bild av Koncernens resultat som genererats av underliggande kärnverksamhet. Detta gör det möjligt för ledningen att utvärdera relevanta trender på ett mer meningsfullt sätt i kombination med (men inte i stället för) andra mått som beräknats enligt IFRS. Dessa mått är inte enhetliga eller legalt definierade och är inte fastställda i enlighet med IFRS eller andra allmänt accepterade redovisningsprinciper. Koncernen ser dessa mått som viktiga indikatorer på dess kärnverksamhet rensat för engångsposter. Andra bolag i flygindustrin kan beräkna dessa mått annorlunda och därför är det möjligt att de av Koncernen redovisade siffrorna inte är direkt jämförbara med andra bolags siffror.

För en beskrivning av orsakerna till förändringarna i posterna som inkluderas i beräkningen av EBITDAR (före nedskrivningar), justerad EBITDAR, EBT samt justerad EBT under de återgivna perioderna, se "Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2008 och 2009—Koncernens resultat" på sidan 76 och "Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari - 31 december, 2007 och 2008, Koncernens resultat" på sidan 84.

EBITDAR (före nedskrivningar) och Justerad EBITDAR

Ledningen anser att EBITDAR (före nedskrivningar) och justerad EBITDAR är bra jämförelsemått på grund av flygindustrins unika karaktär. Flygbolag förvärvar normalt flygplan antingen genom köp eller genom leasingavtal. För operationell leasing redovisas leasingavgiften som en rörelsekostnad i resultaträkningen. Ledningen anser att EBITDAR (före nedskrivningar) och justerad EBITDAR är bra jämförelsemått för Koncernens resultatutveckling då de anser

att ett flygbolag med en större andel operationell leasing inte direkt går att jämföra med flygbolag som har en högre procentandel ägda flygplan (inklusive flygplan som anskaffats genom finansiell leasing) och därför har högre avskrivningar och potentiellt högre finansiella kostnader. Vidare bortser justerad EBITDAR från vissa poster som Koncernledningen anser vara ovanliga eller icke återkommande, och är därmed ett användbart mått vid analys av Koncernens resultatutveckling då effekterna av dessa ovanliga eller icke återkommande poster exkluderas.

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

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	2009
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	897	-965	-2 620
Finansnetto ¹	241	273	341
Skattekostnad/intäkt	286	-4	-803
Avskrivningar och nedskrivningar	1 416	1 538	1 845
Leasingkostnader	2 342	2 282	2 319
Resultatandelar i intresseföretag	-32	147	95
Försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	-	-429
Försäljning av flygplan och byggnader	-41	-4	97
Andra vinster och förluster	-5	-	-
Nedskrivningar av tillgångar ²	-	12	215
EBITDAR (före nedskrivningar)	5 104	3 279	1 060
Justeringar:³			
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa	652	100	-
Effekter av Q400-incidenterna	700	450	-
Omstruktureringskostnader	216	265	1 547
Uppskattade effekter av strejker	212	-	-
Ombudskostnader	-	357	-
Övriga engångsposter	20	-	19
Justerad EBITDAR	6 904	4 451	2 626

¹ Omfattar finansiella intäkter och kostnader

² Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag, andra värdepappersinnehav samt nedskrivningar av andra långfristiga fordringar som är av engångskaraktär. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag, resultat från andra värdepappersinnehav respektive övriga externa kostnader i Koncernens resultaträkning.

³ Se "Finansiell och operationell information i sammandrag" på sidan 62 för en beskrivning av dessa justeringar.

Justerad EBT

Koncernledningen anser att justerad EBT är ett bra jämförelsemått för utvärdering av den underliggande rörelseutvecklingen i Koncernens kvarvarande verksamheter justerad för vissa ovanliga eller icke återkommande poster, såsom effekterna av strejkerna bland kabinpersonalen under 2007, effekterna förknippade med ECA-avtalet, effekterna av incidenterna med Q400-planen samt omstruktureringskostnader, exempelvis omstruktureringskostnaderna i samband med Core SAS.

Justerad EBT för Koncernen beräknas enligt nedan för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	2009
Resultat före skatt	1 183	-969	-3 423
Justeringar:¹			
Nedskrivningar av tillgångar ²	-	12	215
Försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	-	-429
Försäljning av flygplan och byggnader	-41	-4	97
Andra vinster/förluster	-5	-	-
Effekter av ECA och joint venture med Lufthansa	652	100	-
Effekter av Q400-incidenterna	700	450	-
Omstruktureringskostnader	216	265	1 767
Effekter av strejker	212	-	-
Ombudskostnader	-	357	-
Övriga engångsposter	20	-	19
Justerad EBT	2 937	211	-1 754

¹ Se "Finansiell och operationell information i sammandrag" på sidan 62 för en beskrivning av dessa justeringar.

² Nedskrivning av tillgångar inkluderar nedskrivning av immateriella och materiella tillgångar, innehav i intresseföretag, andra värdepappersinnehav samt nedskrivningar av andra långfristiga fordringar som är av engångskaraktär. Dessa poster är inkluderade i avskrivningar och nedskrivningar, resultatandelar i intresseföretag, resultat från andra värdepappersinnehav respektive övriga externa kostnader i Koncernens resultaträkning.

Verksamhet och resultat

Räkenskapsåren 1 januari – 31 december, 2008 och 2009

Koncernens resultat

Av tabellen nedan framgår Koncernens resultat för angivna perioder.

MSEK	1 januari – 31 december		
	2008	2009	Förändring, %
Intäkter	52 870	44 918	-15,0
Personalkostnader	-17 632	-17 998	2,1
Övriga rörelsekostnader	-31 959	-25 912	-18,9
Leasingkostnader för flygplan	-2 282	-2 319	1,6
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 550	-1 845	19,0
Resultatandel i intresseföretag	-147	-258	75,5
Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	429	-
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	4	-97	-
Rörelseresultat	-696	-3 082	342,8
Finansiella intäkter	660	304	-53,9
Finansiella kostnader	-933	-645	-30,9
Resultat före skatt	-969	-3 423	253,3
Skatt	4	803	-
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	-965	-2 620	171,5
Resultat från avvecklade verksamheter	-5 395	-327	-93,9
Årets resultat	-6 360	-2 947	-50,3
Minoritetsintresse	-57	-	-
Resultat per aktie (SEK)	-6,26 ¹	-1,44 ²	-77,0
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter	-0,96 ¹	-1,28 ²	33,3

¹ Resultat per aktie är beräknat på det genomsnittliga antalet utestående aktier, 1 007 233 500 aktier.

² Resultat per aktie är beräknat på det genomsnittliga antalet utestående aktier, 2 041 588 938.

Intäkter

Koncernens intäkter omfattar trafikintäkter och övriga intäkter. Trafikintäkter består av intäkter från passagerar- och charterflyg samt post och frakt som transporteras som del av Koncernens fraktverksamhet. Övriga intäkter består av intäkter från försäljning ombord, ground handling-tjänster för bagage, passagerare och flygplan, tekniskt underhåll och terminal- och speditionstjänster som erbjuds i samband med passagerar- och fraktflygningar samt försäljningsprovisioner och avgifter. Övriga intäkter inkluderar också intäkter från statliga avtal, leasing av flygplan och fastigheter, outsourcing av kabinpersonal till tredje part samt intäkter från vissa engångsposter såsom kompensation för strejkaktiviteter och försäkringsersättningar.

Biljettförsäljning redovisas som trafikintäkt när flygtransporten genomförs. Intäkter från interlining (biljettavräkning mellan bolag) och codesharing-avtal redovisas när avtalen med hänsyn till dessa arrangemang har fastställts med respektive flygbolag, vilket kan ske några månader efter flygtransporten har utförts. Flygfrakttjänster intäktsredovisas när flygtransporten är utförd. Försäljning av varor och tjänster intäktsredovisas när varan har levererats respektive när tjänsten har utförts.

Koncernens intäkter minskade från 52 870 MSEK för 2008 till 44 918 MSEK för 2009, en minskning med 7 952 MSEK, eller 15,0%. Den betydande intäktsminskningen berodde främst på en aldrig tidigare upplevd minskad efterfrågan i flygresetjänster under 2009 på grund av den allvarliga konjunkturnedgången och marknadsförhållandena på Koncernens kärnmarknader. Intäktsminskningen reflekterade också Koncernens kostnadsbesparingsåtgärder som implementerades 2009 inom Core SAS, vilket inkluderade nedläggning av vissa linjer och reducerad kapacitet.

Antalet transporterade passagerare (reguljärtrafik) minskade från cirka 29,0 miljoner passagerare under 2008 till cirka 24,9 miljoner passagerare under 2009, en minskning med 4,1 miljoner passagerare eller 14,1%. Passagerarefterfrågan, eller RPK (reguljärtrafik) minskade från 29 916 miljoner under 2008 till 25 228 miljoner under 2009, en minskning med 4 688 miljoner, eller 15,7%. Minskningen av antalet passagerare och RPK reflekterade lågkonjunkturen på Koncernens kärnmarknader, vilka fortsatte att uppleva en recession under större delen av 2009. Minskningen av antalet passagerare och RPK reflekterade också kostnadsbesparingsinitiativen inom Core SAS, vilka innefattade kapacitetsnedskärningar, såsom nedläggningen av 53 kortlinjer och fyra interkontinentala linjer under 2009. Kapaciteten, eller ASK, minskade från 41 993 miljoner under 2008 till 35 571 miljoner under 2009, en minskning med 6 422 miljoner, eller 15,3%. Kapacitetsminskningen reflekterade planerade kostnadsbesparingsåtgärder inom Core SAS, men Koncernen minskade sin kapacitet under 2009 med mer än vad som ursprungligen förutspåddes när Core SAS lanserades på grund av en betydande minskning i efterfrågan till följd av försämrade marknadsvillkor, vilket tvingade Koncernen att ställa av flygplan snabbare än förväntat.

Trafikintäkter utgör den största delen av Koncernens intäkter, motsvarande 84,0% av 2009 års intäkter jämfört med cirka 82,1% under 2008. Totala trafikintäkter minskade från 43 384 MSEK under 2008 till 37 730 MSEK under 2009, en minskning om 5 654 MSEK eller 13,0%. Fördelningen av trafikintäkter för Koncernen under 2008 och 2009 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2008	2009	
Trafikintäkter:			
Passagerarintäkter	38 053	32 674	-14,1
Charter	1 663	2 176	30,8
Post och frakt	1 509	1 011	-33,0
Övriga trafikintäkter	2 159	1 869	-13,4
Totala trafikintäkter	43 384	37 730	-13,0

Passagerarintäkter svarade för 5 379 MSEK, eller 95,1% av minskningen av Koncernens trafikintäkter, en minskning från 38 053 MSEK under 2008 till 32 674 MSEK under 2009 motsvarande en minskning med 14,1%. Minskningen reflekterade främst den betydande minskningen i efterfrågan på flygresor till följd av de ekonomiska förhållandena, vilka i sin tur satte press på yelden. Yelden för Koncernen och Scandinavian Airlines ökade visserligen med 2,4% respektive 0,8% under 2009 i absoluta termer, men den ökningen kunde till stor del hänföras till växelkursförändringar och en svagare SEK under 2009. Yelden (justerad för valutaeffekter genom antagande om en konstant valutakurs från den föregående perioden) för Scandinavian Airlines minskade med 5,2% under 2009, vilket reflekterar den fortsatt svaga ekonomin på Koncernens kärnmarknader.

Intäkter från chartertrafik ökade från 1 663 MSEK under 2008 till 2 176 MSEK under 2009, en ökning om 513 MSEK eller 30,8%. Efter Koncernens nedläggning av vissa olönsamma linjer till fritidsdestinationer under 2009 sålde Koncernen överskottskapacitet under perioder med lägre beläggning (mitt på dagen på vardagar, lördagar och under sommaren) till charterföretag, vilket resulterade i ökade intäkter från chartertrafiken under 2009 jämfört med föregående år.

Intäkter från post- och frakttrafik minskade från 1 509 MSEK under 2008 till 1 011 MSEK under 2009, en minskning om 498 MSEK eller 33,0%. Minskningen av intäkter från post och frakt berodde huvudsakligen på minskade volymer under 2009 jämfört med föregående år, då antalet flygna ton av SAS Cargo minskade från 252 000 ton under 2008 till 150 000 ton under 2009, en minskning om 102 000 ton eller 40,5%. RTK minskade från 4 136 miljoner tonkilometer under 2008 till 3 327 miljoner tonkilometer under 2009, en minskning om 809 miljoner tonkilometer eller 19,6%. Fraktintäkterna för Koncernen påverkades negativt under 2009 av den fortsatta svaga efterfrågan på fraktmarknaden samt Koncernens minskning av kapacitet på interkontinentala linjer under 2009, linjer som är viktiga för frakttrafiken och intäkter.

Övriga trafikintäkter, som inkluderar intäkter från interlining och intäkter från outnyttjade biljetter, minskade från 2 159 MSEK under 2008 till 1 869 MSEK under 2009, en minskning om 290 MSEK eller 13,4%. Minskningen i övriga trafikintäkter berodde framförallt på en minskning av intäkter från outnyttjade biljetter, vilket reflekterade ett lägre antal sålda biljetter under perioden på grund av den minskade passagerarefterfrågan. Minskningen reflekterade också lägre intäkter för Koncernen från Koncernens joint venture med Lufthansa.

Övriga intäkter, som utgjorde 17,9% respektive 16,0% av intäkterna under 2008 respektive 2009, minskade från 9 486 MSEK under 2008 till 7 188 MSEK under 2009, en minskning om 2 298 MSEK eller 24,2%. Fördelningen av övriga rörelseintäkter under 2008 och 2009 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2008	2009	Förändring, %
Övriga intäkter:			
Försäljning ombord	519	457	-11,9
Ground handling-tjänster	1 280	1 349	5,4
Tekniskt underhåll	792	604	-23,7
Terminal- och speditionstjänster	1 505	767	-49,0
Försäljningskommissioner och -avgifter	668	398	-40,4
Övriga intäkter	4 722	3 613	-23,5
Totala övriga intäkter	9 486	7 188	-24,2

Minskningen i övriga intäkter var främst hänförlig till betydande minskningar i intäkter från terminal- och speditionstjänster, försäljningskommissioner och försäljningsavgifter samt tekniskt underhåll, som delvis motverkades av ökade intäkter från ground handling-tjänster. Intäkterna från terminal- och speditionstjänster minskade med 49,0% jämfört med 2008, som en följd av lägre fraktvolymer 2009 och lägre bränsle- och säkerhetsavgifter för fraktraffiken 2009. De minskade intäkterna från försäljningskommissioner och avgifter med 40,4% under 2009 reflekterade en minskning i antalet passagerarbokningar, vilket ledde till minskade försäljningskommissioner och försäljningsavgifter, till följd av den minskade efterfrågan. Minskningen reflekterade också en ökad andel passagerarbokningar via internet, vilka är förenade med lägre avgifter eller inga avgifter alls. Intäkter från tekniskt underhåll minskade till följd av att färre tekniska underhållstjänster utfördes åt Spanair av Koncernen efter avyttringen av Spanair i början av 2009, då Spanair blev en extern kund till Koncernen. De ökade intäkterna från ground handling-tjänster med 5,4% under 2009 reflekterade positiva växelkurseffekter, beroende på att SEK försvagades mot andra valutor i vilka intäkter från dessa tjänster uppkommer, t.ex. DKK, NOK, GBP och EUR. Intäkterna från ground handling tjänster under 2009 reflekterade även ökade intäkter från andra flygbolags passagerare som använder Koncernens flygplatslounger (för vilka en avgift tas ut) och ökade volymer av ground handling-tjänster till andra flygbolag, i synnerhet Cimber Sterling och TAP på flygplatsen i Köpenhamn.

I enlighet med Koncernens redovisningsprinciper och interna rapportering till ledningen lämnas även information om intäktsfördelning för geografiska marknader. Fördelningen av trafikintäkter per geografisk marknad under 2008 och 2009 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2008	2009	Förändring, %
Inrikes ¹	13 459	12 428	-7,7
Intraskandinavien ²	4 389	3 896	-11,2
Europa ³	17 909	15 404	-14,0
Interkontinentalt ³	7 627	6 002	-21,3
Totala trafikintäkter	43 384	37 730	-13,0

¹ "Inrikes" definieras som trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige.

² "Intraskandinavien" definieras som trafik mellan Danmark, Norge och Sverige.

³ Allokeras till det geografiska område där destinationen ligger.

Trafikintäkterna minskade inom Koncernens samtliga geografiska marknader under 2009, vilket reflekterade den allmänna nedgången i efterfrågan till följd av makroekonomiska förhållanden på dessa marknader. Se "Marknadsöversikt" på sidan 37. Koncernen upplevde en betydande minskning av trafikintäkter från den interkontinentala

marknaden, vilken minskade med 21,3% under 2009. På grund av att Koncernens intäkter från interkontinentala flyglinjer är särskilt beroende av affärsresenärerna, ledde förändringen av affärsresandet under 2009 till följd av den svaga ekonomin till en minskning av intäkterna på dessa flyglinjer då företagen antingen minskade flygresandet eller köpte biljetter i klasser med lägre yield, såsom Ekonomiklass eller Ekonomi Extra. Interkontinentala flyglinjer är också viktiga för Koncernens fraktverksamhet och den fortsatta svaga efterfrågan på fraktmarknaden samt Koncernens kapacitetsminskning på interkontinentala linjer under 2009, bidrog till en minskning av post- och fraktintäkter på den interkontinentala marknaden om 35,6% under 2009. Minskningen i trafikintäkter om 14,0% på Koncernens europeiska flyglinjer under 2009 reflekterades framförallt av Koncernens kapacitetsminskningar under 2009 som ett led i Core SAS, eftersom många av de flyglinjer som lades ner var linjer till semesterorter i Europa. Minskningen i trafikintäkter på inrikesflygningar och intraskandinaviska flyglinjer reflekterades av försämrade ekonomiska förhållanden samt ökad konkurrens, särskilt från Norwegian Air Shuttle, på flyglinjer till och från Norge jämfört med 2008.

Kostnader

Koncernens rörelsekostnader inkluderar personalkostnader, försäljningskostnader (vilka består av provision till agenter för passagerar- och fraktbokningar), flygbränslekostnader, luftfartsavgifter (såsom start- och landningsavgifter på flygplatser och linjeavgifter) och övriga kostnader relaterade till flygverksamheten såsom kostnader hänförliga till hantering och tekniskt underhåll av flygplan. Övriga rörelsekostnader inkluderar kostnader för leasing, ägande och drift av mark och fastigheter som används av Koncernen men som inte är flygplansrelaterade, "Wet Lease-avtal" med kortare löptid än sex månader, leasing av anläggningstillgångar, tryck- och kontorsmateriel, frakt- och tullkostnader, rese- och linjekostnader, annonsering och reklam, övriga försäljningskostnader, administration och övriga externa servicekostnader, markbaserade tjänster för passagerare samt övriga operationella kostnader.

Följande tabell redogör för Koncernens rörelsekostnader för de angivna perioderna:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2008	2009	Förändring, %
Personalkostnader	17 632	17 998	2,1
Försäljningskostnader	680	597	-12,2
Flygbränsle	9 637	7 685	-20,3
Luftfartsavgifter	4 651	4 399	-5,4
Måltidskostnader	1 346	1 187	-11,8
Hanteringskostnader	1 813	1 767	-2,5
Tekniskt flygplansunderhåll	3 197	2 938	-8,1
Data- och telekommunikationskostnader	2 273	2 130	-6,3
Övriga rörelsekostnader	8 362	5 209	-37,7
Totala rörelsekostnader	49 591	43 910	-11,5

Koncernens rörelsekostnader minskade från 49 591 MSEK under 2008 till 43 910 MSEK under 2009, en minskning med 5 681 MSEK eller 11,5%. Minskningen i rörelsekostnader mellan 2008 och 2009 berodde huvudsakligen på de kostnadsbesparingsåtgärder som implementerades av Koncernen under 2009 inom Core SAS, samt lägre flygbränslekostnader, huvudsakligen beroende på lägre volymer och priser. Rörelsekostnaderna under 2009 inkluderade 1 547 MSEK i

omstruktureringskostnader relaterade till åtgärder inom Core SAS under perioden. Exklusive omstruktureringskostnader minskade rörelsekostnaderna från 49 326 MSEK under 2008 (exklusive omstruktureringskostnader på 265 MSEK under 2008) till 42 363 MSEK under 2009, en minskning med 6 963 MSEK eller 14,1%.

Lönekostnader ökade från 17 632 MSEK under 2008 till 17 998 MSEK under 2009, en ökning med 366 MSEK eller 2,1%. Lönekostnaderna 2009 inkluderade 1 444 MSEK i omstruktureringskostnader, vilka innefattade betalningar till piloter som erbjudits förtidspensionspaket som en del av Koncernens minskning av flottan och kapacitetsminskningar inom Core SAS, samt även betalningar av avgångsvederlag till andra anställda i enlighet med ovan nämnda minskningar i flottan och kapaciteten. På grund av försämrade marknadsförhållanden under 2009 var dessa minskningar större än vad som ursprungligen förutspåddes när Core SAS lanserades. Medelantalet anställda inom Koncernens kvarvarande verksamhet minskade från 19 636 under 2008 till 17 371 under 2009, en minskning med 2 265 anställda eller 11,5%. Exklusive omstruktureringskostnader under 2009 minskade personalkostnaderna från 17 367 MSEK under 2008 (exklusive 265 MSEK i omstruktureringskostnader för 2008) till 16 554 MSEK, en minskning med 813 MSEK eller 4,6%, vilket främst reflekterar personalminskningarna under året.

Flygbränslekostnader minskade från 9 637 MSEK under 2008 till 7 685 MSEK under 2009, en minskning med 1 952 MSEK eller 20,3%, tack vare lägre flygbränslepriser under perioden och kapacitetsminskningar, vilket resulterade i lägre flygbränslevolymer under perioden. Dock kunde Koncernen inte dra full nytta av de sänkta flygbränslepriserna på grund av säkringskontrakt avseende flygbränsle som Koncernen ingått till högre priser än de sänkta marknadpriserna. Justerat för negativa valutaeffekter till följd av en starkare USD under större delen av 2009, minskade flygbränslekostnaderna med 4 004 MSEK eller 34,3%.

Försäljningskostnader minskade från 680 MSEK under 2008 till 597 MSEK under 2009, en minskning om 83 MSEK eller 12,2%, vilket reflekterar lägre passagerarintäkter under 2009 och en minskning av tillhörande provision till agenter i samband med passagerarbokningar som följd.

Luftfartsavgifter minskade från 4 651 MSEK under 2008 till 4 399 MSEK under 2009, en minskning om 252 MSEK eller 5,4%. Minskningen av luftfartsavgifter 2009 berodde huvudsakligen på ett minskat antal flygningar till följd av Koncernens kapacitetsminskningar och nedläggning av vissa linjer inom ramen för Core SAS, vilket resulterade i lägre flygplatsavgifter för start- och landning. Koncernen förhandlade även ett nytt långsiktigt avtal med Köpenhamns flygplats under 2009, ett avtal som innefattade en "frysning" av start- och landningsavgifter. Minskningen av luftfartsavgifter utjämnades delvis av negativa valutakurseffekter till följd av en svagare SEK under den aktuella perioden i förhållande till de huvudsakliga valutor som dessa avgifter är denominerade i, såsom EUR, NOK och DKK.

Kostnader för måltider, hantering och tekniskt underhåll minskade under 2009 i takt med Koncernens kapacitetsminskning under 2009, eftersom dessa kostnader förändras beroende på antalet flygningar och passagerarvolymen under den aktuella perioden. Måltidskostnaderna minskade från 1 346 MSEK under 2008 till 1 187 MSEK under 2009, en minskning om 159 MSEK eller 11,8%. Måltidskostnader för Koncernens flygbolag har också varit relativt stabila sedan ombordförsäljning av mat och dryck introducerades på Koncernens flygbolag för ekonomiklasspassagerare under 2005. Hanterings-

kostnader minskade från 1 813 MSEK under 2008 till 1 767 MSEK under 2009, en minskning om 46 MSEK eller 2,5%. Kostnader för tekniskt flygplansunderhåll minskade från 3 197 MSEK under 2008 till 2 938 MSEK under 2009, en minskning om 259 MSEK eller 8,1%.

Data- och telekommunikationskostnader minskade från 2 273 MSEK under 2008 till 2 130 MSEK under 2009, en minskning om 143 MSEK eller 6,3%. Minskningen i data- och telekommunikationskostnader reflekterade huvudsakligen en minskning i inköpspriser till följd av ändringar i avtalet med Koncernens leverantör av data- och telekommunikationstjänster. Avtalet med Koncernens leverantör inkluderar också bestämmelser rörande rörliga priser som baseras på passagerarintäkter och antalet passagerare ombord. Eftersom antalet passagerare var lägre 2009 minskade de rörliga priserna. Minskningen i data- och telekommunikationskostnader under 2009 reflekterade också kostnadsbesparingsinitiativ som implementerades av Koncernen under 2009 och som minskade inköpen av maskinvara samt personalminskningarna under 2009, vilket ledde till ett minskat behov av data- och telekommunikationstjänster.

Övriga rörelsekostnader minskade från 8 362 MSEK under 2008 till 5 209 MSEK under 2009, en minskning om 3 153 MSEK eller 37,7%. Övriga rörelsekostnader under 2009 bestod huvudsakligen av kostnader relaterade till valutakursdifferenser, lokaler och fastigheter, kreditkortsavgifter och reklam. Minskningen i övriga rörelsekostnader under 2009 jämfört med 2008 reflekterade positiva effekter av valutasäkringsavtal, främst till följd av en svagare SEK i förhållande till USD under 2009, lägre Wet Lease-kostnader under 2009, eftersom dessa kostnader var högre under 2008 till följd av avställda Q400-plan under 2008, lägre kostnader för kreditkortsavgifter eftersom passagerarbokningarna med kreditkort minskade i takt med efterfrågan och den därmed sammanhängande minskningen av passagerarintäkter, lägre leasingkostnader för fasta anläggningstillgångar (förutom flygplan) som en följd av lägre hyror under perioden samt lägre kostnader avseende hyrd fraktkapacitet under 2009, då hyrd kapacitet avseende Koncernens totala fraktverksamhet minskade under 2009 i förhållande till 2008. Minskningen av övriga rörelsekostnader motsvarade också minskningen i intäkter från tekniska underhållstjänster, som främst kunde hänföras till färre tjänster från Koncernen till Spanair efter avyttringen 2009. Eftersom dessa tjänster inkluderade tekniska komponenter som Koncernen köpte från externa leverantörer resulterade minskningen i tjänster i minskade inköp av komponenter och därigenom lägre kostnader förknippade med försäljningen av dessa tjänster.

Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnader för flygplan inkluderar kostnader hänförliga till Wet Lease-avtal för flygplan med längre löptider än sex månader samt långfristiga operationella leasar för flygplan. Leasingkostnader för flygplan ökade från 2 282 MSEK under 2008 till 2 319 MSEK under 2009, en ökning med 37 MSEK eller 1,6%. Ökningen av leasingkostnader jämfört med föregående år är främst hänförlig till omstruktureringskostnader om sammanlagt 141 MSEK som uppkom i samband med leasingkostnader för flygplan som tagits ur drift i samband med kapacitetsminskningarna under året inom Core SAS och avställning av flygplan snabbare än förväntat på grund av minskad efterfrågan. Exklusive omstruktureringskostnader under 2009 minskade leasingkostnaderna från 2 282 MSEK under 2008 till 2 178 MSEK under 2009, en minskning med 104 MSEK eller 4,6%, vilket reflekterades

av att en minskning i Koncernens flotta under perioden resulterade i lägre leasingkostnader samt lägre leasingavgifter under 2009 till följd av lägre räntenivåer under 2009 jämfört med 2008 (leasingavgifterna är beroende av räntenivåerna).

Avskrivningar och nedskrivningar

Avskrivningar och nedskrivningar ökade från 1 550 MSEK under 2008 till 1 845 MSEK under 2009, en ökning med 295 MSEK eller 19,0%. Ökningen av avskrivningar och nedskrivningar var huvudsakligen relaterad till en engångsnedskrivning på 79 MSEK i samband med företagsägda flygplan som togs ur drift enligt kapacitetsminskningarna inom Core SAS.

Resultatandelar i intresseföretag

Koncernens resultatandelar i intresseföretag uppgick till –258 MSEK under 2009, jämfört med –147 MSEK under 2008. Resultatandelar i intresseföretag under 2008 och 2009 redovisas nedan:

	Kapitalandel, %	1 januari – 31 december		
		2008 MSEK	2009 MSEK	Förändring, %
British Midland PLC ¹	0,0	–114	-	-
Skyways Holding AB ²	25,0	2	–8	-
Air Greenland A/S	37,5	17	28	64,7
Go Now A/S ³	100,0	–21	-	-
AS Estonian Air	49,0	–50	–186	272,0
Commercial Aviation Leasing Ltd.	100,0	14	–95	-
Malmö Flygfraktterminal AB	40,0	5	2	–60,0
Övriga		-	1	-
Totalt		–147	–258	75,5

¹ Koncernen avyttrade sitt ägande om 20,0% i bmi till ett av Lufthansas intressebolag i november 2009.

² Koncernens ägande i Skyways minskade till 19,9% i mars 2010 och Skyways redovisas inte längre som ett intresseföretag till Koncernen.

³ Go Now AS konsoliderades från och med 1 mars 2008.

Förluster i Koncernens intresseföretag under 2009 var främst hänförliga till nedskrivningen av Koncernens investering i Estonian Air med 163 MSEK på grund av Estonian Airs resultat, vilket reflekterade den fortsatta nedgången i Baltikum under 2009. Koncernen redovisade även en nedskrivning på 52 MSEK avseende fordringar från Cresco, delägare i Estonian Air, vilken redovisades inom rörelsekostnader. Dessutom redovisade Koncernen under perioden en nedskrivning av flygplan ägda av Commercial Aviation Leasing Ltd., vilket bidrog till förlusterna från Commercial Aviation Leasing Ltd. som redovisades under året.

Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag

Koncernen bokförde en intäkt på 429 MSEK som framför allt hänförde sig till försäljningen av Koncernens innehav i bmi i november 2009. Koncernen redovisade en realisationsvinst på cirka 426 MSEK i samband med försäljningen. Se "Översikt—Sammanfattning av avyttringar—Räkenskapsåret 2009" på sidan 69.

Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader

Koncernen bokförde en realisationsförlust vid försäljning av flygplan och byggnader om 97 MSEK under 2009 jämfört med en realisationsvinst om 4 MSEK under 2008. Koncernen sålde sex Q400-flygplan och 20 MD-80-flygplan samt avyttrade tre Boeing 737-flygplan genom "sale and leaseback"-transaktioner under 2009 för en sammanlagd köpeskilling om 1 628 MSEK, vilket resulterade i en realisationsförlust på 101 MSEK. Under 2008 sålde Koncernen åtta Q400-flygplan och avyttrade fem Boeing 737-flygplan genom "sale and leaseback"-transaktioner.

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat uppgick till –3 082 MSEK under 2009 jämfört med –696 MSEK under 2008 som ett resultat av ovanstående.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter omfattar intäkter från Koncernens finansiella tillgångar, såsom långfristiga fordringar på intresseföretag, övriga värdepappersinnehav och likvida medel. Finansiella kostnader omfattar räntekostnader för Koncernens skulder samt mottagna eller utförda betalningar i samband med avslut av ränteswappkontrakt klassificerade som kassaflödessäkringar och andra säkringskontrakt till verkligt värde.

Finansiella intäkter minskade från 660 MSEK under 2008 till 304 MSEK under 2009, en minskning om 356 MSEK eller 53,9%. Minskningen berodde främst på en minskning i ränteintäkter från finansiella tillgångar värderade till verkligt värde, vilka inkluderar andra värdepappersinnehav och likvida tillgångar (kassa och bank) och uppgick till 208 MSEK 2009, jämfört med 579 MSEK 2008. Minskningen under 2009 reflekterade främst lägre räntenivåer under 2009 samt en minskning av kassa och likvida medel under året, som uppgick till 4 189 MSEK per den 31 december 2009 jämfört med 5 783 MSEK per den 31 december 2008, en minskning om 27,6% (se "Likviditet och Kapitalresurser—Kassaflöden" på sidan 92 för en redogörelse av förändringarna av kassa och likvida medel under året). Ränteintäkterna på finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde, vilket inkluderar långfristiga fordringar i intresseföretag, övriga långfristiga fordringar och kortfristiga fordringar i intresseföretag ökade från 81 MSEK under 2008 till 91 MSEK under 2009, en ökning med 10 MSEK eller 12,3%. Ökningen berodde framförallt på en ökning av räntebärande kortfristiga fordringar, hänförliga till lån från Koncernen under perioden till Spanair och köparna av Spanair (se "Översikt—Sammanfattning av Avyttringar—Räkenskapsåret 2009" på sidan 69) samt en ökning av fordringar hänförliga till försäljningen av flygplan under perioden, vilket redogörs för under "Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader" på sidan 80.

Finansiella kostnader minskade från 933 MSEK under 2008 till 645 MSEK under 2009, en minskning om 288 MSEK eller 30,9%. Minskningen reflekterade främst nettoeffekterna av valutakursdifferenser relaterade till finansiella kostnader, samt en minskning i räntan på finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde, vilket inkluderar Koncernens långfristiga och kortfristiga upplåning, samt räntor på finansiella skulder till verkligt värde, vilket inkluderar finansiella instrument som innehas för handel (ränteswappar avsedda som kassaflödessäkringar och andra finansiella instrument som inte är godkända för säkringsredovisning). Minskningen i ränta på finansiella

skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde på 13,6% 2009 reflekterade främst lägre räntenivåer under 2009, då majoriteten av Koncernens utestående lån har rörlig ränta. Minskningen i ränta på finansiella skulder värderade till verkligt värde på 10,9% under 2009 kunde hänföras till lägre räntenivåer under 2009. Koncernen gjorde också en nettoförlust på finansiella instrument som kategoriseras som innehav för handel på 10 MSEK jämfört med en nettovinst på 2 MSEK under 2008. Nettoförlusten reflekterade framförallt minskningar i marknadsvärdet av dessa instrument, vilka redovisas till verkligt värde. Koncernen redovisade även en nettovinst om 49 MSEK, jämfört med en nettovinst om 9 MSEK under 2008, avseende finansiella instrument som kategoriseras som övriga skulder. Nettovinsten reflekterade belopp som erhöles under 2009 avseende ränteswappar som upphörde att gälla under slutet av året.

Nettoeffekten av valutakursdifferenserna på Koncernens finansiella tillgångar och skulder under 2009 uppgick till en positiv valuta-effekt om 203 MSEK under 2009, jämfört med en positiv valutaeffekt om 53 MSEK under 2008. Den positiva valutaeffekten reflekterade framförallt omvärderingen av kortfristiga fordringar, vilka framförallt var denominerade i andra valutor än SEK, såsom EUR för de räntebärande fordringarna relaterade till Spanair och köparna av Spanair.

Skatt

Koncernens skatteintäkter uppgick till 803 MSEK under 2009, jämfört med en skatteintäkt om 4 MSEK under 2008. Koncernens effektiva skattesats, vilken inkluderar avvecklade verksamheter, uppgick under 2009 till -21,4%, att jämföras med 4,0% under 2008.

Under 2008 motsvarade Koncernens effektiva skattesats en skattekostnad främst som ett resultat av ej redovisade uppskjutna skattefordringar, en nedskrivning av uppskjuten skatt som en följd av Spanairs förluster samt ej avdragsgilla kostnader. Under 2009 reflekterade Koncernens effektiva skattesats skatteeffekten av icke avdragsgilla kostnader som delvis motverkades av skatteeffekten av icke skattepliktiga intäkter. Under 2009 redovisade Koncernen dessutom en skattetillgång hänförlig till skattemässiga underskott under perioden.

Resultat från avvecklade verksamheter

Koncernen redovisade en förlust från avvecklade verksamheter om 327 MSEK under 2009, att jämföras med en förlust om 5 395 MSEK under 2008.

Koncernens förlust från avvecklade verksamheter under 2009 reflekterade främst förluster i samband med Spirit Air Cargo om 108 MSEK och en korrigering av realisationsvinsten vid försäljningen av airBaltic under 2008, vilket resulterade i en kostnad om 86 MSEK, främst hänförlig till avräkningen av ingångna bränslekontrakt avseende airBaltic efter avyttringen av dess andel. Koncernen bokförde också en kostnad om 133 MSEK under fjärde kvartalet 2009 avseende framtida förluster hänförliga till Quantum Air (f.d. AeBal, i vilket Koncernen avyttrade sin ägarandel under fjärde kvartalet 2008), efter det att Quantum Air brutit mot sina skyldigheter enligt det leasingavtal som ingåtts med Koncernen som leasinggivare eller garant och Quantum Airs upphörande med sin flygverksamhet i januari 2010.

Koncernens förluster hänförliga till avvecklade verksamheter under 2008 berodde huvudsakligen på förluster och nedskrivningar uppgående till 4 895 MSEK i samband med försäljningen av Spanair.

Dessa poster inkluderar (i) förlust före skatt och engångsposter om 1 310 MSEK, (ii) engångskostnader avseende omstrukturering om 914 MSEK, (iii) nedskrivning av uppskjuten skattefordran om 273 MSEK, (iv) nedskrivning av goodwill om 1 686 MSEK och (v) en kostnad om 712 MSEK som ett resultat av omvärdering av tillgångar och skulder i Spanair till verkligt värde.

Årets resultat

Som ett resultat av ovan nämnda faktorer redovisade Koncernen en förlust om 2 947 MSEK under 2009, att jämföras med en förlust om 6 360 MSEK under 2008.

Rörelseresultat per segment

I enlighet med Koncernens redovisningsprinciper och Koncernens interna rapportering till Koncernledningen, redovisar Koncernen en fördelning av rörelseresultat mellan segmenten. Se "Översikt—Presentation av finansiell information" på sidan 68. Följande avsnitt analyserar Koncernens resultat per affärssegment.

Scandinavian Airlines

Av tabellen nedan framgår rörelseresultatet för Scandinavian Airlines för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2008	2009	Förändring, %
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	34 099	28 613	-16,1
Fraktintäkter	1 451	963	-33,6
Charterintäkter	1 653	2 164	30,9
Övriga trafikintäkter	2 028	1 774	-12,5
Övriga intäkter	8 305	6 182	-25,6
Intäkter	47 536	39 696	-16,5
Personalkostnader	-14 804	-15 226	2,9
Försäljningskostnader	-549	-462	-15,8
Flygbränsle	-8 847	-7 021	-20,6
Luftfartsavgifter	-4 024	-3 708	-7,9
Måltidskostnader	-1 239	-1 104	-10,9
Hanteringskostnader	-1 982	-1 839	-7,2
Tekniskt flygplansunderhåll	-3 013	-2 689	-10,8
Data- och telekommunikationskostnader	-1 918	-1 801	-6,1
Övriga rörelsekostnader	-8 296	-4 724	-43,1
Rörelsens kostnader	-44 672	-38 574	-13,7
Leasingkostnader för flygplan	-2 132	-2 149	0,8
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 343	-1 640	22,1
Resultatandelar i intresseföretag	-4	-93	-
Realisationsvinster/förluster	-10	-99	-
Rörelseresultat	-625	-2 860	-

• Intäkter

Scandinavian Airlines genererade 47 536 MSEK och 39 696 MSEK av Koncernens intäkter under 2008 respektive 2009, eller cirka 89,9% och 88,4% för 2008 respektive 2009. Antalet passagerare för affärsområdet uppgick till cirka 21,4 miljoner under 2009, en minskning med 15,7% från föregående år. Passagerarintäkter minskade från 34 099 MSEK under 2008 till 28 613 MSEK under 2009, en minskning med 5 486 MSEK eller 16,1%. De minskade passagerarintäkterna reflekterade främst den betydande minskningen i efterfrågan på flygresetjänster på grund av det dåliga ekonomiska klimatet och marknadsförhållandena under 2009. Yelden för segmentet (justerad

för effekterna av växelkursförändringarna under perioden genom tillämpning av en konstant växelkurs från 2008) minskade med 5,2%, jämfört med 2008, vilket reflekterade de försämrade ekonomiska villkoren under perioden. RPK minskade med 16,7% jämfört med föregående period, vilket ytterligare reflekterade minskningen i efterfrågan och det svaga ekonomiska klimatet under 2009. ASK minskade med 16,3% jämfört med 2008, främst på grund av kostnadsbesparingsåtgärderna inom Core SAS under 2009, vilket inkluderade kapacitetsjusteringar, nedläggning av vissa linjer samt minskning av flygflottan. Kapaciteten minskade med mer under 2009 än vad som ursprungligen förutspåddes inom Core SAS för att anpassa kapaciteten efter den minskade efterfrågan och ett utmanande ekonomiskt klimat.

Fraktintäkterna för segmentet minskade från 1 451 MSEK under 2008 till 963 MSEK under 2009, en minskning med 488 MSEK, eller 33,6%. Minskningen under 2009 berodde främst på den fortsatta svaga efterfrågan på fraktmarknaden samt minskad kapacitet på interkontinentala linjer under 2009, linjer som är viktiga för frakttrafiken. Båda dessa faktorer bidrog till lägre fraktvolym under 2009.

Intäkter från chartertrafik för Scandinavian Airlines ökade från 1 653 MSEK under 2008 till 2 164 MSEK under 2009, en ökning om 511 MSEK eller 30,9%, främst på grund av försäljningen av överskotts-kapacitet till charterföretag under 2009 efter nedläggning av vissa olönsamma linjer till semesterdestinationer inom ramen för Core SAS.

Övriga trafikintäkter för segmentet, vilka inkluderar intäkter från outnyttjade biljetter, avgifter för överviktsbagage och interlining, minskade från 2 028 MSEK under 2008 till 1 774 MSEK under 2009, en minskning med 254 MSEK eller 12,5%. Minskningen i övriga trafikintäkter under 2009 var hänförlig främst till lägre intäkter från outnyttjade biljetter, vilket reflekterar ett lägre antal sålda biljetter på grund av minskad passagerarefterfrågan under perioden.

Övriga intäkter för segmentet, vilka inkluderar intäkter från provision, avgifter för frakt, bränsle och säkerhet, ground handling och tekniska tjänster, minskade från 8 305 MSEK under 2008 till 6 182 MSEK under 2009, en minskning med 2 123 MSEK, eller 25,6%. Minskningen var hänförlig till lägre avgifter för frakt, bränsle och säkerhet under perioden. Minskningen i övriga intäkter reflekterade också lägre intäkter från f.d. dotterföretag, t.ex. Spanair, som blivit externa kunder efter avyttringarna. Transaktioner för tjänster från Koncernen till dessa dotterföretag minskade efter avyttringarna under slutet av 2008 och/eller början av 2009.

• Kostnader

Rörelsekostnaderna för Scandinavian Airlines minskade från 44 672 MSEK under 2008 till 38 574 MSEK under 2009, en minskning med 6 098 MSEK eller 13,7%. Minskningen av rörelsekostnader var primärt hänförlig till lägre flygbränslekostnader till följd av lägre flygbränslepriser under större delen av perioden och mindre bränslevolymer efter kapacitetsminskningarna, samt minskningen av övriga rörelsekostnader, vilket reflekterade de positiva valutakursdifferenserna och effekterna av de kostnadsbesparingar som genomförts inom Core SAS.

Lönekostnaderna för segmentet ökade från 14 804 MSEK under 2008 till 15 226 MSEK under 2009, en ökning med 422 MSEK eller 2,9%. Detta var hänförligt främst till omstruktureringskostnader om 1 388 MSEK i samband med förtidspensionspaketen till piloter och avgångsvederlag till andra anställda som en del av personal- och kapacitetsminskningarna inom Core SAS. Bortsett från dessa omstruktureringskostnader minskade personalkostnaderna för Scandinavian Airlines från 14 550 MSEK under 2008 (exklusive omstrukturerings-

kostnader om 254 MSEK) till 13 838 MSEK under 2009, en minskning om 712 MSEK eller 4,9%, en minskning som framförallt reflekterade reduceringen av antalet anställda, särskilt vad gäller ground service verksamheten inom Scandinavian Airlines. Kostnader för flygbränsle minskade från 8 847 MSEK under 2008 till 7 021 MSEK under 2009, en minskning med 1 826 MSEK eller 20,6%, som ett resultat av lägre bränslepriser och minskad användning av flygbränsle under 2009 i linje med kapacitetsminskningarna. Luftfartsavgifter minskade från 4 024 MSEK under 2008 till 3 708 MSEK under 2009, en minskning med 316 MSEK eller 7,9%, främst på grund av färre flygningar och en motsvarande minskning i start- och landningsavgifter, vilket reflekterade kapacitetsminskningarna och nedläggningen av vissa linjer under året. Kostnader för måltider, hantering samt tekniska underhållstjänster minskade med 10,9%, 7,2% respektive 10,8% under 2009, vilket också reflekterade kapacitetsminskningen under 2009 eftersom dessa kostnader beror på passagerarvolymen under den aktuella perioden. Övriga rörelsekostnader för segmentet, vilka under 2009 främst reflekterade positiva valutakurseffekter hänförliga till valutaskrämsavtal, Wet Lease-kostnader, kostnader för annonsering och reklam, fraktkapacitet inköpt från andra flygbolag och kreditkortsavgifter, minskade från 8 296 MSEK under 2008 till 4 724 MSEK under 2009, en minskning med 3 572 MSEK, eller 43,1%. Minskningen var primärt hänförlig till positiva valutakurseffekter på marknadsvärdet av valutakontrakt som Koncernen ingått och värderingen av tillgångar denominerade i andra valutor än SEK och lägre kostnader för fraktkapacitet som köpts in från andra flygbolag. Minskningen i övriga rörelsekostnader för Scandinavian Airlines reflekterade också minskade kostnader relaterade till tjänster till f.d. dotterbolag, t.ex. Spanair, som blivit externa kunder efter avyttringarna. Efter avyttringarna har Koncernen levererat färre tjänster till dessa dotterföretag, och intäkter och tillhörande kostnader har minskat som ett resultat. Slutligen reflekterade minskningen i övriga rörelsekostnader för segmentet generellt de kostnadsbesparingsåtgärder som implementerats av segmentet under 2009 inom ramen för Core SAS.

• Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnader för Scandinavian Airlines var relativt stabila och ökade från 2 132 MSEK under 2008 till 2 149 MSEK under 2009, en ökning med 17 MSEK eller 0,8%. Den marginella ökningen i leasingkostnader berodde främst på omstruktureringskostnader hänförliga till flygplan som togs ur drift under 2009. Bortsett från dessa omstruktureringskostnader minskade leasingkostnaderna för Scandinavian Airlines från 2 132 MSEK under 2008 till 2 008 MSEK under 2009, en minskning med 124 MSEK eller 5,8%. Minskningen av leasingkostnaderna reflekterade framförallt reduceringen av Scandinavian Airlines flygplansflotta samt lägre leasingavgifter under den aktuella perioden. Se ”—Koncernens resultat—Leasingkostnader för flygplan” på sidan 79.

• Avskrivningar och nedskrivningar

Scandinavian Airlines avskrivningar och nedskrivningar ökade med 1 343 MSEK under 2008 till 1 640 MSEK under 2009, en ökning med 297 MSEK, eller 22,1%. Se ”—Koncernens resultat—Avskrivningar och nedskrivningar” på sidan 80.

• Rörelseresultat

Av ovan nämnda skäl redovisade Scandinavian Airlines en rörelseför-lust om 2 860 MSEK under 2009, att jämföra med en rörelseför-lust om 625 MSEK under 2008.

Blue1

Av tabellen nedan framgår rörelseresultatet för Blue1 för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2008	2009	Förändring, %
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	1 753	1 658	-5,4
Charterintäkter	9	10	11,1
Övriga trafikintäkter	70	38	-45,7
Övriga intäkter	168	113	-32,7
Intäkter	2 000	1 819	-9,1
Personalkostnader	-352	-371	5,4
Försäljningskostnader	-157	-143	-8,9
Flygbränsle	-459	-373	-18,7
Luftfartsavgifter	-179	-202	12,8
Måltidskostnader	-68	-49	-27,9
Hanteringskostnader	-211	-257	21,8
Tekniskt flygplansunderhåll	-191	-202	5,8
Data- och telekommunikationskostnader	-23	-27	17,4
Övriga rörelsekostnader	-258	-279	8,1
Rörelsens kostnader	-1 898	-1 903	0,3
Leasingkostnader för flygplan	-110	-115	4,6
Avskrivningar och nedskrivningar	-5	-5	-
Rörelseresultat	-13	-204	-

• Intäkter

Intäkter från Blue1 minskade från 2 000 MSEK under 2008 till 1 819 MSEK under 2009, en minskning med 181 MSEK eller 9,1%. Passagerarintäkter minskade från 1 753 MSEK under 2008 till 1 658 MSEK under 2009, en minskning om 95 MSEK, eller 5,4%. Antalet passagerare för Blue1 minskade med 9,1% jämfört med 2008, medan RPK minskade med 3,9%. Det främsta skälet till dessa negativa trender var svaga marknadsvillkor, då recessionen och makroekonomiska förhållanden var värre i Finland under 2009 jämfört med övriga nordiska länder, vilket ledde till lägre efterfrågan på affärsresor, och satte press på intäkter och yilder, eftersom affärsresenärer tenderar att köpa Business Class-biljetter som har högre yield. De försämrade marknadsvillkoren påverkade också flygbolagets linjer mellan Finland och Skandinavien. ASK minskade med 4,5% under året, vilket reflekterade de kapacitetsjusteringar som gjorts mot bakgrund av den fortsatta svaga efterfrågan och skiftningen i fokus från linjer mellan Finland och Skandinavien till linjer mellan Finland och övriga Europa.

• Kostnader

Blue1 redovisade en måttlig ökning av rörelsekostnader jämfört med föregående år, från 1 898 MSEK under 2008 till 1 903 MSEK under 2009, en ökning om 5 MSEK, eller 0,3%. Ökningen i rörelsekostnader reflekterar främst växelkurseffekter från omräkningen av Blue1:s rörelsekostnader från EUR (redovisningsvalutan) till SEK (Koncernens redovisningsvaluta), eftersom SEK försvagades gentemot EUR under perioden. Justerat för valutakursdifferenser minskade Blue1:s rörelsekostnader med 8,7% under 2009 jämfört med 2008. Blue1 drog fördel av lägre flygbränslepriser och dessa kostnader minskade med 18,7% jämfört med föregående år. Måltidskostnaderna för flygbolaget minskade också med 27,9% jämfört med 2008, vilket reflekterade minskningen i passagerarervolymer samt lägre priser för måltidstjänster enligt ett nytt avtal med Blue1:s leverantör av måltidstjänster. Även om Blue1:s lönekostnader ökade med 5,4% under

2009 vid en omräkning till SEK, minskade lönekostnaderna med 5,7%, om man justerar för omräkningsdifferenser, jämfört med 2008 och tillfälliga permitteringar under perioden. Dessa minskningar motverkades delvis av en ökning av luftfartsavgifter om 12,8% under 2009 (1,1% justerat för omräkningsdifferenser) samt en ökning av ground handling-kostnader på 21,8% under 2009 (8,3% justerat för omräkningsdifferenser). Ökningen av ground handling-kostnaderna under 2009 reflekterade en ökning i priserna för dessa tjänster eftersom Blue1 i allt högre grad anlidade externa tjänsteleverantörer efter outsourcingen av SAS Ground Services Finland tidigare under året.

• Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnader för flygplan för Blue1 ökade från 110 MSEK under 2008 till 115 MSEK 2009, en ökning med 5 MSEK eller 4,6%. De ökade leasingkostnaderna reflekterar differenser för omräkning av Blue1:s leasingkostnader från Blue1:s redovisningsvaluta EUR till SEK vid sammanställningen av Koncernens räkenskaper. Justerat för omräkningsdifferenser minskade leasingkostnaderna för flygbolaget med 7,1%, vilket reflekterar lägre leasingkostnader under perioden för MD-90-flygplan i Blue1:s flotta.

• Rörelseresultat

Av ovan nämnda skäl redovisade Blue1 ett rörelseresultat om -204 MSEK under 2009, att jämföra med -13 MSEK under 2008.

Widerøe

Av tabellen nedan framgår rörelseresultatet för Widerøe för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2008	2009	Förändring, %
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	2 200	2 403	9,2
Fraktintäkter	58	48	-17,2
Charterintäkter	1	2	100,0
Övriga trafikintäkter	123	103	-16,3
Övriga intäkter	1 120	773	-31,0
Intäkter	3 502	3 329	-4,9
Personalkostnader	-1 284	-1 260	-1,9
Försäljningskostnader	-52	-48	-7,7
Flygbränsle	-332	-291	-12,4
Luftfartsavgifter	-448	-490	9,4
Måltidskostnader	-53	-49	-7,6
Hanteringskostnader	-242	-246	-1,7
Tekniskt flygplansunderhåll	-77	-157	103,9
Data- och telekommunikationskostnader	-46	-108	134,8
Övriga rörelsekostnader	-669	-357	-46,6
Rörelsens kostnader	-3 203	-3 006	-6,2
Leasingkostnader för flygplan	-120	-143	19,2
Avskrivningar och nedskrivningar	-160	-147	-8,1
Realisationsvinster/förluster	14	1	-92,9
Rörelseresultat	33	34	3,0

• Intäkter

Widerøes intäkter minskade från 3 502 MSEK under 2008 till 3 329 MSEK under 2009, vilket motsvarande en minskning om 173 MSEK eller 4,9%. Passagerarintäkterna ökade från 2 200 MSEK under 2008 till 2 403 MSEK under 2009, en ökning med 203 MSEK, eller 9,2%. Antalet passagerare ökade med 0,9% jämfört med föregående

år, och uppgick sammanlagt till cirka 2 miljoner passagerare under 2009, medan RPK ökade med 2,1%. Trots svåra marknadsförhållanden har Widerøe lyckats behålla stabila passagerarsiffror och passagerarintäkter tack vare att många av Widerøes flyglinjer är fria från konkurrens till följd av avlägsna destinationsorter samt Norges geografi som gör att vissa destinationsorter endast kan nås med flyg. Widerøe upplevde även en ökad efterfrågan på norska inrikesflygningar under andra halvan av 2009, vilket ledde till en kapacitetsomställning från flyglinjer från Norge till övriga nordiska länder och Europa till norska inrikesflygningar. Denna kapacitetsomställning till inrikesflygningar med lägre yield istället för flyglinjer med högre yield såsom exempelvis Oslo-Göteborg och Bergen-Aberdeen, medförde dock en minskning av yelden under fjärde kvartalet 2009 med 4,4%. ASK förblev också stabil för flygbolaget, och ökade med 0,8% jämfört med föregående år. Till följd av kapacitetsomställningen under året minskade ASK med 13,4% på flyglinjer från Norge till övriga nordiska länder och Europa, medan ASK ökade med 9,0% under året på norska inrikesflygningar.

• Kostnader

Rörelsekostnaderna för Widerøe minskade med 6,2% jämfört med 2008 och uppgick till 3 006 MSEK under 2009, vilket främst reflekterade minskningar i flygbränslekostnader tack vare lägre flygbränslepriser, måltidskostnader och andra rörelsekostnader på grund av högre Wet Lease-kostnader under 2008 jämfört med 2009 för att ersätta de avställda Q400-flygplanen under 2008.

Lönekostnaderna minskade också med 1,9% jämfört med 2008, vilket berodde på ett minskat antal heltidsanställda till följd av ökad outsourcing av ground handling-tjänster inom flygbolaget. Minskningen motverkades delvis av ökade kostnader för tekniskt underhåll av flygplanen och öknings i data- och telekommunikationskostnader.

• Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnaderna för Widerøe ökade med 23 MSEK, eller 19,2% jämfört med 2008. Leasingkostnaderna ökade för flygbolaget som ett resultat av att flygplan leasades under operationell leasing under längre perioder än under 2008, då leasingavtal för samma flygplan inte ingicks förrän under fjärde kvartalet 2008.

• Rörelseresultat

Av ovan nämnda skäl redovisade Widerøe ett rörelseresultat om 34 MSEK under 2009, att jämföra med 33 MSEK under 2008, en ökning med 3,0%.

Räkenskapsåren 1 januari – 31 december 2007 och 2008

Koncernens resultat

Av tabellen nedan framgår Koncernens resultat för angivna perioder.

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2007	2008	
Intäkter	50 452	52 870	4,8
Personalkostnader	-16 371	-17 632	7,7
Övriga rörelsekostnader	-28 977	-31 959	10,3
Leasingkostnader för flygplan	-2 342	-2 282	-2,6
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 416	-1 550	9,5
Resultatandel i intresseföretag	32	-147	-
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	41	4	-90,2
Rörelseresultat	1 419	-696	-
Andra vinster/förluster	5	-	-15,9
Finansiella intäkter	785	660	-15,9
Finansiella kostnader	-1 026	-933	-9,1
Resultat före skatt	1 183	-969	-
Skatt	-286	4	-
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	897	-965	-
Resultat från avvecklade verksamheter	-182	-5 395	-
Årets resultat	715	-6 360	-
Minoritetsintresse	-1	-57	-
Resultat per aktie (SEK)(1)	0,71	-6,26	-
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter ¹	0,89	-0,96	-

¹ Resultat per aktie är beräknat på det genomsnittliga antalet utestående aktier om 1 007 233 500 aktier.

Intäkter

Koncernens intäkter ökade från 50 452 MSEK under 2007 till 52 870 MSEK under 2008, vilket motsvarande en ökning om 2 418 MSEK eller 4,8%. Ökningen i intäkter reflekterade en ökning i genomsnittspriset som kunderna betalade under perioden, vilket primärt var hänförligt till högre bränsleavgifter under större delen av 2008 (dessa sänktes dock i början av november 2008). Intäkterna var också högre 2008 jämfört med föregående år eftersom intäkterna under 2007 påverkades negativt av Q400-händelserna i september och oktober 2007 samt strejkerna i Danmark och Sverige under 2007. Koncernen uppskattar att Q400-händelserna hade en negativ påverkan om 370 MSEK på intäkterna under 2007. Koncernen uppskattade effekterna av Q400-händelserna baserat på intäktsförluster till följd av inställda flygningar och prognostiserade intäkter baserat på intäkterna under jämförbara perioder tidigare år, med hänsyn till bland annat trafikuppskattningar, makroekonomiska faktorer och konkurrenstrender.

Antalet passagerare (reguljärtrafik) minskade från cirka 29,2 miljoner under 2007 till 29,0 miljoner under 2008, motsvarande en minskning om 200 000 passagerare eller 0,6%, vilket reflekterade de försämrade ekonomiska villkoren på Koncernens kärnmarknader som medfört minskad efterfrågan, i synnerhet under andra halvåret 2008. Antalet passagerare på Koncernens flyglinjer ökade från 14,4 miljoner under första halvåret 2007 till 15,1 passagerare under andra halvåret 2008, en ökning med 4,9%, jämfört med en minskning av antalet passagerare från 14,7 miljoner under andra halvåret 2007 till 13,9 miljoner under andra halvåret 2008, en minskning med 5,3%. Antalet passagerare på Koncernens flyglinjer minskade från cirka 7,2

miljoner passagerare under fjärde kvartalet 2007 till cirka 6,6 miljoner passagerare under fjärde kvartalet 2008, en minskning med 8,3%. Fjärde kvartalet 2008 reflekterade de svagare ekonomiska villkoren på alla Koncernens kärnmarknader.

RPK (reguljärtrafik) ökade från 29 365 MSEK under 2007 till 29 916 MSEK under 2008, motsvarande en ökning om 551 MSEK eller 1,9%. RPK ökade till följd av en ökning av antalet flygna kilometer under 2008, vilket primärt reflekterade Scandinavian Airlines introduktion av nya linjer från Norge till semesterdestinationer i Europa under första halvåret 2008. RPK reflekterade de försämrade ekonomiska villkoren på Koncernens alla kärnmarknader i slutet av året och minskade från 7 034 miljoner under fjärde kvartalet 2007 till 6 559 miljoner under fjärde kvartalet 2008, en minskning med 6,8%. ASK ökade från 40 030 miljoner under 2007 till 41 994 miljoner under 2008, motsvarande en ökning om 1 964 miljoner eller 4,9%, primärt på grund av introduktionen av nya linjer samt en ökning av Scandinavian Airlines flygningar på linjer till och från Sverige och övriga Europa.

Trafikintäkterna utgör den största delen av Koncernens omsättning och stod för cirka 82,0% av omsättningen under 2008, jämfört med cirka 83,0% under 2007. Trafikintäkterna ökade från totalt 41 850 MSEK under 2007 till 43 384 MSEK under 2008, motsvarande en ökning om 1 534 MSEK eller 3,7%. Koncernens trafikintäkter för 2007 och 2008 fördelades enligt nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2007	2008	
Trafikintäkter			
Passagerarintäkter	36 928	38 053	3,1
Charter	1 927	1 663	-13,7
Post och frakt	1 700	1 509	-11,2
Övriga trafikintäkter	1 295	2 159	66,7
Trafikintäkter totalt	41 850	43 384	3,7

Passagerarintäkterna stod för 1 125 MSEK, eller 73,3%, av ökningen av Koncernens trafikintäkter som ökade från 36 928 MSEK 2007 till 38 053 MSEK 2008, en ökning om motsvarande 3,1%. Ökningen reflekterade ökningen av det genomsnittspris som kunderna betalade under perioden, vilket främst var hänförligt till högre flygbränsleavgifter. Yielden ökade från 1,25 SEK under 2007 till 1,27 SEK under 2008, motsvarande en ökning om 0,02 SEK eller 1,6%, vilket reflekterade Koncernens initiativ som en del av Profit 2008-programmet som syftade till bibehållen yield i en miljö med sjunkande efterfrågan, samt ökade flygbränsleavgifter under perioden. Yielden för Scandinavian Airlines ökade med 1,1% från 2007. Justerat för effekterna av växelkursförändringar under perioden genom tillämpning av en konstant växelkurs från det föregående året ökade yielden för Scandinavian Airlines med 0,2% jämfört med 2007.

Intäkter från chartertrafik minskade från 1 927 MSEK under 2007 till 1 663 MSEK under 2008, en minskning om 264 MSEK eller 13,7%, huvudsakligen på grund av svagare efterfrågan på chartertrafik som en följd av de försämrade ekonomiska förhållandena på Koncernens hemmamarknader.

Intäkter från post- och fraktrafik minskade från 1 700 MSEK under 2007 till 1 509 MSEK under 2008, en minskning om 191 MSEK. Minskningen av intäkter från post- och fraktrafik berodde huvudsakligen på minskade volymer under 2008 jämfört med föregående år, då antalet flygna ton av SAS Cargo minskade från 279 000 ton under 2007 till 252 000 ton under 2008, en minskning om 27 000 ton eller

9,7%. RTK minskade från 4 210 miljoner tonkilometer under 2007 till 4 136 miljoner tonkilometer under 2008, en minskning om 74 miljoner tonkilometer eller 1,8%. Minskningen i volymer reflekterar lägre efterfrågan under perioden, förlusten av betydelsefulla kunder under 2007 samt den ökade konkurrensen på fraktmarknaden, beroende på överkapacitet. Överkapacitet på fraktmarknaden ledde också till att priserna pressades ned, vilket också bidrog till minskningen i intäkter jämfört med föregående år.

Övriga trafikintäkter ökade från 1 295 MSEK under 2007 till 2 159 MSEK under 2008, en ökning om 864 MSEK eller 66,7%. Övriga trafikintäkter inkluderar effekter från European Cooperation Agreement ("**ECA**"), vilket var ett samarbetsavtal mellan Koncernen, Lufthansa och bmi som ingicks 1999 avseende de tre bolagens trafik på linjer till, från och via flygplatserna London Heathrow och Manchester, å ena sidan, samt Skandinavien och Tyskland, å andra sidan.

Om rörelseresultatet (netto) för joint venture-samarbetet under något av åren var mindre än det förväntade rörelseresultatet (netto) i enlighet med villkoren i samarbetsavtalet, fördelades förlusten mellan Koncernen, Lufthansa och bmi 45%, 45% respektive 10%. Koncernens del av dessa förluster redovisades som minskning av intäkter under posten övriga trafikintäkter. ECA upphörde 2007. Efter hänsyn tagen till effekterna av Koncernens joint venture-avtal med Lufthansa, påverkade ECA Koncernens övriga trafikintäkter negativt med 100 MSEK under 2008, jämfört med en negativ effekt om 652 MSEK under 2007. Ökningen av övriga trafikintäkter under 2008 berodde huvudsakligen på den högre negativa effekten av ECA under 2007.

Övriga intäkter, som utgjorde 17,1% och 17,9% av totala intäkter under 2007 och 2008, ökade från 8 602 MSEK under 2007 till 9 486 MSEK under 2008, en ökning om 884 MSEK eller 10,3%. Fördelningen av övriga rörelseintäkter under 2007 och 2008 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2007	2008	
Övriga intäkter:			
Försäljning ombord	511	519	1,6
Ground handling-tjänster	1 462	1 280	-12,4
Tekniskt underhåll	973	792	-18,6
Terminal- och speditionstjänster	1 229	1 505	22,5
Försäljningskommissioner och -avgifter	834	668	-19,9
Övriga intäkter	3 593	4 772	31,4
Totala övriga intäkter	8 602	9 486	10,3

Ground handling-tjänster samt terminal- och speditionstjänster utgjorde största delen av övriga intäkter under både 2007 och 2008, motsvarande 17,0% respektive 14,3% under 2007 och 13,5% respektive 15,9% under 2008. Intäkter från ground handling-tjänster minskade från 1 462 MSEK under 2007 till 1 280 MSEK under 2008, en minskning om 182 MSEK eller 12,4%. Minskningen var huvudsakligen hänförlig till de åtgärder som Scandinavian Airlines internationella ground handling-verksamhet vidtog för att i större utsträckning tillhandahålla tjänster till Koncernens flygbolag (interna kunder) på grund av ökad konkurrens och lägre efterfrågan av externa kunder. Dessa åtgärder inkluderade nedläggning av serviceställen i Manchester, Storbritannien, som primärt användes av externa kunder. Intäkter från terminal- och speditionstjänster relaterade till SAS Cargos markfrakttjänster ökade från 1 229 MSEK under 2007 till 1 505 MSEK under 2008, en ökning om 276 MSEK eller 22,5%, huvudsakligen som ett resultat av högre priser som en följd av ett högre bränsletillägg inför

av SAS Cargo under 2008. Intäkter från tekniskt underhåll minskade från 973 MSEK under 2007 till 792 MSEK under 2008, en minskning om 181 MSEK eller 18,6%, främst på grund av färre antal externa kunder för SAS Tech då affärsområdet sade upp vissa olönsamma externa kundkontrakt.

Övriga poster inom övriga intäkter ökade från 3 593 MSEK under 2007 till 4 722 MSEK under 2008, en ökning om 1 129 MSEK eller 31,4%, huvudsakligen tack vare den kompensation om cirka 350 MSEK som erhålls under 2008 från tillverkaren av Q400-flygplanen på grund av Q400-incidenterna i september och oktober 2007 samt erhållen försäkringsersättning till följd av Q400-incidenterna 2007 och Spanair-olyckan 2008.

Ökningen av övriga intäkter påverkades också av intäkter från statliga avtal tilldelade Widerøe under 2008 för att tillhandahålla transporter i avlägsna delar av norra Norge.

Information om intäktsfördelning lämnas även för geografiska marknader. Informationen baseras på Koncernens redovisningsprinciper och den interna rapporteringen till Koncernledningen. Fördelningen av trafikintäkter per geografisk marknad under 2007 och 2008 redovisas nedan:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Inrikes ¹	13 318	13 459	1,1
Intraskandinavien ²	4 151	4 389	5,7
Europa ³	17 014	17 909	5,3
Interkontinentalt ³	7 367	7 627	3,5
Totala trafikintäkter	41 850	43 384	3,7

¹ "Inrikes" definieras som trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige.

² "Intraskandinavien" definieras som trafik mellan Danmark, Norge och Sverige.

³ Allokeras till det geografiska område där destinationen ligger.

Som beskrivs nedan under Koncernens intäkter per segment berodde den marginella ökningen i inrikestrafiken huvudsakligen på högre intäkter från Scandinavian Airlines hänförligt till inrikestrafik i Norge, då efterfrågan i Norge var fortsatt hög under större delen av 2008. Trafikintäkterna från inrikestrafiken i varje land ökade också som ett resultat av högre priser och ökade bränsletillägg. Ökningen av trafikintäkterna från intraskandinavisk trafik berodde också huvudsakligen på ökat bränsletillägg under året samt positiva valutaeffekter under 2008 hänförligt till starkare NOK och DKK gentemot SEK. Trafikintäkter från trafiken inom Europa ökade under 2008 främst på grund av lanseringen av nya semesterdestinationer till kontinentala Europa av Scandinavian Airlines, samt ökad kapacitet på linjer till Europa från Sverige och Danmark. Trafikintäkter från den interkontinentala trafiken ökade med 3,5% under 2008 främst på grund av högre bränsletillägg samt en positiv utveckling i yield och kabinfaktor för Scandinavian Airlines internationella verksamhet under den första halvan av 2008, vilket motverkade den nedåtgående efterfrågeutvecklingen under den andra halvan av 2008.

Kostnader

Följande tabell redogör för Koncernens rörelsekostnader under 2007 och 2008:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Personalkostnader	16 371	17 632	7,7
Försäljningskostnader	660	680	3,0
Flygbränsle	7 554	9 637	27,6
Luftfartsavgifter	4 307	4 651	8,0
Måltidsavgifter	1 373	1 346	-2,0
Hanteringskostnader	1 740	1 813	4,2
Tekniskt flygplansunderhåll	3 144	3 197	1,7
Data- och telekommunikationskostnader	2 208	2 273	2,9
Övriga rörelsekostnader	7 991	8 362	4,6
Rörelsekostnader totalt	45 348	49 591	9,4

Koncernens rörelsekostnader ökade från 45 348 MSEK under 2007 till 49 591 MSEK under 2008, en ökning med 4 243 MSEK eller 9,4%. Ökningen berodde huvudsakligen på högre flygbränslekostnader och lönekostnader.

Lönekostnader ökade från 16 371 MSEK under 2007 till 17 632 MSEK under 2008, en ökning med 1 261 MSEK eller 7,7%, främst på grund av en generell ökning av lönenivån, retroaktiva betalningar till piloter enligt kollektivavtalen med pilotföreningarna samt ökade pensionskostnader för anställda, företrädesvis i Norge. De ökade pensionskostnaderna i Norge var hänförliga till en ökning i ett antagande som används för att beräkna pensionsåtaganden hänförligt till framtida löneökningar i linje med de ekonomiska förhållandena i Norge. Detta antagande ökade från cirka 3% under 2007 till cirka 4% under 2008. Lönekostnader under 2008 inkluderade också omstrukturingskostnader om 265 MSEK, jämfört med 194 MSEK under 2007, vilket huvudsakligen kan härledas till uppsägningskostnader för ground handling-tjänster, Scandinavian Airlines personal i Danmark och Norge och SAS Cargo. Medelantalet anställda inom Koncernens kvarvarande verksamheter minskade från 19 864 under 2007 till 19 636 under 2008, en minskning med 228 anställda eller 1,2%.

Flygbränslekostnader ökade från 7 554 MSEK under 2007 till 9 637 MSEK under 2008, en ökning med 2 083 MSEK eller 27,6%, på grund av högre flygbränslepriser, vilka ökade under större delen av perioden. Ökningen av flygbränslekostnader kompenseras endast delvis av introduktionen av bränsletillägg under större delen av perioden och kapacitetsjusteringar till följd av minskad efterfrågan på grund av tidsfördröjningen mellan prishöjningen och införandet av dessa besparingsåtgärder. Justerat för positiva valutaeffekter till följd av en svagare USD under större delen av 2008, ökade flygbränslekostnader med 2 323 MSEK eller 31,8%.

Försäljningskostnader ökade från 660 MSEK under 2007 till 680 MSEK under 2008, en ökning om 20 MSEK eller 3,0%, främst på grund av en ökning av passagerarvolym på linjer där kommissionsavgifter förekommer. Under 2008 lanserade Scandinavian Airlines nya semesterdestinationer till Europa från Norge. Kommissionsavgifter förekommer typiskt sett på europeiska linjer och följaktligen innebar lanseringen av dessa linjer ytterligare kommissionsavgifter under 2008 jämfört med 2007.

Luftfartsavgifter ökade från 4 307 MSEK under 2007 till 4 651 MSEK under 2008, en ökning om 344 MSEK eller 8,0%. Ökningen av luftfartsavgifter berodde huvudsakligen på ett ökat antal flygningar, då avgifterna är baserade på start och landning på flygplatser samt användande av flygplan med större kapacitet (vilket innebär högre start- och landningsavgifter) och ökade flygplatsavgifter.

Måltidskostnader minskade från 1 373 MSEK under 2007 till 1 346 MSEK under 2008, en minskning om 27 MSEK eller 2,0%.

Minskningen av måltidskostnader från 2007 till 2008 berodde huvudsakligen på ett minskat antal passagerare i Business och Economy Extra, där måltidsservice är inkluderat, och ett ökat antal passagerare i Economy, där måltidsservice inte är inkluderat och passageraren istället har möjlighet att köpa mat.

Hanteringskostnader ökade från 1 740 MSEK under 2007 till 1 813 MSEK under 2008, en ökning om 73 MSEK eller 4,2%, huvudsakligen på grund av ett ökat antal flygningar under 2008 till destinationer utanför Skandinavien, Storbritannien och Finland, där Scandinavian Airlines erbjuder ground handling-tjänster vilket medförde att Koncernen var mer beroende av externa leverantörer av markhanteringstjänster. Dessutom ökade priserna för markhantering under året.

Kostnader för tekniskt flygplansunderhåll ökade från 3 144 MSEK under 2007 till 3 197 MSEK under 2008, en ökning om 53 MSEK eller 1,7%, huvudsakligen på grund av tekniska kostnader som uppstod med anledning av underhåll för de Q400-flygplan vilka återköptes under 2008 i förberedelse för framtida försäljning av flygplanen. Den ökade kostnaden återspeglar också högre kostnader för tekniska komponenter under 2008.

Data- och telekommunikationskostnader ökade från 2 208 MSEK under 2007 till 2 273 MSEK under 2008, en ökning om 65 MSEK eller 2,9%. Ökningen i data- och telekommunikationskostnader reflekterade huvudsakligen tekniska kostnader med anledning av underhåll av två parallella bokningssystem under 2008 då Koncernen övergick till ett nytt bokningssystem.

Övriga rörelsekostnader ökade från 7 991 MSEK under 2007 till 8 362 MSEK under 2008, en ökning om 371 MSEK eller 4,6%. Övriga rörelsekostnader under 2008 bestod huvudsakligen av kostnader relaterade till **"Wet Lease-Avtal"** som ingicks för att ersätta Koncernens flygplan som togs ur trafik med anledning av Q400-incidenterna i september och oktober 2007. Koncernens kostnader för wet lease uppgick till 710 MSEK under 2008, jämfört med 180 MSEK under 2007. Av de totala Wet Lease kostnaderna redovisades 686 MSEK som övriga rörelsekostnader under 2008, jämfört med 174 MSEK under 2007. Resterande Wet Lease-kostnader redovisades som leasingkostnader för flygplan. Övriga rörelsekostnader under 2008 bestod även av böter om 314 MSEK utfärdade av det amerikanska justitiedepartementet i samband med det amerikanska konkurrensverkets utredning av viss verksamhet inom SAS Cargo. SAS Cargo ingick en förlikning med det amerikanska justitiedepartementet, i enlighet med vilken SAS Cargo har accepterat att betala böter om 52 MUSD under en fyraårsperiod. Härutöver drabbades Koncernen av legala kostnader om 43 MSEK i samband med utredningen, se "Legala frågor och kompletterande information" på sidan 118.

Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnader för flygplan minskade från 2 342 MSEK under 2007 till 2 282 MSEK under 2008, en minskning med 60 MSEK eller 2,6%. Minskningen av leasingkostnader jämfört med föregående år är hänförlig till återköp och upplösning av "sale and leaseback"-avtal avseende 14 Q400-flygplan som en förberedelse för framtida försäljning av dessa flygplan då Koncernen skall upphöra att använda denna flygplansmodell.

Avskrivningar och nedskrivningar

Avskrivningar och nedskrivningar ökade från 1 416 MSEK under 2007 till 1 550 MSEK under 2008, en ökning med 134 MSEK eller

9,5%. Ökningen av avskrivningar och nedskrivningar under 2008 var huvudsakligen relaterad till återköp och upplösning av "sale and leaseback"-avtal avseende Q400-flygplan som en förberedelse för en framtida försäljning av dessa flygplan.

Resultatandelar i intresseföretag

Koncernens resultatandelar i intresseföretag uppgick till -147 MSEK under 2008, jämfört med 32 MSEK under 2007. Resultatandelar i intresseföretag under 2007 och 2008 redovisas nedan:

	Kapitalandel, %	1 januari – 31 december		
		2007 MSEK	2008 MSEK	Förändring, %
British Midland PLC ¹	20,0	33	-114	-
Skyways Holding AB ²	25,0	11	2	-81,8
Air Greenland A/S	37,5	33	17	-48,5
Go Now A/S ³	100,0	-18	-21	16,7
AS Estonian Air	49,0	-20	-50	150,0
Commercial Aviation Leasing Ltd.	49,0	-11	14	-
Malmö Flygfrakterminal AB	40,0	5	5	-
Övriga		-1	-	-
Totalt		32	-147	-

¹ Koncernen avyttrade sitt intresse om 20% i bmi till ett av Lufthansas intressebolag i november 2009.

² Koncernens ägande i Skyways minskade till 19,9% i mars 2010 och Skyways redovisas inte längre som ett intresseföretag till Koncernen.

³ Go Now AS konsoliderades från och med 1 mars 2008.

Förluster i Koncernens intresseföretag reflekterade den fortsatta nedgången i flygindustrin under 2008. Dessa förluster inkluderade Koncernens del av förlusten i bmi om 114 MSEK som härrörde från en fortsatt negativ utveckling av bmi:s verksamhet, vilket accentuerades av upphörandet av ECA-avtalet och dess resultatdelningsmodell.

Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader

Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader minskade från 41 MSEK under 2007 till 4 MSEK under 2008, en minskning med 37 MSEK eller 90,2%. Under 2008 sålde Koncernen åtta Q400-flygplan och avyttrade fem Boeing 737-flygplan genom "sale and leaseback"-transaktioner. Resultatet under 2007 var huvudsakligen hänförligt till avyttringen av ett av Havilland Q100-flygplan samt "sale and leaseback"-transaktioner avseende tre Boeing 737-flygplan och två Airbus 319/321-flygplan.

Rörelseresultat

Koncernens rörelseresultat uppgick till -696 MSEK under 2008 jämfört med 1 419 MSEK under 2007 som ett resultat av ovanstående.

Finansiella intäkter och kostnader

Finansiella intäkter omfattar intäkter från Koncernens finansiella tillgångar, såsom långfristiga fordringar på koncernbolag, andra värdepappersinnehav och likvida medel. Finansiella kostnader omfattar räntekostnader för Koncernens skulder samt mottagna eller utförda betalningar i samband med avslut av ränteswapkontrakt klassificerade som kassaflödessäkringar och andra säkringskontrakt till verkligt värde.

Finansiella intäkter minskade från 785 MSEK under 2007 till 660 MSEK under 2008, en minskning om 125 MSEK eller 15,9%, främst på grund av lägre ränteintäkter från finansiella tillgångar värderade till verkligt värde, vilka uppgick till 579 MSEK under 2008, jämfört med 738 MSEK under 2007. Minskningen av ränteintäkterna från finansiella tillgångar värderade till verkligt värde berodde huvudsakligen på minskningen av likvida medel, från 8 891 MSEK den 31 december 2007 till 5 783 MSEK den 31 december 2008, samt lägre räntenivåer under 2008. Ränteintäkter från finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde ökade från 47 MSEK under 2007 till 81 MSEK under 2008, en ökning med 34 MSEK, eller 72,3%. Ökningen förklaras huvudsakligen av positiva valutaeffekter på grund av en försvagad SEK gentemot de huvudsakliga valutor dessa finansiella tillgångar är denominerade i, då majoriteten av dessa tillgångar är denominerade i andra valutor än SEK.

Finansiella kostnader minskade från 1 026 MSEK under 2007 till 933 MSEK under 2008, en minskning om 93 MSEK eller 9,1%, främst på grund av den lägre nettovinsten på finansiella instrument kategoriserade som innehav för handel, och räntekostnader på finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde, samt nettoeffekten av valutakursdifferenser i relation till finansiella kostnader. Nettovinsten av finansiella instrument, kategoriserade som innehav för handel minskade från 76 MSEK under 2007 till 2 MSEK under 2008, en minskning med 74 MSEK, eller 97,4%. Minskningen var huvudsakligen ett resultat av ett lägre marknadsvärde på de finansiella instrumenten, vilka värderas till verkligt värde. Räntekostnader på finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde minskade från 847 MSEK under 2007 till 728 MSEK under 2008, en minskning om 119 MSEK eller 14,0%. Minskningen reflekterade en lägre genomsnittlig total skuld för Koncernen under 2008 (trots en ökning av Koncernens totala skuldsättning per 31 december 2008 jämfört med 31 december 2007) och lägre räntenivåer under 2008, då majoriteten av Koncernens lån löper med rörlig ränta. Koncernen realiserade även en nettovinst om 9 MSEK från finansiella instrument kategoriserade som övriga skulder, jämfört med en nettoförlust på 8 MSEK under 2007. Nettovinsten förklaras av betalningar mottagna i relation till ränteswapavtal som upplöstes tidigt under 2008.

Nettoeffekten av valutakursdifferenserna avseende finansiella tillgångar och skulder uppgick till en positiv valutaeffekt om 53 MSEK under 2008, jämfört med en positiv valutaeffekt om 13 MSEK under 2007. Då majoriteten av Koncernens finansiella tillgångar är denominerade i andra valutor än SEK, reflekterade den positiva valutaeffekten under 2008 en svagare kronkurs gentemot de huvudsakliga valutor dessa tillgångar är denominerade; vilket översteg den negativa effekten av en svagare SEK på Koncernens skulder denominerade i andra valutor än SEK.

Skatt

Koncernens skatteintäkter uppgick till 4 MSEK under 2008, jämfört med en skattekostnad om 286 MSEK under 2007. Koncernens effektiva skattesats, vilken inkluderar avvecklade verksamheter, uppgick under 2008 till 4,0%, att jämföras med 31,4% under 2007. Koncernens effektiva skattesats för 2007 påverkades främst av ej redovisade uppskjutna skattefordringar samt ej avdragsgilla kostnader som endast delvis motverkades av ej skattepliktiga intäkter samt förändring av skattesatsen.

Under 2008 motsvarade Koncernens effektiva skattesats en

skattekostnad främst som ett resultat av ej redovisade uppskjutna skattefordringar, en nedskrivning av uppskjuten skatt som en följd av Spanairs förluster samt ej avdragsgilla kostnader.

Resultat från avvecklade verksamheter

Koncernen redovisade en förlust från avvecklade verksamheter om 5 395 MSEK under 2008, att jämföras med 182 MSEK under 2007.

Koncernens förlust från avvecklade verksamheter under 2008 berodde huvudsakligen på förluster och nedskrivningar uppgående till 4 895 MSEK i samband med försäljningen av Spanair. Dessa poster inkluderar (i) förlust före skatt och engångsposter om 1 310 MSEK, (ii) engångskostnader avseende omstrukturering om 914 MSEK, (iii) nedskrivning av uppskjuten skattefordran om 273 MSEK, (iv) nedskrivning av goodwill om 1 686 MSEK och (v) en kostnad om 712 MSEK som ett resultat av omvärdering av tillgångar och skulder i Spanair till verkligt värde.

Årets resultat

Som ett resultat av ovan nämnda faktorer redovisade Koncernen en förlust om 6 360 MSEK under 2008, att jämföras med en vinst om 715 MSEK under 2007.

Resultat per segment

I enlighet med Koncernens redovisningsprinciper och Koncernens interna rapportering till koncernledningen fördelas intäkterna per segment. Se "—Översikt—Presentation av finansiell information" på sidan 68. I de följande avsnitten analyseras Koncernens resultat utifrån respektive segment.

Scandinavian Airlines

Av tabellen nedan framgår rörelseresultatet för Scandinavian Airlines för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		Förändring, %
	2007	2008	
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	33 145	34 099	2,9
Fraktintäkter	1 646	1 451	-11,8
Charterintäkter	1 906	1 653	-13,3
Övriga trafikintäkter	1 256	2 028	61,5
Övriga intäkter	7 516	8 305	10,5
Intäkter	45 469	47 536	4,5
Personalkostnader	-13 984	-14 804	5,9
Försäljningskostnader	-525	-549	4,6
Flygbränsle	-6 933	-8 847	27,6
Lufftartsavgifter	-3 722	-4 024	8,1
Måltidskostnader	-1 263	-1 239	1,9
Hanteringskostnader	-1 897	-1 982	4,5
Tekniskt flygplansunderhåll	-2 917	-3 013	3,3
Data- och telekommunikationskostnader	-1 944	-1 918	-1,3
Övriga rörelsekostnader	-7 354	-8 296	12,8
Rörelsens kostnader	-40 539	-44 672	10,2
Leasingkostnader för flygplan	-2 156	-2 132	-1,1
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 200	-1 343	11,9
Resultatandelar i intresseföretag	-25	-4	-84,0
Realisationsvinster/förluster	41	-10	-
Rörelseresultat	1 590	-625	-

• Intäkter

Scandinavian Airlines genererade 45 469 MSEK och 47 536 MSEK av Koncernens intäkter under 2007 respektive 2008, eller cirka 90% för båda åren. Antalet passagerare uppgick till cirka 25,4 miljoner under 2008, en minskning med 0,2% jämfört med 2007. Passagerarintäkter för segmentet ökade från 33 145 MSEK under 2007 till 34 099 MSEK under 2008, en ökning med 954 MSEK eller 2,9%. Intäkterna ökade från föregående år huvudsakligen på grund av införandet av bränsletillägg under större delen av perioden (dessa reducerades dock i början av november 2008) men också på grund av kapacitetsjusteringar till följd av minskad efterfrågan. Perioden karaktäriserades dock av sämre ekonomiska förhållanden i Skandinavien jämfört med 2007 och därmed en minskad efterfrågan på flygresor, särskilt under fjärde kvartalet 2008 då antalet passagerare för segmentet minskade med 8,5% jämfört med motsvarande period föregående år. Yelden för segmentet var stabil under 2008 med en ökning om 0,8%, från 1,21 SEK under 2007 till 1,22 SEK under 2008. Justerat för effekterna av växelkursförändringar under 2008 genom tillämpning av en konstant växelkurs från 2007 ökade yelden med 0,2% under 2008 jämfört med 2007. Yelden bibehölls på samma nivå mycket på grund av högre bränsletillägg samt åtgärder som Koncernen implementerade under 2008 inom ramen för strategin "Profit 2008" som syftade till att öka intäkter och reducera kostnader i ljuset av försvagningen av de ekonomiska förhållandena under 2008. Se "—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Utveckling på de globala och lokala flygmarknaderna" på sidan 70.

RPK ökade från 27 304 miljoner under 2007 till 27 890 miljoner under 2008, en ökning med 2,2% trots en marginell minskning av antal passagerare under perioden. Ökningen av RPK berodde på en ökning av antalet flygna kilometer under 2008, vilket huvudsakligen berodde på lanseringen av nya linjer från Norge till semesterdestinationer i kontinentala Europa av Scandinavian Airlines under första halvan av 2008. RPK minskade emellertid med 7,1% under fjärde kvartalet 2008 jämfört med fjärde kvartalet 2007 på grund av de sämrade ekonomiska förhållandena och därav minskad efterfrågan. ASK ökade med 5,2%. Ökningen i kapacitet reflekterade också lanseringen av de nya linjerna till semesterdestinationer. Avställningen av Q400-flygplan efter incidenterna i september och oktober 2007 hade en fortsatt effekt på kapaciteten under 2008 då ersättningsflygplanen hade större kapacitet än vad som behövdes för att möta efterfrågan på berörda linjer och flygplan med mindre kapacitet inte fanns tillgängliga. Samtidigt som ASK ökade under året minskade ASK under fjärde kvartalet 2008 med 2,7% jämfört med motsvarande period 2007 på grund av kapacitetsjusteringar genomförda sent under året i ljuset av den minskade efterfrågan.

Se "—Rörelseresultat—Räkenskapsåret 2007 och 2008—Intäkter" på sidan 84 för en detaljerad beskrivning av orsakerna till förändringar i fraktintäkter, charterintäkter och övriga trafikintäkter under perioden.

• Kostnader

Rörelsekostnaderna för Scandinavian Airlines ökade från 40 539 MSEK under 2007 till 44 672 MSEK under 2008, en ökning med 4 133 MSEK eller 10,2%. Ökningen av rörelsekostnader var primärt hänförlig till högre flygbränslekostnader och personalkostnader under perioden. Effekterna från Q400-incidenterna fortsatte att påverka segmentets rörelsekostnader under 2008. Ökningen i rörelsekostnader reflekterade också resultatet av den undersökning som det

amerikanska justitiedepartementet genomförde av vissa av SAS Cargos aktiviteter, vilket ledde till 314 MSEK i böter 2008 och juridiska kostnader på 43 MSEK som bokfördes som övriga rörelsekostnader under perioden. Rörelsekostnader uppgick till 89,2% av Scandinavian Airlines intäkter under 2007 och 94,0% under 2008.

Lönekostnaderna för segmentet ökade från 13 984 MSEK under 2007 till 14 804 MSEK under 2008, en ökning med 820 MSEK eller 5,9%, huvudsakligen på grund av en generell ökning av lönenivån, retroaktiva betalningar till piloter enligt slutna kollektivavtal med pilotföreningarna samt ökade pensionskostnader för anställda. Extrapersonal anställdes också i samband med segmentets ground handling-tjänster under 2008, för att hantera den ökade tjänstevolymen tack vare nya kunder och nya produkter under året. Kostnader för flygbränsle ökade från 6 933 MSEK under 2007 till 8 847 MSEK under 2008, en ökning med 1 914 MSEK eller 27,6%, som ett resultat av högre bränslepriser och ökad användning av flygbränsle under perioden. Luftfartsavgifter ökade från 3 722 MSEK under 2007 till 4 024 MSEK under 2008, en ökning med 302 MSEK eller 8,1%, väsentligen på grund av en ökning av antalet flygningar och högre avgifter från flygplatser. Hanteringskostnader ökade från 1 897 MSEK under 2007 till 1 982 MSEK under 2008, en ökning med 85 MSEK eller 4,5%, på grund av ett ökat antal flygningar utanför regioner där Scandinavian Airlines erbjuder ground handling-tjänster, vilket följaktligen resulterade i ökade externa kostnader för dessa tjänster, samt högre priser för ground handling-tjänster under 2008. Kostnader för tekniskt flygplansunderhåll ökade från 2 917 MSEK under 2007 till 3 013 MSEK under 2008, en ökning med 96 MSEK eller 3,3%, på grund av tekniska kostnader vilka uppstod med anledning av underhåll för Q400-flygplan som tidigare leasades och som återköptes under 2008 i förberedelse för framtida försäljning av dessa flygplan.

• Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnader för Scandinavian Airlines minskade under 2008 med 24 MSEK eller 1,1% jämfört med föregående år. Leasingkostnader var lägre under 2008 på grund av återköp och upphörande av "sale and leaseback"-avtal avseende 14 stycken Q400-flygplan som en förberedelse för en framtida försäljning av dessa.

• Avskrivningar och nedskrivningar

Scandinavian Airlines avskrivningar och nedskrivningar ökade med 143 MSEK eller 11,9% jämfört med föregående år. Se "—Koncernens resultat—Avskrivningar och nedskrivningar" på sidan 76. Ökningen av segmentets avskrivningar och nedskrivningar reflekterade också en goodwillnedskrivning i Novia Cargo (som ägs Skyways) och en nedskrivning av tillgångarna i SAS Tech avseende komponenter för Q400- och MD-90-flygplan, som bokfördes 2007.

• Rörelseresultat

Av ovan nämnda anledningar redovisade Scandinavian Airlines en förlust om 625 MSEK 2008 jämfört med en vinst på 1 590 MSEK 2007.

Blue1

Tabellen nedan visar rörelseresultatet för Blue1 för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	1 783	1 753	-1,7
Charterintäkter	7	9	28,6
Övriga trafikintäkter	72	70	-2,8
Övriga intäkter	157	168	7,0
Intäkter	2 019	2 000	-0,9
Personalkostnader	-304	-352	15,8
Försäljningskostnader	-160	-157	-1,9
Flygbränsle	-382	-459	20,2
Luftfartsavgifter	-180	-179	-0,6
Måltidskostnader	-76	-68	-10,5
Hanteringskostnader	-210	-211	0,5
Tekniskt flygplansunderhåll	-192	-191	-0,5
Data- och telekommunikationskostnader	-26	-23	-11,5
Övriga rörelsekostnader	-232	-258	11,2
Rörelsens kostnader	-1 762	-1 898	7,7
Leasingkostnader för flygplan	-136	-110	-19,1
Avskrivningar och nedskrivningar	-7	-5	-28,6
Rörelseresultat	114	-13	-111,4

• Intäkter

Intäkter från Blue1 minskade från 2 019 MSEK under 2007 till 2 000 MSEK under 2008, en minskning om 19 MSEK, eller 0,9%. Passagerarintäkter för Blue 1 minskade från 1 783 MSEK under 2007 till 1 753 MSEK under 2008, en minskning med 30 MSEK eller 1,7%. Antalet passagerare minskade med 10,1% under 2008, medan RPK minskade med 4,2%. Den negativa utvecklingen i passagerarintäkter och trafik reflekterade det försämrade ekonomiska klimatet i regionen under 2008 vilket föranledde en minskad efterfrågan, särskilt bland affärsresenärer i sista kvartalet. ASK minskade med 1,1% under 2008 på grund av lägre kapacitet då ett antal linjer lades ner, främst inom Europa, som en följd av minskad efterfrågan.

• Kostnader

Blue1 redovisade en ökning av rörelsekostnader under 2008, totalt uppgående till 1 898 MSEK, en ökning om 7,7% från föregående år, primärt hänförligt till högre flygbränslepriser och ökade personalkostnader. De högre personalkostnaderna berodde i huvudsak på en löneökning för samtliga anställda under nya kollektivavtal med fackföreningarna, men framförallt för piloterna. Blue1 drabbades också av ökade personalkostnader i samband med etableringen av en frivillig pensionsfond för piloter, som en del av det nya kollektivavtalet med piloternas fackförening.

• Leasingkostnader för flygplan

Leasingkostnaderna för Blue1 minskade med 26 MSEK eller 19,1% jämfört med föregående år vilket reflekterade färre flygplan i Blue1:s flotta jämfört med 2007.

• Rörelseresultat

Som ett resultat av ovan nämnda anledningar redovisade Blue1 en rörelseförlust om 13 MSEK under 2008, att jämföra med en rörelsevinst om 114 MSEK under 2007.

Widerøe

Tabellen nedan visar rörelseresultatet för Widerøe för angivna perioder:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	Förändring, %
Passagerarintäkter (reguljärtrafik)	2 000	2 200	10,0
Fraktintäkter	54	58	7,4
Charterintäkter	14	1	-92,9
Övriga trafikintäkter	37	123	232,4
Övriga intäkter	945	1 120	18,5
Intäkter	3 050	3 502	14,8
Personalkostnader	-1 115	-1 284	15,2
Försäljningskostnader	-52	-52	-
Flygbränsle	-240	-332	-38,3
Luftfartsavgifter	-403	-448	11,2
Måltidskostnader	-47	-53	12,8
Hanteringskostnader	-198	-242	22,2
Tekniskt flygplansunderhåll	-89	-77	-13,5
Data- och telekommunikationskostnader	-44	-46	4,5
Övriga rörelsekostnader	-435	-669	53,8
Rörelsens kostnader	-2 623	-3 203	22,1
Leasingkostnader för flygplan	-99	-120	21,2
Avskrivningar och nedskrivningar	-151	-160	6,0
Realisationsvinster/förluster	11	14	27,3
Rörelseresultat	188	33	-82,4

• Intäkter

Widerøes intäkter ökade från 3 050 MSEK under 2007 till 3 502 MSEK under 2008, en ökning med 452 MSEK eller 14,8%.

Passagerarintäkter ökade från 2 000 MSEK under 2007 till 2 200 MSEK under 2008, en ökning om 200 MSEK, eller 10,0%. Antalet passagerare ökade med 3,6% under 2008 till 2,0 miljoner, medan RPK ökade med 6,3%. ASK ökade med 7,4% under 2008. De ekonomiska förhållandena i Norge, framförallt i de regioner där Widerøe verkar, försämrades först i november 2008. Följaktligen var efterfrågan i Norge fortsatt stark under större delen av 2008, vilket reflekterades av ökningen i intäkter, passagerare, RPK och ASK för Widerøe under 2008. Intäkterna för Widerøe var också högre i november och december 2008 jämfört med samma period 2007 på grund av avställda Q400-flygplan, vilka senare ersattes av flygplan under Wet Lease-Avtal.

• Kostnader

Widerøes rörelsekostnader ökade med 22,1% till 3 203 MSEK under 2008 på grund av högre flygbränslepriser, kostnader för ersättningsflygplan för avställda Q400-flygplan samt ökade kostnader för flygbränsle, personal och hantering. Personalkostnader för Widerøe ökade på grund av en generell ökning av lönenivån och högre pensionskostnader relaterade till en ökning i ett antagande som används för att beräkna pensionsåtaganden relaterat till framtida löneökningar i linje med det ekonomiska klimatet i Norge. Detta antagande ökade från cirka 3% under 2007 till cirka 4% under 2008. Widerøes rörelsekostnader ökade också på grund av kostnader för wet leasar av ersättningsflygplan för Q400-flygplan som avställdes under 2007 vilka uppgick till 165 MSEK under 2008, jämfört med 27 MSEK under 2007. Dessa kostnader redovisades som övriga rörelsekostnader under 2007 och 2008. Widerøe drabbades också av ökade kostnader för övertidsersättning under 2008 som ett resultat av avställning av Q400-flygplan i Widerøes flotta under senare delen av 2007.

- **Leasingkostnader för flygplan**

Leasingkostnader för Widerøe ökade med 21 MSEK under 2008 eller 21,2% från föregående period. Ökningen under 2008 berodde främst på att leasingavgifterna för flygplan leasade under fjärde kvartalet 2008 var högre än leasingavgifterna för flygbolagets egna Q400-flygplan som ställdes av 2007.

- **Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader**

Resultat från försäljning av flygplan och byggnader ökade från 11 MSEK under 2007 till 14 MSEK under 2008 för Widerøe, motsvarande en ökning om 3 MSEK eller 27,3%. Resultatet på 14 MSEK under 2008 kunde hänföras till försäljningen av tre Q400-flygplan av Widerøe under perioden. Under 2007 sålde flygbolaget ett Dash 8-300-flygplan vilket resulterade i ett resultat om 11 MSEK.

- **Rörelseresultat**

Av anledningarna som beskrivs ovan, redovisade Widerøe ett rörelseresultat på 33 MSEK under 2008, jämfört med 188 MSEK under 2007.

Likviditet och kapitalresurser

Översikt

Under 2007 hänförde sig Koncernens likviditet huvudsakligen till kassaflöden genererade av Koncernens verksamhet, vilken genererade kassaflöden om 2 866 miljoner kronor under 2007. Kassaflödena från verksamheten var hänförliga till en stark efterfrågan på flygresor under 2007. Med början under andra halvan av 2008 och fortsatt under hela 2009, försämrades marknadsförutsättningarna avsevärt för flygindustrin med en avsevärd minskad avkastning och efterfrågan från passagerare, vilket skapade intäkts- och vinstpress i hela branschen. Under 2008 finansierade Koncernen sin verksamhet, vilket krävde kassautbetalningar om 2 651 miljoner kronor, genom upplåning. Under 2009 finansierade Koncernen sin verksamhet, vilket krävde kassautbetalningar om 3 414 miljoner kronor, huvudsakligen genom nettolikvid från en nyemission i april 2009 om 5 808 miljoner kronor.

Koncernen ser kontinuerligt över sin kassasituation, tillgänglig finansiering, kassabehov och sitt prognostiserade kassaflödesbehov vid uppskattningen av Koncernens förmåga att finansiera sina förpliktelser. Koncernens kassaflödesbehov är beroende av olika faktorer, inklusive bland annat förväntat rörelsekapitalbehov, planerad ränta och amorteringar av lån, kostnader hänförliga till Core SAS, intäkter från planerade avyttringar och bindande flygplansförvärv. Koncernens rörelsekapitalbehov påverkas direkt av det underliggande resultatet av Koncernens verksamhet och, följaktligen, av väsentliga makroekonomiska fluktuationer. Dessutom är förväntade kassa-behov hänförliga till Core SAS baserade på Koncernens nuvarande uppskattade kostnader och kan förändras allteftersom Koncernen fortsätter att implementera Core SAS.

Som en direkt följd av nivån på resultatet för helåret 2009 skulle Koncernen inte ha uppfyllt vissa av villkoren för de finansiella åtaganden ("financial covenants") som ingår i villkoren för vissa av dess kreditfaciliteter. På grund härav har Koncernen omförhandlat villkoren för fyra av sina kreditfaciliteter i februari 2010. Förändringarna av kreditfaciliteterna, vilka är villkorade av att Företrädesemission inbringa en nettoemissionslikvid om minst 4 000 MSEK, skulle medföra en förlängning av förfalodatumen för faciliteterna till 2013 samt en ändring av villkoren för de finansiella åtagandena. Långivarna har beviljat dispens för efterlevnaden av vissa finansiella åtaganden i dessa

faciliteter till det tidigare av att antingen alla villkor för ändringarna är uppfyllda eller den 14 maj 2010. Det totala utnyttjade beloppet om MSEK 2 554 som kvarstår under faciliteterna är inte tillgängligt för nyttjande fram till dess. Då förändringarna av kreditfaciliteterna är villkorade av Företrädesemissionen samt att dispensen endast gäller fram till den 14 maj 2010 har 2 485 MSEK av koncernens låneskuld, motsvarande de belopp som utnyttjats under de förändrade kreditfaciliteterna per den 31 december 2009, klassificerats som kortfristiga skulder i koncernens balansräkning per den 31 december 2009. Som ett resultat av klassificeringen av dessa faciliteter som kortfristiga skulder, återspeglar Koncernens balansräkning per 31 december 2009 att kortfristiga skulder överstiger omsättningstillgångar med 5 178 MSEK.

Koncernen har tagit fram prognoser rörande dess kassaflöden och likviditetsbehov för de kommande tolv månaderna med beaktande av rådande förhållanden på marknaden, rimliga förändringar i efterfrågan på flygresor baserat på dessa marknadsförhållanden och Koncernens förmåga att modifiera sin kostnadsstruktur som ett resultat av föränderliga ekonomiska förhållanden och nivåer för passagerarintäkter. I sina prognoser har Koncernen även beaktat tillgängliga likvida medel, sina tillgängliga kreditfaciliteter och sina möjligheter att erhålla ytterligare finansiering. På grund av ett antal olika antaganden som varit nödvändiga för framtagandet av dessa prognoser skulle Koncernens verkliga kassaflöde kunna skilja sig väsentligt från det prognostiserade. Koncernen har tagit hänsyn till potentiella variationer i antagandena när prognoser tagits fram, inklusive antagandet att Koncernen inte lyckas i fortsatta förhandlingar rörande omförhandlingen av kreditfaciliteterna och att Koncernen skulle tvingas återbetala de belopp som för närvarande anges som kortfristiga skulder. Även om Koncernen tror att man framgångsrikt kommer att kunna genomföra den nödvändiga Företrädesemissionen och därmed att förändringarna i villkoren för kreditfaciliteterna träder i kraft, förutsätter inte Koncernens nuvarande kassaflödesprognoser nettoemissionslikviden från Företrädesemissionen eller de förändrade kreditfaciliteterna för att finansiera Koncernens nuvarande förpliktelser (inklusive kortfristiga skulder) eller verksamheten för de kommande tolv månaderna. Koncernen förväntar sig att kunna finansiera eventuellt förtida återbetalningar av belopp som utnyttjats under de förändrade kreditfaciliteterna från dess nuvarande likviditet och/eller kassaflöde från verksamheten. Som ett resultat har Koncernen dragit slutsatsen att det är lämpligt att upprätta årsredovisningen för året som slutade 31 december 2009 under antagandet om fortsatt drift.

Kassaflöden

I nedanstående tabell redovisas Koncernens kassaflöden för de perioder som anges:

MSEK	1 januari – 31 december		
	2007	2008	2009
Den löpande verksamheten:			
Resultat före skatt	1 183	-969	-3 423
Avskrivningar och nedskrivningar	1 416	1 550	1 845
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier	-46	-4	-332
Resultat före skatt i avvecklade verksamheter, exkl. realisationsresultat	-770	-4 227	-520
Avskrivningar och nedskrivningar i avvecklade verksamheter	526	1 845	47
Icke-kassapåverkande justeringar	-94	-25	44
Betald inkomstskatt	-38	-19	-3
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	2 177	-1 849	-2 342
<i>Förändring av:</i>			
Varulager och förråd	11	42	69
Rörelsefordringar	-397	177	8
Rörelseskulder	1 075	-1 021	-1 149
Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital	689	-802	-1 072
Kassaflöde från den löpande verksamheten	2 866	-2 651	-3 414
Investeringsverksamheten:			
Investeringar i materiella anläggningstillgångar	-2 219	-3 721	-4 350
Förvärv av aktier i bolag, immateriella tillgångar	-171	-69	-230
Förskottsinsbetalningar på flygmateriel	-293	-665	-81
Förvärv av icke-kontrollerade intressen	-225	7	-
Summa investeringar	-2 908	-4 448	-4 661
Försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	549	103	605
Försäljning av flygplan, byggnader och aktier	652	655	174
Överskott från "sale and leaseback"-transaktioner	1 387	1 166	872
Försäljning av andra anläggningstillgångar m.m.	107	-389	399
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-213	-2 913	-2 611
Finansieringsverksamheten			
Upptagande av lån	-	6 500	2 080
Återbetalning av lån	-4 700	-4 260	-3 060
Förändring av räntebärande fordringar och skulder	208	240	-544
Intäkter från företrädesemission, med avdrag för emissionskostnader	-	-	5 808
Kassaflöde från (använd i) finansieringsverksamheten	-4 492	2 480	4 284
Netto (minskning) / ökning av kassa och bank	-1 839	-3 084	-1 741
Effekter av utländska valutakurser på kassa i utländsk valuta	29	-18	49
Kassa och bank omklassificerade från/ till innehav av tillgångar för försäljning	-102	-6	98
Kassa och bank vid årets början	10 803	8 891	5 783
Kassa och bank vid årets slut	8 891	5 783	4 189

Den löpande verksamheten

Kassaflödet från den löpande verksamheten uppgick till 2 866 MSEK under 2007. Kassaflödet från den löpande verksamheten under 2008 var 2 651 MSEK och under 2009 var det 3 414 MSEK. Koncernen definierar rörelsekapital som skillnaden mellan icke-räntebärande tillgångar (exklusive immateriella och materiella anläggningstillgångar)

och icke-räntebärande skulder. Eftersom Koncernens icke-räntebärande skulder översteg Koncernens icke-räntebärande tillgångar, uppgick Koncernens rörelsekapital den 31 december 2009 till minus 10 097 MSEK, jämfört med minus 10 476 MSEK den 31 december 2008.

2009 uppgick kassaflödet hänförligt till Koncernens rörelsekapital till 1 072 MSEK. Detta kassaflöde var primärt ett resultat av en minskning av rörelseskulder på 1 149 MSEK, främst beroende på minskningen av Koncernens verksamhet under 2009, både när det gäller organisationen och omsättningen, vilket resulterade i motsvarande minskning av skulderna under 2009. Dessa kassaflöden motverkades delvis av en minskning av rörelsefordringarna på 8 MSEK och kassainflöden på 69 MSEK hänförliga till minskningar i varu- och reservdelslager.

År 2008 uppgick kassaflödet hänförligt till Koncernens rörelsekapital till 802 MSEK. Detta kassaflöde var primärt ett resultat av en minskning av rörelseskulder på 1 021 MSEK, vilket avspeglar färre antal sålda biljetter under perioden på grund av lägre efterfrågan, framförallt bland affärsresenärer, Koncernens viktigaste kundsegment, vilket resulterade i en lägre skuld för outnyttjade biljetter. Minskningen av rörelseskulder motverkades delvis av en motsvarande minskning av rörelsefordringar om 177 MSEK, vilket främst återspeglas av lägre kundfordringar eftersom färre antal biljetter köptes i förskott på grund av en minskad efterfrågan på flygresor. Minskningen i rörelseskulder motverkades även av en minskning i varulager och förråd om 42 MSEK under 2008.

År 2007 uppgick kassaflödet hänförligt till Koncernens rörelsekapital till 689 MSEK. Detta kassaflöde var primärt ett resultat av en ökning av rörelseskulder på 1 075 MSEK, vilket huvudsakligen var ett resultat av en högre skuld för ännu ej utnyttjade biljetter, vilket återspeglar att ett större antal biljetter såldes tack vare en period som karaktäriserades av starkare ekonomisk tillväxt och en större efterfrågan inom Koncernens huvudmarknader. Ökningen i rörelseskulder följdes delvis av en ökning i rörelsefordringar om 397 MSEK, till följd av ett större antal köpta biljetter i förskott.

Investeringsverksamheten

Koncernens investeringsverksamhet består i första hand av investeringar för förvärv av flygplan och flygutrustning samt därmed förenade utgifter. Under 2009 uppgick årets investeringar till 4 661 MSEK, jämfört med 4 448 MSEK 2008 och 2 908 MSEK 2007.

Under 2009 uppgick kassaflödet från investeringsverksamheten till 2 611 MSEK jämfört med 2 913 MSEK 2008, en minskning med 302 MSEK. Det totala kassaflödet från investeringar uppgick till 4 661 MSEK 2009, varav 4 350 MSEK var hänförligt till investeringar i materiella anläggningstillgångar, inklusive flygplan, och 81 MSEK avsåg förskottsbetalningar på flygutrustning. Se "—Investeringar" på sidan 93. Koncernen genererade 216 MSEK från avyttring av sitt ägande i airBaltic, 7 MSEK från avyttringen av Cubic Air Cargo i februari 2009 och 428 MSEK från avyttringen av sitt ägande i bmi. Kassainflödena från avyttringar av dotterföretag och ägarintressen i intresseföretag motverkades delvis av betalningarna av försäljningskostnader om sammanlagt 46 MSEK under perioden. Koncernen hade också ett likviditetsinflöde om 872 MSEK från "sale and leaseback"-transaktioner avseende flygplan under 2009.

För 2008 uppgick kassaflödet för investeringsverksamheten till 2 913 MSEK jämfört med 2007 då kassaflödet för investeringsverksamheten uppgick till 213 MSEK var detta en ökning med 2 700 MSEK. Det totala kassaflödet från investeringar under 2008

uppgick till 4 448 MSEK av vilket 3 721 MSEK hänförde sig till investeringar i materiella anläggningstillgångar, såsom flygplan (inklusive återköp av 14 Q400-flygplan som förberedelse för en framtida försäljning av dessa flygplan), och 665 MSEK hänförde sig till förskottsbetalningar för flygutrustning. Se mer under "—Investeringar" på sidan 93. Koncernen genererade ett likviditetsinflöde om 103 MSEK från försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag. Koncernen genererade även likviditetsinflöde om 1 166 MSEK från "sale and leaseback" av fem Boeing 737 flygplan under 2008.

Under 2007 uppgick kassaflödet för investeringsverksamheten till -213 MSEK. Det totala kassaflödet från investeringar uppgick till -2 908 MSEK för 2007. Investeringar i materiella anläggningstillgångar, inklusive investeringar i flygplan, stod för den största delen av likviditetsutflödet för investeringsverksamheten under 2007, totalt -2 219 MSEK. Se mer under "—Investeringar" på sidan 93. Koncernen hade ett kassaflöde på 225 MSEK under 2007, i samband med förvärvet av kvarvarande minoritetsintresse i Spanair och AeBal, vilket gjorde dessa bolag till helägda dotterföretag till Koncernen. Dessa likviditetsutflöden neutraliserades av försäljning av flygplan, byggnader och aktier och betalningar från "sale and leaseback"-transaktioner under 2007, som genererade kassainflöden om 652 MSEK respektive 1 387 MSEK. Se "Verksamhet och resultat—Räkenskapsåren 1 januari – 31 december, 2007 och 2008—Koncernens resultat—Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader" på sidan 87 för en beskrivning av de tillgångar som såldes under 2007. Koncernen genererade även kassaflöden från avyttring av dotterföretag, i samband med försäljningen av SAS Flight Academy och Newco, på 549 MSEK under 2007.

Finansieringsverksamheten

Finansieringsverksamheten resulterade i kassaflöden om totalt 4 284 MSEK under 2009 och 2 480 MSEK under 2008. Kassaflödet från finansieringsverksamheten uppgick till totalt 4 492 MSEK under 2007. Under 2009 var kassainflödena från finansieringsverksamheten främst relaterat till Koncernens företrädesemission i april 2009, vilken resulterade i kassainflöde på 5 808 MSEK, samt kassainflöde från upplåning under perioden på 2 080 MSEK hänförliga till utnyttjandet av långfristiga lån för finansieringen av flygplansförvärv under 2009. Kassainflödena från företrädesemissionen och upplåningen motverkades delvis av kassaflöden på 3 060 MSEK rörande återbetalning av lån under 2009. Under 2008 var kassainflödena från finansieringsverksamheten ett resultat av upplåning om 6 500 MSEK. Kassainflödena från upplåningen utjämnades delvis av återbetalning av lån om 4 260 MSEK, vilket resulterade i en minskad kassa. Utnyttjade likvida medel för 2007 reflekterar i stor utsträckning Koncernens återbetalningar av lång- och kortfristiga lån, totalt 4 700 MSEK.

Se "—Lån" på sidan 93 för ytterligare information om Koncernens finansieringsverksamhet.

Investeringar

Koncernen gjorde investeringar i flygplan, byggnader, utrustning och andra materiella anläggningstillgångar om 4 661 MSEK under 2009, 4 448 MSEK under 2008 och 2 908 MSEK under 2007.

Under 2009 investerade Koncernen 3 700 MSEK i flygplan relaterade till leveransbetalningar för tio nya CRJ-900-flygplan, tre Boeing 737-flygplan och tre Q400 NG-flygplan samt återköp av fem Q400-plan, som sedermera avyttrades som en del av utfasningen av denna flygplansmodell från Koncernens flygplansflotta. Förskotts-

betalningarna för framtida leveranser av flygplan uppgick till 81 MSEK 2009.

Under 2008 investerade Koncernen 2 995 MSEK i flygplan relaterade till återköp av 14 Q400-flygplan som tidigare avyttrats genom "sale and leaseback"-transaktioner som en förberedelse för framtida försäljning av dessa flygplan eftersom Koncernen har upphört att använda denna flygplansmodell. Vidare köpte Koncernen sju Boeing 737-flygplan, fem MD87-flygplan och ett CRJ-900-flygplan. Förskottsbetalningar för framtida leveranser av flygplan uppgick under 2008 till 665 MSEK.

Under 2007 investerade Koncernen 1 310 MSEK i flygplan, vilket reflekterar inköp av tre Boeing 737-flygplan (varav ett tidigare leasades under ett operationellt leasingavtal), två Airbus A319-flygplan och ett Airbus 321-flygplan. Fem av dessa flygplan ingick i "sale and leaseback"-transaktioner.

Koncernen räknar med att göra investeringar om totalt cirka 729 MSEK under 2010 och 2011, vilket främst avser investeringar i flygplan. Genom Core SAS räknar Koncernen med att fortsätta att begränsa investeringarna för sin flotta fram till och med 2013. Koncernen tror att flygplansflottans ålder och återstående antal landningar innebär att Koncernen inte väsentligen behöver förnya flottan förrän år 2020. Cirka 57% av Koncernens flotta leasas och cirka 45% av dessa leasingavtal löper ut under 2010 och 2011. Per den 31 december 2009 hade Koncernen ordrar på fem nya flygplan, av vilka tre levererades i januari 2010. Se "Verksamhetsbeskrivning—Core SAS—Förstärkt kapitalstruktur" på sidan 50.

Lån

Koncernens totala låneskuld (inklusive kortfristig del av långfristiga lån men exklusive skulder hänförliga till verksamheter under avveckling) uppgick den 31 december 2009 till 14 377 MSEK jämfört med 15 761 MSEK den 31 december 2008 och 8 744 MSEK den 31 december 2007. Den minskade skuldsättningen om 8,8% från den 31 december 2008 berodde i första hand på återbetalningen av utestående skulder om totalt 3 060 MSEK under 2009, vilket delvis utjämnades av en ökning av skuldsättningen om 2 080 MSEK hänförlig till utnyttjandet av långfristiga lån för finansieringen av flygplansförvärv under 2009.

Koncernens skulder består främst av förlagslån, obligationer i Koncernens 1 000 000 000 EUR medellånga låneprogram ("EMTN-programmet"), övriga lån och kortfristiga lån. Koncernens lån och obligationer är denominerade i olika valutor, inklusive SEK, USD, EUR, NOK och CHF. För att hantera både ränterisker och valutarisker för sina skulder använder Koncernen derivatinstrument som en del av sin policy för riskhantering. Se "—Policy för riskhantering" på sidan 96. Nedanstående tabell visar Koncernens lån vid olika tidpunkter, i MSEK.

MSEK	Per 31 december		
	2007	2008	2009
Förlagslån	693	953	919
Obligationsslån	2 079	2 212	–
Övriga lån	3 936	10 535	6 809
Kortfristig del av långfristiga lån	1 615	872	5 742
Kortfristiga lån	421	1 189	907
Totalt	8 744	15 761	14 377

Förlagslån

Koncernen har ett förlagslån som ursprungligen emitterades till ett belopp på 200 MCHF under år 1985–86. Lånet löper utan fastställt förfallodag. Räntesatsen fastställs för perioder om 10 år och uppgår sedan januari 2006 till 2,375%. Koncernen har exklusiv rätt att säga upp lånet var femte år. Vid uppsägning i samband med ränteomsättning har Koncernen rätt att återköpa lånet till 100% av nominellt värde. Sker uppsägning fem år efter ränteomsättning skall lånet återköpas till 102,5% av nominellt värde. Koncernen har återköpt 73 MCHF av lånet under tidigare år och den aktuella utestående balansen är 127 MCHF eller 884 MSEK.

Koncernen har ingått en ränteswap som innebär att den fasta räntan i lånet byts mot rörlig ränta. Förfalldatumet för ränteswapen är tio år efter den senaste räntestjusterings-tidpunkten (januari 2006). Räntedelen av lånet har säkrats mot förändringar i det verkliga värdet på lånet genom en verkligt värde säkring i enlighet med IAS 39. Det verkliga värdet hänförligt enbart till räntan på lånet uppgår 919 MSEK per 31 december 2009.

Dessa värdepapper är noterade på Basel Stock Exchange, Geneva Stock Exchange samt Swiss Exchange och den 31 december 2009 uppgick det totala marknadsvärdet till 49 MCHF eller 341 MSEK.

Obligationsslån

Nedanstående tabell visar Koncernens utestående obligationer per den 31 december 2009:

Utestående belopp (miljoner)	Ränta, %	Löptid	Utestående skuld, valuta miljoner	Bokfört värde i MSEK ¹
108,0 EUR	5,312 ²	2003/2010	106,04 EUR	1 101
200,0 SEK	4,180 ²	2005/2010	199,9 SEK	200
454,0 NOK	5,340 ²	2005/2010	453,7 NOK	564
265,5 NOK ³	7,000	2005/2010	265,5 NOK	330
50,0 NOK ³	7,000	2005/2010	49,9 NOK	62
17,0 NOK ³	7,000	2005/2010	17,0 NOK	21
213,0 NOK	5,340 ²	2006/2010	9,4 NOK	12
Totalt				2 290

¹ Omräknat till SEK baserat på den aktuella växelkursen den 31 december 2009. Obligationerna är upptagna till bokfört värde, vilket beräknats som upplupet anskaffningsvärde för obligationen (med undantag för de som är betecknade som instrument för verklig värdesäkring (se not 3 nedan). Bokfört värde återspeglar nuvarande upplupet anskaffningsvärde av obligationen, vars värde kommer att fortsätta ackumuleras för att vid obligationens förfall motsvara obligationens nominella belopp.

² Ränta per den 31 december 2009. Den rörliga räntan på obligationerna fastställs var tredje månad.

³ Obligationerna utgör en del av en verkligt värdesäkring och det bokförda värdet motsvarar det verkliga värdet avseende den säkrade risken.

Obligationerna i tabellen ovan utfärdades under EMTN-programmet. SAS Konsortiet är emittent enligt EMTN-programmet och villkoren för programmet gör det möjligt för SAS Konsortiet att utfärda obligationer denominerade i vilken valuta som helst och med fast eller rörlig ränta eller ingen ränta. Obligationerna lyder under engelsk lag. Villkoren för obligationerna inkluderar ett åtagande av SAS Konsortiet att inte skapa eller ha utestående inteckningar, debiteringar, panter, kvarstader eller andra intressen i någon av sina nuvarande eller framtida tillgångar, intäkter eller icke inbetalt kapital för att säkra befintliga eller framtida lån emitterade av SAS Konsortiet, såvida inte sådan säkerhet utökas jämt och proportionellt med alla summor som skall betalas av SAS Konsortiet under lånen emitterade under EMTN-programmet eller sådan säkerhet är godkänd av innehavarna

av lånen. Villkoren för obligationerna inkluderar även i vissa fall betalningsinställelse, inklusive en bestämmelse om att andra lån förfaller vid betalningsinställelse av SAS Konsortiet enligt villkoren om, eller utvecklingen av, alla skulder som överskrider 50 000 000 EUR. Per den 31 december 2009 var det totala kapitalbeloppet för utestående obligationer i EMTN-programmet 2 290 MSEK.

I mars 2010 gav Bolaget ut ytterligare obligationer under sitt EMTN-program till ett totalt nominellt belopp om 60 MEUR (cirka 580 MSEK). Obligationerna kommer att förfalla 2011 och Koncernen har en option att förlänga förfalldatumet till 2016. I april 2010 gav Bolaget ut ett konvertibelt obligationslån, till en ränta om 7,5% och ett totalt nominellt belopp om 1 600 MSEK, som, under vissa förutsättningar är konvertibelt mot Aktier. Se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Konvertibler" på sidan 103. Dessa utfärdanden gjordes som en del av refinansieringen, om cirka 2 000 MSEK i nominellt belopp, av Koncernens obligationer som förfaller till betalning under 2010. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Företrädesemissionen och Aktierna—Bolagets största aktieägares deltagande i Företrädesemissionen och Emissionsgaranternas förpliktelser enligt Emissionsgarantiavtalet omfattas av vissa villkor" på sidan 24.

Övriga lån

Övriga lån inkluderar finansiella leasar av flygplan samt den utnyttjade delen av de, för Koncernen, tillgängliga kreditfaciliteterna (se "Övriga tillgängliga lånefaciliteter" på sidan 95). Det totala bokförda värdet av finansiella leasar (före avskrivningar och inklusive skulder avseende tillgångar till försäljning) per 31 december 2009 uppgick till 3 511 MSEK jämfört med 4 210 MSEK per den 31 december 2008 och 3 818 MSEK per 31 december 2007. Minskningen av finansiella leasar från 2008 berodde främst på återbetalningen av flygplansleasar i och med att flygplan återköptes och ställdes av under 2009 som ett led i reduceringen av flygplansflottan i enlighet med Core SAS. Då alla finansiella leasar är denominerade i USD reflekterade minskningen av finansiella leasar under 2008 även växelkursen mellan SEK och USD vid periodens slut, vilken var SEK 7,21 per USD per den 31 december 2009, jämfört med SEK 7,75 per USD per den 31 december 2008. Dessa minskningar utjämnades delvis av utnyttjandet av långfristiga lån för finansieringen av flygplansförvärv under 2009.

Kortfristig andel av långfristiga lån

Den kortfristiga andelen av långfristiga lån reflekterar den andel av lånen som beskrivs ovan under "—Förlagslån", "—Obligationsslån" och "—Övriga lån" som förfaller inom ett år från balansdagen. Den kortfristiga andelen av långfristiga lån har mer än sexfaldigats, från 872 MSEK per den 31 december 2008 till MSEK 5 742 per den 31 december 2009, en ökning med 4 870 MSEK. Ökningen reflekterade omklassificeringen av 2 290 MSEK av Koncernens obligationer inom EMTN-programmet som förfaller under 2010 och av utestående lån om 2 485 MSEK under vissa av Koncernens kreditfaciliteter, som ändras om Företrädesemission fullbordas (som beskrivits i "—Översikt" ovan), till kortfristiga skulder.

Kortfristiga lån

Koncernens kortfristiga skulder inkluderar företagscertifikat, banklån och checkräkningskrediter. Per 31 december 2009 uppgick Koncernens emitterade företagscertifikat totalt till 214 MSEK, jämfört med 646 MSEK per 31 december 2008 och 0 MSEK per den 31 december 2007.

Övriga tillgängliga lånefaciliteter

Per 31 december 2009 hade Koncernen revolverande kreditfaciliteter och bilaterala bankfaciliteter om totalt 8 622 MSEK varav 4 993 MSEK var utnyttjat. Nedanstående tabell visar Koncernens tillgängliga kreditfaciliteter per den 31 december 2009:

Facilitet MSEK	Total facilitet	Utnyttjad facilitet	Outnyttjad facilitet	Förfaller, år
Revolverande kreditfacilitet (366 MEUR) ^{1,2}	3 789	2 485	1 304	2012
Revolverande kreditfacilitet (82 MNOK) ^{1,3}	102	102	-	2011
Revolverande kreditfacilitet (140 MUSD) ^{1,3}	1 007	965	42	2013
Revolverande kreditfacilitet (125 MUSD) ^{1,3,4}	902	686	216	2013
Kreditfacilitet (160 MUSD) ^{1,3,5}	1 154	517	637	2011
Bilaterala bankfaciliteter ²	500	-	500	2013
Bilaterala bankfaciliteter ²	500	-	500	2012
Bilaterala bankfaciliteter ²	250	-	250	2012
Andra faciliteter ¹	418	238	180	2010
Totalt	8 622	4 993	3 629	

¹ Kreditfaciliteter i annan valuta än SEK har konverterats till valutakursen för relevant valuta mot SEK per den 31 december 2009.

² Koncernen har förhandlat med långivarna om att ändra villkoren för faciliteten, förutsatt bland annat att Företrädesemissionen inbringar minst 4 000 MSEK i nettolikvid, i syfte att förlänga löptiden och förändra de finansiella villkoren i avtalet. Om dessa villkor inte uppfylls kommer förändringarna inte att träda ikraft vilket skulle innebära att Koncernen skulle bryta mot vissa finansieringsvillkor i samband med att dispensen upphör att gälla.

³ Säkerställd facilitet.

⁴ Mellan den 1 januari 2010 och den 7 april 2010 använde Koncernen ytterligare 216 MSEK av denna facilitet.

⁵ Mellan den 1 januari 2010 och den 7 april 2010 använde Koncernen ytterligare 403 MSEK av denna facilitet.

Koncernen har ingått de faciliteter som anges i tabellen ovan för att kunna finansiera generella affärsaktiviteter samt köp av flygplan och andra åtaganden. Enligt vissa avtal som har träffats för finansiering av inköp av flygplan utgör flygplanen säkerhet för låntagarens skyldigheter. Cirka 3 165 MSEK av dessa faciliteter är säkerställda genom pant i vissa flygplan. Avseende kreditfaciliteterna i tabellen ovan har Koncernen även utställt garantier och oåterkalleliga åtaganden för låntagarnas prestationer och finansieringsaktiviteter (inklusive leasingfinansiering). För dessa faciliteter är Koncernen inte den direkta låntagaren.

De avtal som styr dessa faciliteter inkluderar sedvanliga utfästelser och garantier, åtaganden, bestämmelser om underrättelse och fall av betalningsinställelse, inklusive bestämmelser om att lånen förfaller vid kontrollägar skifte och att lån förfaller på grund av att låntagaren inte uppfyller sina åtaganden under andra avtal. Avtalen innehåller även vissa finansiella åtaganden som kräver att Koncernen skall bevara en viss nivå av likvida tillgångar och upprätthålla vissa finansiella nyckeltal (till exempel Koncernens soliditet och förhållandet mellan Koncernens justerade finansiella nettoskuld och dess justerade EBITDAR) på nivåer som finns angivna i avtalen. Dessa finansiella nyckeltal testas varje kvartal. I februari 2010 förhandlade Koncernen med långivarna av vissa av dessa faciliteter om att förändra villkoren för vissa finansiella åtaganden. Långivarna har beviljat dispens för vissa av åtagandena under en period som börjar den 5 februari 2010 och slutar vid det tidigare av den 14 maj 2010 och den tidpunkt när alla villkor avseende ändringarna har uppfyllts. Det totala outnyttjade beloppet om 2 554 MSEK som kvarstår under faciliteterna är inte tillgängligt för nyttjande fram till dess. Dessa ändringar avseende åtagandena förutsätter bland annat att Företrädesemissionen inbringar minst 4 000 MSEK i nettolikvid. Om dessa villkor

ej fullföljs träder ändringarna av de finansiella åtagandena inte i kraft och när tidsfristen för dispensen är ute innebär det att Koncernen bryter mot vissa av åtagandena. Om Koncernen inte lyckas få ytterligare en dispens eller på annat sätt kan åtgärda dessa avtalsbrott har långgivaren rätt att omedelbart säga upp faciliteterna och ange att eventuella outnyttjade belopp enligt faciliteterna omedelbart förfaller till betalning. Se "Riskfaktorer—Risker relaterade till Koncernen—Underlåtenhet att uppfylla skyldigheterna, eller brott mot de finansiella åtagandena, i Koncernens låneavtal skulle ha en väsentlig negativ inverkan på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat" på sidan 17.

Översikt över förpliktelser

Nedanstående tabell visar Koncernens avtalsenliga förpliktelser per 31 december 2009 (MSEK):

	Totalt	Förfaller efter period		
		Mindre än 1 år	1–5 år	Mer än 5 år
Förlagslån ¹	1 031	21	84	926
Obligationslån ¹	2 408	2 408	-	-
Övriga lån ²	7 539	3 244	2 690	1 605
Övriga skulder ³	291	3	276	12
Finansiella leasor	3 686	489	2 646	551
Kortfristiga lån ⁴	243	243	-	-
Derivat	664	609	39	16
Operationella leasor av flygplan	9 549	1 862	4 793	2 894
Andra operationella leasor	10 149	1 128	4 256	4 765
Orderåtaganden för flygplan, inkl. förskotts betalning	706	706	-	-
Omstruktureringsbetalningar	1 153	835	318	-
Övriga	23	23	-	-
Totalt^{5,6}	37 442	11 571	15 102	10 769

¹ Beloppen inkluderar framtida räntebetalningar hänförliga till lånen.

² Övriga lån inkluderar lån upptagna inom ramen för kreditavtal och därtill hörande framtida räntekostnader. Vissa av dessa lån erfordrar att Koncernen uppfyller strikta skuld-baserade åtaganden. Koncernens förmåga att efterleva dessa åtaganden är beroende av att ändringarna av villkoren för åtagandena träder i kraft, vilket bl.a. är villkorat av att Företrädesemissionen ger minst 4 000 MSEK i nettolikvid. Om dessa villkor inte uppfylls kommer ändringarna inte att träda ikraft vilket skulle innebära att Koncernen skulle bryta mot vissa finansieringsvillkor i samband med att dispensen upphör att gälla. Se "Likviditet och kapitalresurser – Lån – Övriga tillgängliga lånefaciliteter" på sidan 95.

³ Övriga skulder inkluderar lån och kreditfaciliteter vilka innehas av dotterbolag inom Koncernen, inklusive framtida räntebetalningar. Beloppet är inkluderat i "Övriga skulder" i Koncernens balansräkning per den 31 december 2009.

⁴ Beloppet representerar emitterade företagscertifikat och framtida räntebetalningar på sådana belopp.

⁵ Tabellen visar inte (i) utestående inköpsordrar för produkter eller tjänster ingångna som en del av den normala verksamheten och (ii) pensionsåtaganden på grund av oförutsägbarheten av tidpunkterna för utbetalningar.

⁶ Vissa av dessa åtaganden är denominerade i andra valutor än svenska kronor och är omvandlade till svenska kronor baserade på växelkursen per 31 december 2009. Följaktligen kan faktiska utbetalningar komma att variera som ett resultat av förändringar i växelkursen. Se "Likviditet och kapitalresurser – Lån – Övriga tillgängliga lånefaciliteter" på sidan 95.

Tabellen ovan inkluderar inte ytterligare lån upptagna av Koncernen mellan den 1 januari 2010 och den 7 april 2010, vilka uppgår till 1 385 MSEK och utgörs av en emission av företagscertifikat uppgående till 186 MSEK, utnyttjande av ytterligare 619 MSEK av Koncernens tillgängliga lånefaciliteter, och ytterligare av Koncernen utgivna obligationer under EMTN-programmet om sammanlagt cirka 580 MSEK. Mellan den 1 januari 2010 och den 7 april 2010, har Koncernen även återbetalat 355 MSEK av dess utestående lån, varav 166 MSEK är hänförliga till Koncernens emitterade företagscertifikat. Utöver dessa lån har Koncernen utgivit konvertibler om 1 600 MSEK i nominellt belopp i april 2010. Konvertiblerna kan lösas in om Företrädesemissionen avbryts, ställs in eller om den i övrigt inte genomförs. Se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Konvertibler" på sidan 103.

Rörelsekapital

Enligt beskrivning ovan har Koncernens historiskt styrt sitt likviditetsbehov genom en kombination av operationellt kassaflöde och långfristiga lån. Koncernen hade, för att finansiera dess rörelsekapital, kassa och kortfristiga placeringar uppgående till 4 189 MSEK samt outnyttjade kreditfaciliteter om 3 629 MSEK per 31 december 2009. Koncernen anser att befintligt rörelsekapital är tillräckligt för att tillgodose de aktuella behoven för tolv månadersperioden från och med datumet för detta Prospekt. Se "Likviditet och kapitalresurser—Översikt" på sidan 91.

Åtaganden utanför balansräkningen

Koncernen använder vissa arrangemang som ej återfinns i balansräkningen med icke-konsoliderade tredje parter i den ordinarie verksamheten, inklusive garantier och ersättningsavtal.

Per 31 december 2009 hade Koncernen garantier om 482 MSEK, bestående av i första hand garantier för kreditarrangemang med leverantörer och övriga arrangemang i förhållande till verksamheterna. Av dessa garantier representerar 248 MSEK eventuella åtaganden av Koncernen i relation till Spanair per den 31 december 2009. Dessa garantier består av garantier för kreditarrangemang av Spanair med leverantörer och andra arrangemang i förhållande till Spanairs verksamheter (såsom kreditarrangemang i förhållande till betalning av myndighetsavgifter).

Policy för riskhantering

På grund av karaktären hos Koncernens affärsverksamhet är den exponerad för risker med avseende på valuta, ränta, kredit, likviditet och priser på flygbränsle. All riskhantering hanteras centralt och i enlighet med den finansiella policy som etablerats av Koncernens styrelse.

Koncernen använder derivatinstrument som en del i sin finansiella riskhantering för att begränsa sin exponering för vissa marknadsrisker, inklusive valutakursfluktuationer, ränteförändringar och förändringar i priset på flygbränsle.

Enligt vad som beskrivs nedan använder Koncernen sig av derivatinstrument för att begränsa sin exponering för vissa marknadsrisker i enlighet med sin policy för riskhantering. Derivatinstrument redovisas initialt till verkligt värde, och förändringar i verkligt värde redovisas antingen i resultaträkningen eller i eget kapital, beroende på om derivatinstrumentet betecknats som säkringsinstrument i redovisningssyfte.

Om ett derivat betecknas som ett instrument för kassaflödessäkring, vilket inkluderar derivatkontrakt ingångna i syfte att säkra risk relaterad till flygbränsle kostnader och valutakursfluktuationer i samband med orderåtaganden vid köp av flygplan och kommersiella kassaflöden samt exponering för rörliga ränteswapavtal, redovisas förändringen i värdet av derivatet i säkringsreserven i eget kapital. När derivatkontraktet löper ut redovisas periodiserade vinster eller förluster i resultaträkningens motsvarande post för vilken säkring avser.

Om ett derivat betecknas som ett instrument för verklig värdesäkring, vilket inkluderar derivat som ändrar Koncernens räntexponering från fast till rörlig ränta, redovisas förändringen i verkligt värde direkt i resultaträkningen. Effekten på resultaträkningen redovisas under finansiella intäkter och kostnader, tillsammans med förändringen i verkligt värde avseende de säkrade lånen. Säkring av nettoinvesteringar redovisas på samma sätt som kassaflödessäkringar. Förändring av det verkliga värdet av ett derivatinstrument som inte betecknas som ett säkringsinstrument i redovisningssyfte redovisas direkt i resultaträkningen. Vidare redovisas den ineffektiva delen av en kassaflödessäkring direkt i resultaträkningen.

Valutarisk

Koncernen är exponerad för valutarisker både avseende transaktionsrisk och valutaomräkningsrisk.

Transaktionsrisk uppstår på nettokassaflöden i andra valutor än i SEK. Kassaflöden som skapar denna exponering är i första hand relaterade till framtida försäljningar av flygplan och kassaflöden associerade med kommersiella flöden och skulder. Koncernen är främst exponerad för kursförändringar mellan SEK och USD, NOK och DKK. För att hantera transaktionsrisken säkras prognostiserade kassaflöden i utländska valutor med hjälp av valutaderivat. Koncernen säkrar i enlighet med sin riskhanteringspolicy mellan 60% och 90% av sitt beräknade kassabehov för den kommersiella verksamheten för de kommande tolv månaderna och säkrar valutarisken i samband med kassaflöden vid framtida försäljningar av flygplan genom valutasäkringar med ett nominellt värde som motsvarar mellan 20% och 80% av det bokförda värdet av den befintliga flottan. Dessutom säkrar Koncernen också upp till 80% av inköpspriset för nya flygplan då inköpspriset är denominerat i USD.

Valutaomräkningsrisk uppkommer vid omräkning av balansposter i utländska valutor till SEK, som är Koncernens redovisningsvaluta. För att begränsa valutaomräkningsrisken har Koncernen som mål att ha en finansiell nettoskuld (räntebärande tillgångar och skulder) i redovisningsvalutan för respektive dotterbolag i redovisningssyfte. Koncernen säkrar nettoinvestering i utländska dotterbolag genom skuldsättning i lån och genom derivat.

Koncernen har ett nettounderskott mellan intäkter och kostnader i vissa valutor, främst i USD och DKK. Koncernens främsta underskottsvaluta är USD, eftersom stora kostnader som till exempel kostnader för flygbränsle och leasingavgifter betalas i USD. Under 2009 försvagades USD medan EUR förstärktes mot Koncernens största överskottsvalutor: SEK och NOK. I december 2009 hade Koncernen säkrat cirka 61% av det beräknade USD-underskottet för 2009 med terminer och optioner som förfaller under 2010. I nedanstående tabell visas valutafördelningen för Koncernen under 2009:

Valuta	Nettounderskott/ -överskott, MSEK
USD	-11 041
DKK	-1 584
NOK	5 561
SEK	1 837
EUR	514
Brittiska pund (GBP)	719
Övriga	1 543

Koncernens rörelseresultat och resultat före skatt påverkas avsevärt av fluktuationer i valutakurserna. Nedanstående tabell illustrerar förändringen i Koncernens resultat före skatt för 2009 och 2008 jämfört med föregående år, med ett antagande om konstanta växelkurser från föregående år:

Förändring (MSEK)	2007/08	2008/09
Intäkter	590	3 569
Personalkostnader	-331	-947
Andra kostnader	194	-4 477
Omräkning av rörelsekapital	-147	-151
Resultat valutasäkring kommersiella flöden	988	597
Rörelseresultat	1 294	-1 409
Finansnetto	39	150
Resultat före skatt i kvarvarande verksamheter	1 333	-1 259
Avvecklade verksamheter	213	-224
Resultat före skatt	1 546	-1 483

Nedanstående tabell illustrerar nettovalutaeffekten på nettovinsten baserat på känsligheten hos Koncernens intäkter och kostnader för fluktuationer i valutakursen mellan SEK och andra valutor (exklusive effekten från eventuella säkringsarrangemang). Siffrorna i tabellen nedan har fastställts med utgångspunkt i Koncernens nettokassaflöden under 2009 för varje valuta.

Valuta	Koncernen totalt, MSEK
1% försvagning av SEK mot USD	-110
1% försvagning av SEK mot NOK	55
1% försvagning av SEK mot DKK	15
1% försvagning av SEK mot EUR	5

Per 31 december 2009 uppgick det utestående nominella beloppet för valutaderivat som används av Koncernen till 29 812 MSEK, jämfört med 29 747 MSEK per 31 december 2008. Per 31 december 2009 uppgick den ackumulerade effekten av kassaflödessäkringar som redovisats i eget kapital till -92 MSEK, jämfört med 814 MSEK per 31 december 2008 i samband med valutasäkringar avseende prognostiserat kommersiellt kassaflöde, och 254 MSEK, jämfört med 207 MSEK i samband med valutasäkringar för kassaflödessäkrade lån och säkringar relaterade till framtida inköp av flygplan.

Ränterisker

Koncernen exponeras för ränterisk på den finansiella nettoskulden (räntebärande tillgångar och skulder). Koncernens policy är att hantera ränterisken baserat på den nuvarande marknadssituationen och, när så är lämpligt, ingår Koncernen avtal om räntederivat för att begränsa risken genom att binda ränteperioden för lånen till en genomsnittlig tid om 3,5 år. Eftersom Koncernens upplåning inkluderar lån som har både fasta och rörliga räntor, genomför Koncernen räntederivattransaktioner som swappar såväl fasta räntor till rörliga räntor som rörliga räntor till fasta räntor baserat på villkoren för de underliggande lånen. Vid avgörandet av vilken nivå av räntesäkring som skall användas beaktar Koncernen utvecklingen av nettoskulden under den kommande tolv månadersperioden liksom framtida förpliktelser att köpa flygplan. Baserat på den uppskattade finansiella nettoskulden för de kommande 12 månaderna var den genomsnittliga räntebindningstiden för Koncernens finansiella nettoskuld 2,9 år, jämfört med 2,6 år under 2008 och 3,8 år under 2007, vilket reflekterar Koncernens förväntningar att räntenivåerna kommer att förbli låga. Koncernen behöll därför en större andel av lånen till rörliga räntor utan att genomföra derivattransaktioner för att swapa rörliga räntor till fasta räntor. Vid utgången av 2009 var räntebindningstiden för Koncernens finansiella nettoskuld 2,8 år jämfört med 0,4 i slutet av 2008 och 2,5 i slutet av 2007.

En illustration av Koncernens exponering mot ränterisker visar följande: För 2009 skulle en höjning av marknadsräntan på en procentenhet ha fått en positiv effekt på Koncernens nettoresultat om 121 MSEK och en positiv inverkan på koncernens egna kapital med 7 MSEK (båda beräknade på Koncernens nettoskuld i slutet av 2009). Omvänt skulle en sänkning av marknadsräntan på en procentenhet haft en omedelbar negativ effekt om 130 MSEK på Koncernens årsresultat 2009 och en negativ inverkan på koncernens egna kapital med 7 MSEK (båda beräknade på Koncernens nettoskuld i slutet av 2009).

Koncernen använder olika typer av räntederivat för att hantera ränterisken, till exempel FRA (forward rate agreements), terminer, ränteswapavtal och valutaränteswapavtal. Den 31 december 2009 uppgick Koncernens utestående nominella belopp för räntederivat

till 7 332 MSEK, jämfört med 12 875 MSEK den 31 december 2008. Den 31 december 2009 redovisades den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessäkrade räntederivat i eget kapital med -9 MSEK jämfört med -18 MSEK den 31 december 2008.

Kreditrisker

Koncernens finansiella transaktioner ger upphov till exponering för kreditrisk gentemot dess finansiella motparter. Med kreditrisk eller motpartsrisk avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina åtaganden enligt ingångna avtal. Koncernens finanspolicy föreskriver att transaktioner endast får ingås med motparter med hög kreditvärdighet, definierat som motparter med en kreditvärdighet på lång/kort sikt enligt Moodys kategori A3/P-1 eller bättre.

Fastställda motpartslimiter finns för varje motpart och den totala exponeringen för motparter per kategori revideras kontinuerligt. För att begränsa motpartsrisken ytterligare har ISDA-avtal (nettingavtal) ingåtts med de flesta motparter, som kvittar det totala belopp som skall betalas till eller erhållas från varje motpart enligt Koncernens olika avtal med den aktuella motparten vid en eventuell konkurs av motparten. Koncernen försöker även att hantera sin exponering för motparters kreditvärdighet med utgångspunkt i geografisk koncentration. Den 31 december 2009 var cirka 91% av Koncernens kreditrelaterade exponering geografiskt koncentrerad till Norden. Resterande kreditexponering var fördelad med 5% i övriga Europa och med 4% i övriga världen.

Den maximala kreditexponeringen för derivatinstrument motsvaras av det bokförda värdet. För kortfristiga placeringar utgörs kreditriskens storlek av det bokförda värdet. Nedanstående tabell illustrerar fördelningen för Koncernens motpartsrisk för kortfristiga placeringar under 2009:

Kreditvärdighet (Moody's)	Bokfört värde, MSEK
Aaa/P-1	1 250
Aa1/P-1	-
Aa2/P-1	351
Aa3/P-1	1 393
A1/P-1	697
A2/P-1	-
A3/P-1	-
Totalt	3 691

Kreditrisken med avseende på Koncernens kundfordringar är spridd på ett stort antal kunder, såväl privatpersoner som företag i olika branscher. Kreditupplysning erfordras för försäljning på kredit i syfte att minimera risken för kundförluster och baseras på Koncernintern information om betalningsbeteende kompletterad med kredit- och affärsinformation från externa källor.

Likviditets- och upplåningsrisker

Med likviditets- och upplåningsrisker avses risken att tillräcklig likviditet inte är tillgänglig vid önskad tidpunkt, samt att refinansiering av förfallna lån blir kostsam eller försvårad. Koncernens målsättning är att den finansiella beredskapen minst ska uppgå till 20% av Koncernens omsättning för att kunna möta aktuella likviditetsbehov, varav minst hälften skall hållas i likvida medel. Finansiell beredskap består av likvida tillgångar, såsom kassa och bank och kortfristiga placeringar, plus totala outnyttjade kreditfaciliteter. Koncernens kortfristiga placeringar ska hållas i instrument med god likviditet eller kort löptid med en kreditvärdighet om lägst A3/P-1 enligt kreditvärderingsinstitutet Moody's. Den 31 december 2009 uppgick den finansiella beredskapen till 7 818 MSEK, varav likvida medel uppgick till 4 189 MSEK och outnyttjade

kreditfaciliteter uppgick till 3 629 MSEK. Detta ger en finansiell beredskap på 17,4%.

Följande tabell redogör för Koncernens lån per 31 december 2009 i MSEK:

MSEK	Upp till 3 månader	3-12 månader	1-5 år	Över 5 år
Förlagslån	21	-	84	926
Obligationslån	10	2 398	-	-
Övriga lån	138	3 106	2 690	1 605
Övriga skulder	1	2	276	12
Finansiella leasingar	91	398	2 646	551
Kortfristiga lån	192	51	-	-
Totalt	453	5 955	5 696	3 094

De belopp som visas ovan är de återstående kontraktssenliga ej diskonterade kassaflödena för Koncernens finansiella skulder, baserat på det tidigaste datum som Koncernen kan bli skyldig att återbetala skulden. Tabellen ovan innehåller både ränta och nominellt belopp, exklusive derivat.

Risker i samband med priser på flygbränsle

En betydande rörelsekostnad för Koncernen är kostnaderna för flygbränsle, och Koncernen är utsatt för fluktuationer i flygbränslepriset, som har varit mycket volatilt under de senaste tre åren. Se ”—Faktorer som påverkar Koncernens ekonomiska ställning och resultat—Volatilitet i flygbränslekostnader” på sidan 72. För att begränsa denna risk ingår Koncernen långsiktiga avtal om bränsleinköp, emellertid baseras vissa av dessa avtal på nuvarande marknadspris för flygbränsle. Koncernen använder bränslederivat, till exempel optioner och swappar för att hantera prisrisken avseende flygbränsle. Enligt Koncernens riskhanteringspolicy säkrar Koncernen mellan 40% och 60% av sin förmodade bränsleförbrukning under kommande 12-månadersperiod. Koncernen har ingått derivatkontrakt för säkring av cirka 56% av Koncernens förväntade bränslebehov under 2010. Under 2009 stod flygbränslet för cirka 17,5% av Koncernens rörelsekostnader, jämfört med 19,3% under 2008. Koncernens exponering för förändringar av priset på flygbränsle har ökat, i första hand till följd av det stigande priset på flygbränsle de senaste åren och en ökad oförutsägbarhet på den globala oljemarknaden, eftersom priset på flygbränsle följer priset på råolja. Under 2009 uppgick Koncernens kostnader för flygbränsle till 7 685 MSEK, jämfört med 9 637 MSEK 2008. Efter justering för negativa valutaeffekter på grund av en starkare USD under större delen av 2009, minskade bränslekostnaderna med 4 004 MSEK till följd av lägre priser och minskad bränsleförbrukning i linje med kapacitetsminskningarna.

Genom att säkra priset på flygbränsle kan Koncernen bedriva en mer förutsägbar verksamhet och lindra effekterna av plötsliga prisförändringar. Koncernen är känslig för prisändringar på flygbränsle relaterat till Koncernens bränslederivat, vilket kan illustreras med att en prisökning om 10% per den 31 december 2009 (allt annat lika) skulle ha påverkat Koncernens egna kapital positivt med 245 MSEK, jämfört med 166 MSEK per den 31 december 2008, medan en pris-sänkning om 10% skulle ha påverkat Koncernens egna kapital per den 31 december 2009 med 256 MSEK jämfört med 161 MSEK per den 31 december 2008. Den 31 december 2009 hade Koncernen ett utestående nominellt belopp för bränslederivat på totalt 3 504 MSEK jämfört med 7 033 MSEK den 31 december 2008. Per den 31 december 2009 uppgick den i eget kapital redovisade ackumulerade effekten av dessa kassaflödessäkrade bränslederivat till 74 MSEK,

jämfört med -1 662 MSEK per den 31 december 2008. Effekterna av dessa derivat redovisas i resultaträkningen under bränslekostnader när den underliggande transaktionen slutförs. Som ett resultat av den väsentliga minskningen i bränslekostnader under den senare delen av 2008 ingår i säkringsreserven i eget kapital en ackumulerad förlust relaterat till förändringen i verkligt värde avseende derivatkontrakt för säkring av priset på bränsleinköp (exklusive verksamheter under avveckling), vilket påverkat Koncernens resultaträkning under 2009 med 2 013 MSEK.

Likhet med många andra europeiska flygbolag har Koncernen infört bränsletillägg på biljettpriset för att lindra effekterna av de senaste årens kraftiga prisökningar på flygbränsle. Men på grund av förskjutningen på en till två månader mellan en ökning i priset på flygbränsle och den motsvarande ökningen av biljettpriserna skyddar bränsletilläggen inte fullt ut mot plötsliga förändringar i bränslepriset. Dessutom kan sådana tillägg ha en negativ effekt på passagerarintäkterna, om högre tillägg leder till att efterfrågan på flygresor minskar.

Senaste händelser och marknadsutveckling

Händelser efter räkenskapsåret 2009

Försäljning av Air Maintenance Estonia

I januari 2010 ingick Koncernen ett avtal om att sälja sitt helägda dotterbolag Air Maintenance Estonia, ett företag som specialiserar sig på flygplansunderhållstjänster baserat i Tallinn i Estland, till riskkapitalinvesteraren BaltCap för en köpeskilling om cirka 7,6 MEUR. Försäljningen slutfördes i februari 2010.

Ändringar i kreditfaciliteter

I februari 2010 förhandlade Koncernen med kreditgivarna till fyra kreditfaciliteter, motsvarande 5 039 MSEK av Koncernens lån per den 31 december 2009. Se ”—Likviditet och kapitalresurser—Lån—Övriga tillgängliga lånefaciliteter” på sidan 95. De utestående lånen om 2 485 MSEK under dessa faciliteter, vilka är inkluderade i ”Övriga lån” i Koncernens balansräkning, har återspeglats såsom kortfristiga skulder i Koncernens balansräkning per den 31 december 2009 och presenteras som sådana i tabellerna inkluderade i detta Prospekt under rubrikerna ”—Översikt över förpliktelser” och ”—Policy för riskhantering—Likviditets- och upplåningsrisker” på sidan 97. Detta motsvarar det möjliga påskyndandet av de faktiska förfalldagarna av dessa lån, eftersom ändringarna till dessa kreditfaciliteter är villkorade av framtida händelser. Vid fullbordandet av Företrädesemissionen, och när de därmed följande ändringarna till kreditfaciliteterna träder i kraft, kommer dessa förpliktelser att omklassificeras till långfristiga skulder.

Ny finansiering

I mars 2010 gav Bolaget ut ytterligare obligationer under sitt EMTN-program till ett totalt nominellt belopp om 60 MEUR (cirka 580 MSEK). Obligationerna kommer att förfalla 2011 och Koncernen har en option att förlänga förfalldatumet till 2016. I april 2010 gav Bolaget ut ett konvertibelt obligationslån, till en ränta om 7,5% och ett totalt nominellt belopp om 1 600 MSEK, som, under vissa förutsättningar är konvertibelt mot Aktier. Se ”Aktiekapital och ägarförhållanden—Konvertibler” på sidan 103. Dessa utfärdanden gjordes som en del av refinansieringen, om cirka 2 000 MSEK i nominellt belopp, av Koncernens obligationer som förfaller till betalning under 2010.

Koncernen har dessutom erhållit investeringsåtaganden (*Commitment Letters*) från investerare i samband med utgivandet av icke säkerställda obligationer, till en ränta om 13,5% och till ett totalt nominellt

belopp om cirka 1 000 MSEK som förfaller 2012 (med en option förlänga förfallodatumet till 2013). Utgivandet av obligationerna och investerarnas förpliktelse att teckna obligationerna är bland annat villkorat av ett fullbordande av Företrädesemissionen.

Dom i tvist mellan Scandinavian Airlines och Norwegian Air Shuttle
I samband med en rättstvist initierad av Norwegian Air Shuttle mot Bolaget och Scandinavian Airlines tilldömde en norsk domstol år 2008 Norwegian Air Shuttle ett skadestånd uppgående till 132 MNOK, jämte rättegångskostnader om 7 MNOK, för underprissättning och för påstådd otillbörlig användning av information som Norwegian Air Shuttle ansåg vara affärshemligheter. Målet överklagades av Bolaget och Norwegian Air Shuttle (Se "Legala frågor och kompletterande information—Twister och Skiljedomsförfaranden—Anklagelser framställda av Norwegian Air Shuttle" på sidan 120). Den 16 mars 2010 dömde överinstansen till Norwegian Air Shuttles favör och utdömde skadestånd om 160 MNOK jämte rättegångskostnader om 14,7 MNOK. Överinstansens dom var inte enhällig. Rättens "ordförande" utfärdade en lång skiljaktig mening och avgjorde målet till Bolagets fördel genom att avvisa Norwegian Air Shuttle's skadeståndskrav. Bolaget anser att det finns starka argument för en ändring av avgörandet och överväger för närvarande en möjlig begäran om prövningstillstånd till högsta domstolen i Norge. Om prövningstillstånd inte skulle medges eller om ett överklagande inte vinner framgång kommer överinstansens nyligen avkunnade dom att ha en negativ effekt på Koncernens resultat och likviditet om cirka 200 MSEK.

Skyways

Den 12 mars 2010 avslutade ett av Koncernens intresseföretag, Skyways, en nyemission i vilken Koncernen avstod från sin proportionerliga andel. Som en följd av detta minskade Koncernens ägande i Skyways från 25,0% till 19,9%. I samband med nyemissionen gav Koncernen ett villkorat kapitaltillskott till Skyways om cirka 3,73 MSEK, som skall återbetalas när Skyways har utdelningsbara medel. Skyways majoritetsaktiesägare gav samtidigt ett villkorat aktieägartillskott om cirka 15 MSEK. Efter utspädningen till följd av nyemissionen är Skyways inte längre ett av Koncernens intresseföretag.

Aktuella marknads- och branschtrender

Koncernens verksamhet är säsongberoende till sin typ och Koncernen har historiskt sett upplevt lägre efterfrågan under perioden från december till februari varje år. Således är det första kvartalet historiskt sett det svagaste kvartalet för Koncernen. Under januari och februari 2010 fortsatte flygbranschen att påverkas av svaga makroekonomiska förhållanden, både i Norden och globalt, med fortsatt minskning av Passageraryield och efterfrågan från passagerare som följd, i enlighet med Koncernens förväntningar på grund av säsongeffekter och det svaga makroekonomiska klimatet. Den nedåtgående trenden i Passageraryield förväntas fortsätta i mars 2010, vilket påverkar intäkterna för första kvartalet 2010 negativt, jämfört med samma period 2009, under vilken period Koncernen gjorde en förlust före skatt om 979 MSEK i kvarvarande verksamheter. Marknadsvillkoren för flygbranschen är fortsatt oförutsägbara och det finns betydande osäkerhet rörande tidpunkten för en återhämtning av marknaden.

Koncernens totala antal passagerare och RPK under perioden januari till februari 2010 avtog med cirka 1,6% respektive 4,1%, jämfört med samma period 2009. Som en del av Core SAS och i ljuset av en fortsatt svag efterfrågan på marknaden har Koncernen justerat

kapaciteten på sina linjer och som ett resultat därav minskade ASK med 11,3% jämfört med samma månader under 2009. Den positiva trenden i Kabinfaktor Passagerare som inleddes under andra halvan av 2009 fortsatte dock i januari och februari 2010 med en ökning av Kabinfaktor Passagerare om 5,0 procentenheter under januari och februari, jämfört med samma period 2009. Den positiva utvecklingen av Kabinfaktor Passagerare avspeglar främst en förbättrad balans mellan utbudet av flygtjänster och efterfrågan på sådana tjänster eftersom Koncernen justerade kapaciteten under perioden för att reflektera nedgången i efterfrågan på grund av svagare marknadsförhållanden och nedgången i passagerartrafik innebar en mindre minskning än kapacitetsreduceringen.

Passageraryielden för Scandinavian Airlines, justerad för valutakursförändringar genom att anta en konstant valutakurs från året innan, minskade med 14% och 10,5% i januari respektive februari 2010, jämfört med samma perioder 2009. Förändringen i Passageraryield var positiv i januari och februari 2009 jämfört med samma period 2008, huvudsakligen på grund av högre påslag på bränslepriset i början av 2009. Passageraryielden under januari – februari 2009 påverkades fortsatt av svaga marknadsförhållanden och låg efterfrågan, särskilt i förhållande till affärsresande, som historiskt sett har varit en källa till biljettintäkter med hög yield för Koncernen. En stabilisering av nedgången i efterfrågan från passagerare inleddes under fjärde kvartalet 2009; nedgången i Passageraryield fortsatte dock under januari – februari 2010. Delvis på grund av effekten av påskhelgen, då affärs- och kortlinjeresor i Norden historiskt sett minskar i omfattning, förväntar sig Koncernen en fortsatt nedgång i Passageraryield i mars 2010. Nedgång i passagerartrafik och Passageraryield hade en negativ inverkan på Koncernens intäkter under perioden januari – februari 2010 jämfört med samma period 2009, i enlighet med Koncernens förväntningar. Ökningen i Kabinfaktor Passagerare och minskningen i Passageraryield innebär en minskning av RASK med 8,7% och 0,7% för Koncernen i januari respektive februari 2010, jämfört med samma perioder 2009. Förbättringar i Kabinfaktor Passagerare korrelerar vanligtvis med en senare förbättring av Passageraryield; det råder dock stor osäkerhet rörande tidpunkten för en återhämtning av marknaden och/eller förbättring av Passageraryield. Därutöver, i den utsträckning som nedgången i efterfrågan för affärsresor representerar en permanent förändring i kundbeteende, då affärsresenärer övergått till biljetter med lägre yield eller lågprisflygbolag, finns en risk för fortsatt tryck nedåt avseende Passageraryield. Se "Riskfaktorer – Risker relaterade till flygbranschen – Såväl efterfrågan på flygresor som Koncernens lönsamhet och förmåga att finansiera sin verksamhet har påverkats, och kan komma att påverkas, negativt av den ekonomiska nedgången på både världsmarknaden och lokala marknader" på sidan 9.

Koncernen förväntar sig att ett antal faktorer kommer att inverka på dess rörelseresultat 2010, vilket skapar osäkerhet rörande fortsatt trendutveckling avseende efterfrågan från passagerare, Passageraryield och intäkter. Dessa faktorer inkluderar ökad konkurrens medförande ett fortsatt nedåtgående tryck på Passageraryield, utvecklingen av valutakurser under 2010, särskilt valutakursen för USD-SEK, samt utvecklingen avseende bränslepriser. Trots att officiella- och marknadsprognoser indikerar positiv BNP-tillväxt under 2010 i Norden under och avseende den globala ekonomin, förväntas inte eventuell BNP-tillväxt vara väsentlig och den ekonomiska återhämtningen förutspås bli långsam. Trots att prognoser för BNP i Norden indikerar positiv tillväxt är RASK och BNP inte alltid positivt korrelerade. Koncernen kan komma att uppleva negativ RASK trots

ett år med positiv BNP-tillväxt, såsom år 2010. IATA har uppskattat att den globala flygindustrin kommer att uppnå en förlust om cirka 2,8 miljarder USD under 2010 på grund av fortsatt negativa trender i Passageraryield, minskat nyttjande av flygplan samt ökande olje- och bränslepriser. Se "Marknadsöversikt—Allmänna framtidsutsikter för flygbranschen" på sidan 38. Även om Koncernen inte kan försäkra att åtgärderna under Core SAS kommer att vara framgångsrika, förväntar sig Koncernen att dessa trender kommer att mildras i viss utsträckning genom effekten av de kostnadsbesparingar som har implementerats och/eller kommer att implementeras under Core SAS. Koncernen uppskattar att de kostnadsbesparingar som implementerats under 2009 hade en positiv effekt på Koncernens resultat om cirka 2 200 MSEK och denna utveckling fortsatte i januari och februari 2010 då Koncernen, per den 28 februari 2010, hade implementerat

cirka 4 300 MSEK (cirka 55% av det totala kostnadsbesparingsprogrammet under Core SAS) av kostnadsbesparingsinitiativen under Core SAS som planerats. Koncernen förväntar sig att majoriteten av de återstående kostnadsbesparingsinitiativen under det utvidgade Core SAS programmet ska påverka Koncernens resultat 2010.

Aktuella uttalanden i redovisningsfrågor

Se "—Väsentliga Redovisningsprinciper och uppskattningar—Pensioner" på sidan 74 för en redogörelse avseende föreslagna förändringar av IAS 19 samt Koncernens uppskattningar av effekterna av de föreslagna förändringarna på Koncernens verksamhetsresultat och finansiella ställning. Se också Not 15 i de finansiella rapporterna inkluderade i detta Prospekt.



Aktiekapital och ägarförhållanden

Aktieinformation

Bolaget är ett svenskt publikt aktiebolag som bildades den 30 januari 2001 och registrerades vid Bolagsverket den 23 februari 2001. Bolagets nuvarande firma, SAS AB, registrerades den 15 maj 2001. Bolagets organisationsnummer är 556606-8499. Verksamheten bedrivs enligt aktiebolagslagen (2005:551).

Enligt Bolagets nuvarande bolagsordning skall aktiekapitalet vara lägst 1 645 MSEK och högst 6 580 MSEK, fördelat på lägst 658 miljoner aktier och högst 2 632 miljoner aktier. Bolaget kan ge ut två aktieslag, stamaktier ("Aktier") och/eller förlagsaktier. Aktierna kan inlösas och om detta inte är möjligt eller bedöms otillräckligt kan förlagsaktier ges ut och inlösas i syfte att bibehålla en miniminivå av skandinaviskt ägande och därigenom skydda Koncernens lufttrafikrättigheter. (Se "—Skydd för Koncernens trafikrättigheter för luftfart enligt bolagsordningen" på sidan 101). Båda aktieslagen kan utges upp till Bolagets högsta tillåtna aktiekapital enligt bolagsordningen.

Bolagets registrerade aktiekapital vid tidpunkten för Prospektet är 6 168,75 MSEK, fördelat på 2 467,5 miljoner utestående Aktier med ett kvotvärde om 2,50 SEK per Aktie. Inga förlagsaktier har getts ut. Aktierna har getts ut, och de Nya Aktierna kommer att emitteras, i enlighet med svensk lag. De rättigheter som är knutna till aktier som givits ut av Bolaget, inklusive de rättigheter som framgår av bolagsordningen, kan endast ändras i enlighet med bestämmelserna i aktiebolagslagen.

Förändringar i aktiekapitalet, antalet Aktier och bolagsordningen

För att möjliggöra Företrädesemissionen beslutade årsstämman den 7 april 2010 i enlighet med Styrelsens förslag att minska Bolagets aktiekapital med 4 515,525 MSEK, utan indragning av Aktier, för avsättning till fond att användas enligt beslut av bolagsstämman. Minskningen av aktiekapitalet förutsätter att gränserna för Bolagets aktiekapital i bolagsordningen ändras. Därför beslutade årsstämman den 7 april 2010 även att ändra bolagsordningens § 5, första stycket, på så sätt att gränserna för Bolagets aktiekapital ändras från lägst 1 645 MSEK och högst 6 580 MSEK till lägst 1 500 MSEK och högst 6 000 MSEK.

Efter minskningen av aktiekapitalet kommer Bolagets aktiekapital att uppgå till 1 653,255 MSEK, fördelat på sammanlagt 2 467,5 miljoner Aktier, envar Aktie med ett kvotvärde om 0,67 SEK.

Minskningen av aktiekapitalet kan genomföras utan tillstånd från Bolagsverket eller allmän domstol eftersom Bolaget samtidigt genomför Företrädesemissionen, vilken medför att varken Bolagets bundna egna kapital eller dess aktiekapital minskar. Företrädesemissionen förutsätter ytterligare ändringar av Bolagets bolagsordning. För att möjliggöra Företrädesemissionen beslutade därför årsstämman den 7 april 2010 om ytterligare ändring av bolagsordningens § 5, första stycket, innebärande att (i) aktiekapitalgränserna ändras från lägst 1 500 MSEK och högst 6 000 MSEK till lägst 4 000 MSEK och högst 16 000 MSEK, samt att (ii) gränserna för antalet aktier ändras från lägst 658 miljoner och högst 2 632 miljoner till lägst 6 miljarder och högst 24 miljarder.

Vid fullteckning av Företrädesemissionen kommer Bolagets aktiekapital att öka med 4 959,675 MSEK och antalet Aktier kommer att öka med 7 402 500 000, varefter Bolagets aktiekapital kommer att uppgå till 6 612,9 MSEK och antalet Aktier att vara 9 870 000 000.

Årsstämman den 7 april 2010 beslutade även, i enlighet med styrelsens förslag, om en sammanläggning av Aktier i syfte att uppnå

ett mer ändamålsenligt antal Aktier i Bolaget efter genomförandet av Företrädesemissionen. Genom sammanläggningen kommer 30 Aktier, envar med kvotvärde om 0,67 SEK, att sammanläggas till en Aktie med ett kvotvärde om 20,10 SEK. Se även "Villkor och anvisningar—Sammanläggning av Aktier" på sidan 31. Till följd av sammanläggningen och under förutsättning att Företrädesemissionen fulltecknas, kommer antalet Aktier att reduceras från 9 870 000 000 till 329 000 000. För att möjliggöra sammanläggningen beslutade årsstämman den 7 april 2010 om ytterligare en ändring av bolagsordningens § 5, första stycket, varigenom gränserna för antalet aktier ändras från lägst 6 miljarder och högst 24 miljarder till lägst 200 miljoner och högst 800 miljoner.

Se "Bolagsordning—§ 5" på sidan 115.

Skydd för Koncernens trafikrättigheter för luftfart enligt bolagsordningen

För att säkerställa att Bolaget även i fortsättningen huvudsakligen ägs och faktiskt kontrolleras av skandinaviska aktieägare så länge detta erfordras enligt bilaterala luftfartsavtal, lagar eller förordningar, innehåller bolagsordningen rätt för Styrelsen att besluta om minskning av Bolagets aktiekapital, dock inte under lägsta tillåtna aktiekapital, genom inlösen av Aktier som innehas av aktieägare med hemvist utanför Skandinavien. Om sådan inlösen inte är möjlig eller, enligt Styrelsens bedömning, otillräcklig kan nyteckning av förlagsaktier ske med stöd av teckningsoptioner som Bolaget emitterade 2001. En förutsättning för dessa åtgärder är att det föreligger ett direkt hot mot Koncernens lufttrafikrättigheter på grund av att Bolaget eller dess dotterföretag bryter mot eller riskerar att bryta mot bestämmelser om ägande och kontroll i något bilateralt luftfartsavtal som Danmark, Norge eller Sverige har ingått med annat land eller motsvarande bestämmelser i lag eller förordning rörande tillstånd för lufttrafik inom EES (se "Luftfartens reglering—Bilaterala luftfartsavtal" på sidan 122 och "Luftfartens reglering—Reglering inom EU—Operativ licens och drifttillstånd; krav på verksamhet och ägande" på sidan 123). Åtgärderna får vidare endast vidtas i sådan utsträckning att ovan nämnda hot enligt Styrelsens bedömning undanröjs genom åtgärderna.

Under ovan angivna förutsättningar kan Styrelsen besluta om inlösen av ett tillräckligt antal Aktier som innehas av aktieägare med hemvist utanför Skandinavien samt Aktier som innehas av juridisk person med hemvist i Skandinavien, men som direkt eller indirekt kontrolleras av fysiska eller juridiska personer utanför Danmark, Norge och Sverige. Aktier som innehas eller kontrolleras av fysiska och juridiska personer med hemvist utanför EES skall i så fall inlösas före Aktier som innehas eller kontrolleras av fysiska och juridiska personer med hemvist inom EES (med undantag för Skandinavien). De senast förvärvade Aktierna skall inlösas först. Innan inlösen sker har berörda aktieägare möjlighet att inom viss förskriven tid frivilligt reducera sitt innehav. Inlösen sker därefter utan återbetalning till berörda aktieägare eftersom minskningsbeloppet skall överföras till Bolagets reservfond.

Skulle det inte vara möjligt att inlösa Aktier eller skulle sådan inlösen, enligt Styrelsens bedömning, vara otillräcklig, kan teckning av förlagsaktier ske med stöd av teckningsoptioner som emitterats av Bolaget, dock endast efter godkännande på bolagsstämma genom beslut som biträds av minst hälften av de på stämman avgivna rösterna. För detta ändamål beslutade en extra bolagsstämma i Bolaget den 8 maj 2001 att emittera ett förlagslån med 75 000 avskiljbara

optionsrätter som skulle berättiga innehavare till nyteckning av sammanlagt 1 125 000 000 inlösenbara förlagsaktier, efter genomförd omräkning med beaktande av företrädesemissionen som genomfördes 2009, till det helägda dotterbolaget Scandinavian Airlines System AB. Om det bedöms nödvändigt för att undanröja ovan nämnda hot mot Koncernens lufttrafikkärligheter kan teckningsoptionerna, efter instruktion från Bolaget, överlåtas av Scandinavian Airlines System AB till ett eller flera av Bolaget bestämda lämpliga rättssubjekt med hemvist i Danmark, Norge eller Sverige. Teckningsoptionerna kan utnyttjas fram till och med den 31 december 2020 till en kurs per förlagsaktie som motsvarar kvotvärdet för Bolagets aktier. Om samtliga teckningsoptioner skulle utnyttjas före Företrädesemissionen och minskningen av aktiekapitalet, skulle Bolagets aktiekapital därigenom öka med maximalt 2 812,5 MSEK. Enligt villkoren för teckningsoptionerna kommer det antal förlagsaktier som optionerna berättigar till teckning att räknas om till följd av Företrädesemissionen. Om Företrädesemissionen fulltecknas kommer varje teckningsoption efter sådan omräkning berättiga till teckning av 60 000 förlagsaktier, motsvarande sammanlagt 4 500 000 000 förlagsaktier. Omräkning kommer även att ske efter genomförandet av den sammanläggning av Aktier som årsstämman den 7 april 2010 fattat beslut om samt för det antal Aktier som tillkommer vid konvertering av det obligationslån som Koncernen gav ut i april 2010 (se "Konvertibler" på sidan 103).

Snarast efter teckning av förlagsaktier med stöd av teckningsoptionerna skall Styrelsen besluta att inlösa samtliga förlagsaktier som getts ut, dock förutsatt att ovan nämnda hot mot Koncernens lufttrafikkärligheter inte återinträder efter sådan inlösen. Om inte samtliga utestående förlagsaktier inlöses skall förlagsaktierna inlösas från innehavarna i förhållande till det antal förlagsaktier de äger och, i den mån detta inte kan ske, genom lottnings. Vid inlösen av förlagsaktier skall återbetalning till aktieägarna ske med ett belopp som motsvarar förlagsaktiernas kvotvärde jämte ränta beräknad från den första dagen sådana förlagsaktier registrerades fram till och med dagen för utbetalning av inlösenbeloppet med en räntefaktor motsvarande Stockholm Interbank Offered Rate ("STIBOR") 90 dagar med tillägg av två procentenheter.

Se "Bolagsordning—§ 15" på sidan 116.

Vissa rättigheter kopplade till Aktierna

Rösträtt

På bolagsstämman medför varje aktie (såväl Aktie som, i förekommande fall, förlagsaktie) en röst. Varje aktieägare har rätt att rösta för

det fulla antalet aktier som aktieägaren innehar i Bolaget. Se "Styrelse, koncernledning och revisor—Bolagsstämma—Rätt att delta i bolagsstämma" på sidan 111.

Företrädesrätt till nya aktier, etc.

Beslutar Bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemmission ge ut nya Aktier och förlagsaktier, skall innehavare av Aktier och förlagsaktier äga företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier de förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och, i den mån detta inte kan ske, genom lottnings.

Om Bolaget beslutar att genom kontantemission eller kvittningsemmission endast ge ut aktier av ett aktieslag, skall endast innehavare av aktier av detta aktieslag äga företrädesrätt att teckna aktier i förhållande till det antal aktier de förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och, i den mån detta inte kan ske, genom lottnings.

Beslutar Bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemmission ge ut teckningsoptioner eller konvertibler avseende antingen Aktier eller förlagsaktier eller aktier av bägge slagen, har aktieägarna samma företrädesrätt att teckna teckningsoptioner respektive konvertibler som om de underliggande aktierna hade emitterats.

Bolagets bolagsordning innehåller inte någon bestämmelse som inskränker Bolagets möjlighet att emittera nya aktier, teckningsoptioner och konvertibler med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt i enlighet med aktiebolagslagen.

Vid ökning av Bolagets aktiekapital genom fondemission berättigar inte förlagsaktier till deltagande.

Se "Bolagsordning—§ 15" på sidan 116 och "Bolagsordning—§ 16" på sidan 117.

Rätt till utdelning och utskiftning i samband med likvidation

Alla Aktier medför lika rätt till utdelning samt till Bolagets tillgångar och eventuella överskott i händelse av likvidation. Förlagsaktier berättigar inte innehavarna till utdelning. Om Bolaget likvideras skall förlagsaktier berättiga innehavarna till lika del i Bolagets tillgångar som

År	Förändring	Förändring i antal aktier		Totalt antal aktier		Förändring av aktiekapitalet, SEK	Aktiekapital, SEK	Kvotvärde, SEK
		Stamaktier	Förlagsaktier	Stamaktier	Förlagsaktier			
2001	Bildande	–	–	1 000	–	–	100 000	100
2001	Aktiesplit	9 000	–	10 000	–	–	100 000	10
2001	Nyemission	40 000	–	50 000	–	400 000	500 000	10
2001	Apportemission ¹	155 272 395	–	155 322 395	–	1 552 723 950	1 553 223 950	10
2001	Apportemission ¹	6 494 001	–	161 816 396	–	64 940 010	1 618 163 960	10
2002	Nyemission	2 683 604	–	164 500 000	–	26 836 040	1 645 000 000	10
2009	Minskning av aktiekapitalet	–	–	164 500 000	–	–1 233 750 000	411 250 000	2,50
2009	Företrädesemission i april 2009	2 303 000 000	–	2 467 500 000	–	5 757 500 000	6 168 750 000	2,50
2010	Minskning av aktiekapitalet	–	–	2 467 500 000	–	–4 515 525 000	1 653 225 000	0,67
2010	Företrädesemission ²	7 402 500 000	–	9 870 000 000	–	4 959 675 000	6 612 900 000	0,67

¹ Nya aktier som emitterats i utbyte mot aktier i SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB.

² Förutsatt att Företrädesemissionen fulltecknas.

Ovanstående tabell inkluderar inte det antal Aktier som obligationslånet i april 2010 kan konverteras till (se "Konvertibler" på sidan 103) eller den sammanläggning av Aktier som årsstämman den 7 april 2010 fattat beslut om (se "Förändringar i aktiekapitalet, antalet Aktier och Bolagsordningen" på sidan 101.)

innehavarna av Aktier, dock begränsat till ett belopp som motsvarar förlagsaktiernas kvotvärde plus ränta beräknad från den första dag sådana förlagsaktier registrerades fram till och med dagen för utskiftning med en räntefaktor motsvarande STIBOR 90 dagar med tillägg av två procentenheter. Se "Bolagsordning—§ 15" på sidan 116.

Aktiekapitalets utveckling

Före Företrädesemissionen och minskningen av aktiekapitalet uppgår Bolagets aktiekapital till 6 168,75 MSEK, fördelat på 2 467,5 miljoner Aktier, envar med ett kvotvärde om 2,50 SEK. Aktierna är denominerade i SEK. Nedanstående tabell visar den historiska utvecklingen av Bolagets aktiekapital.

Central värdepappersförvaring

Bolaget och Aktierna är anslutna till det elektroniska värdepapperssystemet med Euroclear Sweden (Euroclear Sweden AB, Box 7822, SE-103 97 Stockholm, Sverige) som central värdepappersförvarare. Inga aktiebrev har utfärdats för Bolagets Aktier eller kommer att utfärdas för de Nya Aktierna. De Aktier som handlas på NASDAQ OMX Copenhagen är även anslutna till den danska centrala värdepappersförvararen VP Securities elektroniska värdepapperssystem (VP Securities A/S, Box 4040, DK-2300 Köpenhamn S, Danmark), medan Aktier som handlas på Oslo Børs även är anslutna till den norska centrala värdepappersförvararen VPS elektroniska värdepapperssystem (Verdipapirsentralen ASA, Postboks 4, NO-0051 Oslo, Norge).

Konvertibler

Den 7 april 2010 beslutade årsstämman att bemyndiga Styrelsen att besluta om att, vid ett eller flera tillfällen och längst intill nästa årsstämma - med avvikelse från aktieägares företrädesrätt - besluta om emission av konvertibler med rätt till konvertering till Aktier. Betalning för tecknade konvertibler ska kunna erläggas kontant eller genom kvittning mot vissa av Koncernens övriga skulder. I enlighet med årsstämmans bemyndigande får lånebeloppet inte överstiga 2 000 MSEK (eller det motsvarande värdet därav i andra valutor) och det antal Aktier som kan komma att utges efter konvertering får inte överstiga 20 000 000 000 Aktier efter genomförd Företrädesemission, men före verkställighet av sammanläggningen av Aktier som årsstämman beslutat om.

I april 2010 gav Bolaget ut ett konvertibelt obligationslån ("Obligationslånet"), till en ränta om 7,5% och ett totalt nominellt belopp om 1 600 MSEK, som, under vissa förutsättningar, är konvertibelt till Aktier. Om Obligationslånet inte löses in, konverteras eller återköps och makuleras, kommer det att förfalla till betalning 2015. Bolaget har en rätt att lösa in Obligationslånet efter ungefär tre år från utgivandet om kursen vid NASDAQ OMX Stockholm på den underliggande aktien under en specifik period överstiger 150% av konverteringskursen. Obligationslånet kommer att vara konvertibelt till Aktier på val av innehavaren till en konverteringskurs om 3,59 SEK fram till förfalldagen. Konverteringskursen skall justeras med hänsyn taget till vissa utspädningseffekter, inklusive Företrädesemissionen. Rätten att konvertera obligationslånet är villkorat av:

- Besluten på årsstämman såsom de beskrivs ovan, samt även besluten relaterade till Företrädesemissionen, inklusive ändringarna av Bolagets bolagsordning registreras hos Bolagsverket;
- Styrelsens beslut om emission av konvertibler, baserat på det av årsstämman lämnade bemyndigandet; och

- Den efterföljande registreringen hos Bolagsverket av styrelsebeslutet att emittera konvertibler

För det fall konvertiblerna inte registreras av Bolagsverket löses obligationslånet kontant vid konverteringen. I det fall Företrädesemissionen avbryts, ställs in eller annars inte genomförs så löser Bolaget in obligationslånet kontant omkring den 15 maj 2010 till ett pris som är lika med 100% av obligationslånets nominella belopp jämte uppluppen men obetald ränta. En konvertering av Obligationslånet till Aktier skulle medföra att aktieägarnas procentuella ägarandel skulle minska. Dessutom kommer konverteringskursen att justeras med hänsyn till Företrädesemissionen på basis av det lägre av marknadsvärdet per Aktie på den första handelsdagen exklusive rätten att delta i Företrädesemissionen ("ex-rights") och det teoretiska priset per Aktie "ex-rights". Den maximala procentuella minskningen av aktieägares ägarandel som kan ske till följd av konverteringen av Obligationslånet är begränsad till 14%. För det fall en innehavare av ett obligationslån väljer att konvertera obligationslånet till Aktier och det aktuella konverteringskursen skulle innebära en minskning i aktieägarnas procentuella ägarandel överstigande 14% så skulle innehavaren av Obligationslånet erhålla Aktier vid konverteringen.

Handel i Aktierna

Sedan 2001 är Aktierna primärnoterade på NASDAQ OMX Stockholm (Mid Cap) och sekundärnoterade på NASDAQ OMX Copenhagen (Mid Cap) samt på Oslo Børs (OB Match). Under 2009 omsattes totalt 2 560,5 miljoner Aktier. Av den totala volymen omsatta Aktier 2009, omsattes 1 867,7 miljoner (73%) i Stockholm, 606,0 miljoner (24%) i Köpenhamn och 86,8 miljoner (3%) i Oslo. På samtliga tre börser är ISIN-koden för Bolagets Aktier SE0000805574. Kortnamnet är "SAS" på NASDAQ OMX Stockholm och NASDAQ OMX Copenhagen samt "SAS NOK" på Oslo Børs.

Bolaget kommer att ansöka om notering av de Nya Aktierna på NASDAQ OMX Stockholm, NASDAQ OMX Copenhagen respektive Oslo Børs i samband med genomförandet av Företrädesemissionen. Första dag för handel i de Nya Aktierna som tecknats med stöd av Teckningsrätter förväntas vara omkring den 7 maj 2010. Första dag för handel i Nya Aktier som tecknats utan stöd av Teckningsrätter förväntas vara omkring den 21 maj 2010.

Större aktieägare

Nedanstående tabell visar Bolagets tio största aktieägare per den 31 januari 2010.

Aktieägare	Antal stamaktier ¹	Andel kapital och röster
Svenska staten	528 750 000	21,4%
Danska staten	352 500 000	14,3%
Norska staten	352 500 000	14,3%
Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse (KAW)	186 419 700	7,6%
State of New Jersey Com Pens Fund D	45 417 631	1,8%
Unionen	34 594 800	1,4%
Danmarks Nationalbank	34 339 410	1,4%
Lindberg, Per	27 106 516	1,1%
Fjärde AP-fonden	26 317 075	1,1%
Norska statens oljefond	26 003 990	1,1%
Övriga aktieägare	853 550 878	34,6%
Summa	2 467 500 000	100%

¹ Dansk lag medger offentliggörande endast vid ägande över 5%.
Källa: Euroclear Sweden, VP Investor Services och VPS.

Nedanstående tabell visar fördelningen av Aktier per den 31 januari 2010 utifrån storleken på aktieinnehav.

Aktieinnehav	Antal aktieägare	Procent av samtliga aktieägare	Antal Aktier och röster	Procent av samtliga Aktier och röster
1-1 000	26 006	46,1%	10 516 499	0,4%
1001-10 000	23 338	41,3%	93 781 522	3,8%
10 001-100 000	6 556	11,6%	172 682 598	7,0%
100 001-1 000 000	469	0,8%	125 775 689	5,1%
1 000 001-10 000 000	75	0,1%	247 351 256	10,0%
10 000 001- Okända ägare ¹	18 -	0,0% -	1 741 363 958 76 028 478	70,6% 3,1%
Totalt	56 462	100%	2 467 500 000	100%

¹ Dansk lag medger offentliggörande endast vid ägande över 5%.

Källa: Euroclear Sweden, VP Investor Services och VPS.

Nedanstående tabell visar aktieinnehav i Bolaget per den 31 december 2009 fördelat på länder.

Land	
Sverige	48,5%
Danmark	23,6%
Norge	16,5%
USA	3,5%
Storbritannien	2,2%
Övriga länder	5,7%
Totalt	100,0%

Källa: Euroclear Sweden, VP Securities och VPS.

Aktieägaravtal

Såvitt Styrelsen känner till finns det inga aktieägaravtal eller andra överenskommelser eller arrangemang mellan aktieägare i Bolaget som syftar till att åstadkomma gemensamt beslutsfattande vid omröstningar eller andra rättigheter knutna till innehav av aktier i Bolaget. Styrelsen har inte heller kännedom om överenskommelser eller motsvarande som kan komma att leda till att kontrollen över Bolaget förändras.



Historisk aktiekursutveckling

Nedanstående tabell visar Aktiernas ej justerade och justerade högsta och lägsta kurs på NASDAQ OMX Stockholm (baserat på stängningskurs) under respektive angiven period sedan den 1 januari 2007.

Under andra kvartalet 2009 genomförde Bolaget en företrädesemission, vilken resulterade i att antalet aktier i Bolaget ökade med 2 303 000 000. Detta påverkade Aktiernas högsta och lägsta kurs på NASDAQ OMX Stockholm. Därför har Aktiernas högsta och lägsta stängningskurs (se kolumnerna längst till höger i tabellen nedan) före Företrädesemissionen under andra kvartalet 2009 justerats så att de visar Bolagets börsvärde för respektive period nedan delat med 2 467 500 000, vilket är antalet emitterade Aktier omedelbart efter Företrädesemissionen under andra kvartalet 2009, i syfte att redovisa en jämförbar historisk aktiekurs för Bolaget för perioden.

År	Period	Ej justerade kurser, SEK		Justerade kurser, SEK	
		Högsta kurs	Lägsta kurs	Högsta kurs	Lägsta kurs
2007	Helår	167,50	83,00	27,35	13,55
	1:a kvartalet	139,50	117,00	22,78	19,11
	2:a kvartalet	167,50	134,50	27,35	21,96
	3:e kvartalet	166,50	110,50	27,19	18,04
	4:e kvartalet	126,00	83,00	20,58	13,55
2008	Helår	82,25	26,70	13,43	4,36
	1:a kvartalet	82,25	48,50	13,43	7,92
	2:a kvartalet	62,25	30,70	10,17	5,01
	3:e kvartalet	60,50	30,00	9,88	4,90
	4:e kvartalet	48,90	26,70	7,99	4,36
2009	Helår	49,00	3,29	8,00	3,29
	1:a kvartalet	49,00	4,14	8,00	3,38
	2:a kvartalet	5,70	3,41	5,70	3,41
	3:e kvartalet	4,95	3,29	4,95	3,29
	4:e kvartalet	5,30	4,03	5,30	4,03
	Oktober	5,30	4,23	5,30	4,23
	November	4,86	4,21	4,86	4,21
	December	4,55	4,03	4,55	4,03
2010	Januari	4,15	3,61	4,15	3,61
	Februari	3,89	2,38	3,89	2,38
	Mars	2,86	2,56	2,86	2,56

Källa: NASDAQ OMX Stockholm

Stängningskursen för Aktien på NASDAQ OMX Stockholm den 6 april 2010 var 2,75 SEK.

Utdelning och utdelningspolicy

Utdelningspolicy

Styrelsens förslag till utdelning bestäms med beaktande av Koncernens resultat, finansiella ställning, kapitalbehov samt relevanta konjunkturförhållanden. Koncernens policy är att utdelningen över en konjunkturcykel skall ligga i nivån 30 – 40% av Koncernens resultat efter schablonskatt. För att skydda Koncernens finansiella ställning lämnas som regel ingen utdelning under de år som Koncernen uppvisar en nettoförlust.

Mot bakgrund av bland annat Koncernens finansiella ställning och marknadsutvecklingen har Bolaget inte lämnat någon utdelning sedan 2001. Styrelsens förslår årsstämman 2010 att någon utdelning inte lämnas till Bolagets aktieägare för räkenskapsåret 2009. Styrelsens förslag motiveras av Koncernens svaga finansiella ställning och kassaflöde där finansiellt handlingsutrymme är av yttersta vikt för att hantera kommande omstruktureringar och investeringar.

Vinstutdelning enligt svensk rätt

Beslut om vinstutdelning i svenska aktiebolag fattas av bolagsstämman. Utdelning får endast ske med ett sådant belopp att det efter utdelningen finns full täckning för Bolagets bundna egna kapital och endast om utdelningen framstår som försvarlig med hänsyn till de krav som verksamhetens art, omfattning och risker ställer på storleken av det egna kapitalet samt Bolagets och Koncernens konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt (försiktighetsregeln). Som huvudregel får aktieägarna inte besluta om utdelning av ett större belopp än Styrelsen föreslagit eller godkänt.

Enligt aktiebolagslagen har minoritetsägare som tillsammans innehar minst 10% av samtliga av Bolagets utestående aktier rätt att begära utdelning (till samtliga aktieägare) av Bolagets vinst. Har sådan begäran skett måste årsstämman besluta om utdelning av 50% av vad

som återstår av årets vinst enligt den av årsstämman fastställda balansräkningen efter avdrag för (i) balanserad förlust som överstiger fria fonder, (ii) belopp som enligt lag eller bolagsordningen skall avsättas till bundet eget kapital, och (iii) belopp som enligt bolagsordningen skall användas för något annat ändamål än utdelning till aktieägarna. Bolagsstämman är dock inte skyldig att besluta om högre utdelning än 5% av Bolagets egna kapital. Vidare får bolagsstämman aldrig fatta beslut om utdelning av ett belopp överstigande de utdelningsbara medlen eller i strid med den ovan beskrivna försiktighetsregeln.

Utbetalning av utdelning

Utdelningen utbetalas normalt till aktieägarna som ett kontant belopp per aktie genom Euroclear Sweden, men betalning kan även ske i annat än kontanter (sakutdelning). Utbetalning av utdelning på Aktier som handlas på NASDAQ OMX Copenhagen och Oslo Börs sker därefter via VP Securities respektive VPS. Rätt till utdelning tillkommer den som på den av bolagsstämman fastställda avstämningsdagen är registrerad som innehavare av Aktier i den av Euroclear Sweden förda aktieboken.

Om aktieägare inte kan nås genom Euroclear Sweden kvarstår aktieägarens fordran på Bolaget avseende utdelningsbeloppet och begränsas i tiden endast genom regler om tioårig preskription. Vid preskription förverkas utdelningsbeloppet. Varken aktiebolagslagen eller Bolagets bolagsordning innehåller några restriktioner avseende rätt till utdelning till aktieägare utanför Sverige. Utöver eventuella begränsningar som följer av bank- och clearingsystem i berörda jurisdiktioner sker utbetalning till sådana aktieägare på motsvarande sätt som till aktieägare med hemvist i Sverige. Aktieägare med begränsad skattskyldighet i Sverige är dock normalt föremål för svensk kupongskatt, se "Skattefrågor" på sidan 134.

Styrelse, koncernledning och revisor

Styrelsen

Enligt Bolagets bolagsordning skall Styrelsen bestå av sex till åtta ledamöter som utses av aktieägarna vid bolagsstämman. Styrelsen består för närvarande av tio styrelseledamöter varav sju ledamöter valdes av årsstämman 2009 för tiden intill slutet av årsstämman 2010. Enligt lagen (1987:1245) om styrelserepresentation för privatanställda samt särskilda avtal mellan Bolaget och fackföreningarna, berättigade genom nämnda lag, har de anställda i Danmark, Norge och Sverige rätt att utse en styrelseledamot vardera, en så kallad arbetstagarrepresentant, samt två suppleanter för varje sådan styrelseledamot, utöver de styrelseledamöter som utses av bolagsstämman. Följaktligen har de anställda eller fackföreningarna (i vissa fall) i Danmark, Norge och Sverige utsett tre ordinarie styrelseledamöter (arbetstagarrepresentanter) samt sex suppleanter för arbetstagarrepresentanterna, för vilka olika mandatperioder tillämpas. Arbetstagarrepresentanterna deltar i Styrelsens sammanträden endast om ordinarie arbetstagarrepresentant har förhinder, varvid den förste suppleanten deltar förutsatt att den ordinarie arbetstagarrepresentanten har förhinder och den andra suppleanten deltar i de fall både den ordinarie arbetstagarrepresentanten och den förste suppleanten har förhinder. Koncernens chefsjurist, Mats Lönnkvist, tjänstgör som Styrelsens sekreterare.

Enligt de krav som föreskrivs i Svensk kod för bolagsstyrning ("Koden") ifrån den 1 februari 2010 och tillämpliga övergångsregler skall mer än hälften av de stämموvalda styrelseledamöterna vara oberoende i förhållande till Bolaget och Koncernledningen. Detta krav omfattar inte arbetstagarrepresentanterna. Det finns ingen bestämd definition av vad som avses med "oberoende", men en styrelseledamots oberoende kan ifrågasättas om styrelseledamoten, direkt eller indirekt, har omfattande affärsförbindelser eller andra omfattande ekonomiska mellanhavanden med Bolaget. En samlad bedömning av en styrelseledamots relationer till Bolaget skall ske i varje enskilt fall. Vad beträffar Styrelsens sammansättning är ingen styrelseledamot, med undantag för arbetstagarrepresentanterna, anställd i Bolaget eller annat bolag i Koncernen. Samtliga stämموvalda styrelseledamöter

anses av valberedningen vara oberoende i förhållande till Bolaget och Koncernledningen. Ett annat krav som föreskrivs i Koden när det gäller Styrelsens oberoende, är att minst två av de bolagsstämموvalda styrelseledamöterna skall vara oberoende av Bolagets större aktieägare. Med större aktieägare avses, enligt Koden, aktieägare som direkt eller indirekt kontrollerar 10% eller mer av aktierna eller rösterna i Bolaget, se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Större aktieägare" på sidan 103. Dessa styrelseledamöter skall även vara oberoende i förhållande till Bolaget och Koncernledningen enligt vad som beskrivs ovan. Vidare skall minst en av dessa ha erfarenhet av de krav som ställs på ett börsnoterat bolag. En styrelseledamot anses inte vara oberoende av större aktieägare om han eller hon representerar en större aktieägare eller är anställd eller styrelseledamot i ett bolag som är en större aktieägare. Vid bedömning av om en styrelseledamot har en oberoende ställning gentemot en större ägare beaktas omfattningen av styrelseledamotens direkta och indirekta relationer med den större ägaren. Med undantag för en styrelseledamot (Dag Mejdell) är, enligt Valberedningens uppfattning, samtliga bolagsstämموvalda styrelseledamöter oberoende av Bolagets större aktieägare. Bolaget uppfyller således de krav som Koden uppställer avseende Styrelsens oberoende i förhållande till Bolaget, Koncernledningen och Bolagets större aktieägare.

Av luftfartsregulatoriska skäl har i Bolagets bolagsordning införts vissa lämplighets- och behörighetskrav på styrelseledamöter, för att säkerställa att Styrelsen vid var tid har den sammansättning som krävs för att Bolaget och dess dotterbolag skall kunna behålla sina trafikrättigheter för luftfart. Dessa krav innefattar medborgarskap, boställningsort samt kunskap och erfarenhet av de samhälls-, affärs- och kulturförhållanden som råder i de skandinaviska länderna. Utöver dessa krav finns inga begränsningar eller röstregler vad avser tillsättande eller entledigande av styrelseledamöter.

I tabellen nedan redovisas styrelseledamöterna, deras födelseår, år för inval i Styrelsen, deras befattning, om de enligt Koden är att betrakta som oberoende i förhållande till Bolaget och Koncernledningen samt större aktieägare, samt deras aktieinnehav i Bolaget per den 31 januari 2010 (med därefter kända förändringar).

Namn	Födelseår	Styrelseledamot sedan	Befattning	Oberoende av Bolaget och Koncernledningen	Oberoende av större aktieägare	Aktieinnehav i Bolaget
Fritz H. Schur	1951	2001	Ordförande	Ja	Ja	300 000 Aktier
Jacob Wallenberg	1956	2001	Vice ordförande	Ja	Ja	75 000 Aktier
Dag Mejdell	1957	2008	Andre vice ordförande	Ja	Nej	31 160 Aktier
Jens Erik Christensen	1950	2006	Ledamot	Ja	Ja	95 000 Aktier
Gry Mølleskog	1962	2010	Ledamot	Ja	Ja	0 Aktier
Timo Peltola	1946	2005	Ledamot	Ja	Ja	15 000 Aktier
Monica Caneman	1954	2010	Ledamot	Ja	Ja	0 Aktier
Carsten Nielsen	1957	2008	Arbetstagarrepresentant	-	-	22 215 Aktier
Ulla Gröntvedt	1948	2001	Arbetstagarrepresentant	-	-	4 500 Aktier
Asbjørn Wikestad	1948	2008	Arbetstagarrepresentant	-	-	0 Aktier
Nicolas Fischer	1951	2005	Förste suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	78 500 Aktier
Pär-Anders Gustafsson	1954	2008	Förste suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0 Aktier
Tore Hansen	1953	2008	Förste suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0 Aktier
Brian Daugaard	1968	2008	Andre suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0 Aktier
Bo Nilsson	1955	2008	Andre suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0 Aktier
Trygve Skogseide	1971	2008	Andre suppleant för arbetstagarrepresentant	-	-	0 Aktier

Styrelseledamöter som för närvarande äger Aktier har uttryckt sin avsikt att teckna sina pro-rata andelar i Förträdesemissionen.

Stämموvalda styrelseledamöter

Fritz H. Schur

Född 1951.

Styrelseordförande sedan 2008.

Styrelseledamot sedan 2001.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Styrelseordförande Posten Norden AB, DONG Energy A/S, F. Uhrenholt Holding A/S, C.P. Dyvig & Co. A/S och Relationscore ApS. Vice styrelseordförande i Brd. Klee A/S. Styrelseledamot och/eller VD i F. Schur & Co. A/S, Fritz Schur A/S, FSS MID ApS, FS 1 ApS, Havnefrontens Selskabslager 909 ApS, FS 11 ApS samt FS 12 ApS.

Huvudsaklig utbildning: Handelshøjskolens Afgangseksamen (HA), 1973.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:

Styrelseordförande i Det Danske Klasselotteri A/S och Post Danmark A/S. Styrelseledamot i ByrumLabflex A/S, De Post NV/La Poste SA, Belgien och A/S FH. VD för F.L.B. International ApS. Universitetsbog-binder D.L. Clements EFTF.

Aktieinnehav i Bolaget: 300 000 Aktier.

Jacob Wallenberg

Född 1956.

Vice ordförande sedan 2001.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Styrelseordförande i Investor AB och International Business Leaders Advisory Council (IBLAC). Vice styrelseordförande i Atlas Copco och Skandinaviska Enskilda Banken AB (SEB). Styrelseledamot i ABB Ltd, Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse, Handelshögskolan i Stockholm och Coca-Cola Company.

Huvudsaklig utbildning: B.Sc. Economics och MBA, Wharton School, University of Pennsylvania, USA.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:

Vice ordförande i Stockholms Handelskammare Service AB, Electrolux AB och styrelseledamot i Svenskt Näringsliv och Nobelstiftelsen.

Aktieinnehav i Bolaget: 75 000 Aktier.

Dag Mejdell

Född 1957.

Andre vice ordförande sedan 2010.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: VD och koncernchef för Posten Norge AS. Styrelseordförande i Arbeidsgiverforeningen Spekter Styrelseledamot i IK Investment Partners Advisory Board och International Post Corporation. Medlem av Bedriftsforsamlingen i Orkla ASA.

Huvudsaklig utbildning: MBA, Norges Handelshøgskola.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:

VD och Koncernchef för Dyno Nobel ASA. Styrelseordförande för Svenska Handelsbanken, Region Norge. Styrelseledamot i DWIDAG System International GmbH.

Aktieinnehav i Bolaget: 31 160 Aktier.

Jens Erik Christensen

Född 1950.

Styrelseledamot sedan 2006.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Styrelseordförande för Scandinavian Private Equity A/S, Dansk Merchant Capital A/S, Tower Group A/S,

Alpha Holding A/S, Nordisk Kontorforsikring AS, Core Strategy A/S och EcsAct A/S. Vice styrelseordförande i P/F Føroya Banki och Lægernes Pensionsbank. Styrelseledamot i Falck Holding A/S, Hugin Expert A/S, mBox A/S, Amrop A/S, Andersen & Martini A/S, Lægernes Pensionskasse och Nordic Corporate Investments A/S. Medlem av den danska regeringens infrastrukturkommission.

Huvudsaklig utbildning: Cand. act. från Köpenhamns universitet.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:

VD för Codan A/S, VD för Codan Försäkring A/S och VD för TryggHansa AB samt medlem av Executive Committee i Royal & Sun Alliance plc under perioden 1999–2006, dessförinnan styrelseuppdrag och affärsutveckling inom den finansiella sektorn.

Aktieinnehav i Bolaget: 95 000 Aktier.

Gry Mølleskog

Född 1962.

Styrelseledamot sedan 2010.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Senior Client Partner i Korn/Ferry International. Styrelseledamot i Posten Norge AS, DnB NOR Finans och Norwegian Property ASA.

Huvudsaklig utbildning: Universitetet i Oslo och Handelshøyskolen BI.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Senior Vice President SAS Airlines, chef vid norska Kronprinsparets stab. Styrelsemedlem i Norsk Folkemuseum, Hurtigruten ASA, Oslotrikken AS och Steen og Ström.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

Timo Peltola

Född 1946.

Styrelseledamot sedan 2005.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Styrelseordförande i Neste Oil. Rådgivare till Cap Man Public Market fund. Styrelseledamot i Nordea, AW Energy Oy, TeliaSonera och CVC Capital Partners Advisory Board.

Huvudsaklig utbildning: MBA, Handelshögskolan Åbo. Studier vid IMI, Genève. Ekonomie doktorsgrad honoris causa, Svenska Handelshögskolan i Helsingfors samt Handelshögskolan i Åbo.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren:

Ordförande i Pensionsförsäkringsbolaget Ilmarinen, styrelseledamot i Huhtamaki Oyj, CEO i Huhtamaki Oyj 1988-2004.

Aktieinnehav i Bolaget: 15 000 Aktier.

Monica Caneman

Född 1954.

Styrelseledamot sedan 2010.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Styrelseordförande i Fjärde AP Fonden, LinkMed AB, SOS International AS och Point Scandinavia AB. Styrelseledamot i Investment AB Öresund, Poolia AB, Orexo AB, Schibsted ASA, Securia AB, Intermail A/S, SJ AB och SOS Barnbyar.

Huvudsaklig utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Styrelseordförande i EDT AS och Interverb AB. Styrelseledamot i Resco AB, Nocom AB, Akademikliniken AB, Nya Livförsäkrings AB SEB Trygg Liv, XponCard Group AB, Lindorff Group AB, Citymail Group AB, EDB Business Partner ASA, Nordisk Energiförvaltning ASA och Svenska Dagbladet AB.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

**Styrelseledamöter representerande fackföreningar
(arbetstagarrepresentanter)**

Ordinarie arbetstagarrepresentanter

Carsten Nielsen

Född 1957.

Arbetstagarrepresentant sedan 2008. Medlem av Dansk Metal.
Verksam i SAS Tech AB (Danmark).

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: 22 215 Aktier.

Ulla Gröntvedt

Född 1948.

Arbetstagarrepresentant sedan 2001. Medlem av Unionen.
Verksam i Scandinavian Airlines System (Sverige).

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: 4 500 Aktier.

Asbjørn Wikestad

Född 1948.

Arbetstagarrepresentant sedan 2008. Medlem av LFF.
Verksam i SAS Ground Services Norge AS.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

Förste arbetstagaruppseanter

Nicolas E. Fischer

Född 1951.

Förste arbetstagaruppseant sedan 2005. Medlem av LFF.
Verksam i Scandinavian Airlines System (Danmark).

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: 78 500 Aktier.

Pär-Anders Gustafsson

Född 1954.

Förste arbetstagaruppseant sedan 2008. Medlem av SCCA.
Verksam i Scandinavian Airlines System (Sverige).

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget

Tore Hansen

Född 1953.

Förste arbetstagaruppseant sedan 2008. Medlem av Widerøes
Flygerforening. Verksam i Widerøes Flyveselskap AS (Norge).

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

Andre arbetstagaruppseanter

Brian Daugaard

Född 1968.

Andre arbetstagaruppseant sedan 2008. Medlem av AFS Danmark
och CAU. Verksam i Scandinavian Airlines System (Danmark).

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

Bo Nilsson

Född 1955.

Andre arbetstagaruppseant sedan 2008. Medlem av Svenska Trans-
portarbetarförbundet. Verksam i SAS Ground Services Sverige AB.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Styrelseledamot i Svenska
Transportarbetarförbundet.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

Trygve Skogseide

Född 1971.

Andre arbetstagaruppseant sedan 2008. Medlem av SAS Verksted-
klubb/Fellesforbundet/LO. Verksam i SAS Ground Services Norge AS.

Övriga styrelseuppdrag/befattningar: Inga.

Styrelseuppdrag/befattningar under de senaste fem åren: Inga.

Aktieinnehav i Bolaget: Inget.

Koncernledning

Av tabellen nedan framgår namn, födelseår, aktuell befattning, år när personen blev medlem i Koncernledningen samt aktieinnehav i Bolaget per den 31 januari 2010 (med därefter kända förändringar) för respektive medlem i Koncernledningen.

Namn	Födelseår	Medlem i Koncernledningen sedan	Befattning	Aktieinnehav i Bolaget
Mats Jansson	1951	2007	Verkställande direktör och koncernchef	252 000 Aktier
John S. Dueholm	1951	2002	Koncerndirektör och vice koncernchef	223 320 Aktier
Mats Lönnqvist	1954	2009	Vice verkställande direktör och CFO	270 000 Aktier
Henriette Fenger Ellekrog	1966	2007	Koncerndirektör och vice verkställande direktör	91 500 Aktier
Benny Zakrisson	1959	2007	Koncerndirektör, Individual Holdings	100 000 Aktier
Mats Lönnkvist	1955	2009	Koncerndirektör och Chefsjurist	20 000 Aktier

Medlemmar i Koncernledningen som för närvarande äger Aktier har uttryckt sin avsikt att teckna sina pro-rata andelar i Företrädesemissionen.

Mats Jansson

Född 1951.

Verkställande direktör och koncernchef sedan 1 januari 2007.

Övriga uppdrag/befattningar: Styrelseledamot i Danske Bank A/S.

Huvudsaklig utbildning: Studier i kulturgeografi, ekonomisk historia och sociologi vid Örebro universitet.

Tidigare uppdrag/befattningar: VD och koncernchef i Axel Johnson AB 2005-2006. VD och koncernchef i Axfood AB 2000-2005 och styrelseordförande 2005-2006. VD och koncernchef i Fazer Group 1999-2000 och Catena/Bilia 1994-1999. Olika chefsbefattningar inom ICA 1973-1994.

Aktieinnehav i Bolaget: 252 000 Aktier.

John S. Dueholm

Född 1951.

Koncerndirektör och vice koncernchef.

Medlem i Koncernledningen sedan 2002. Ansvarig för SAS Commercial, SAS Operations, SAS Group IT, SAS Cargo, Widerøe och Blue1.

Övriga uppdrag/befattningar: Styrelseordförande i Addici AB, styrelseledamot i Storebrand ASA.

Huvudsaklig utbildning: Cand. merc. Financing & Business Administration, Handelshögskolan i Köpenhamn.

Tidigare uppdrag/befattningar: Koncerndirektör för affärsområdena Airline Support och Airline Related Businesses, SAS Group 2002-2005. Koncerndirektör i Group4Falck 1998-2002. VD i SAS Data samt Executive Vice President i SAS Technical Division 1996-1998.

Aktieinnehav i Bolaget: 223 320 Aktier.

Mats Lönnqvist

Född 1954.

Vice verkställande direktör och CFO.

Medlem i Koncernledningen sedan den 1 januari 2009. Ansvarig för koncernstabsfunktioner inom ekonomi och finans, asset management, treasury group accounting, skatt, investor relations and accounting services, inköp samt revenue information.

Övriga uppdrag/befattningar: VD och styrelseledamot i Resolvator AB. Styrelseordförande i Intellecta AB. Styrelseledamot i Bordsjö Skogar AB, Ovacon AB, Spendrups Bryggeri AB, Camfil AB och A/S Det Østasiatiske Kompagni.

Huvudsaklig utbildning: Civilekonom, Handelshögskolan i Stockholm.

Tidigare uppdrag/befattningar: CFO i Eniro AB, 2008 och 2004, Senior Investment Manager i Ratos AB 2000-2004, Vice VD och CFO i Esselte 1997-2000 och CFO i Biacore AB 1996-1997. Koncerncontroller och CFO i Securum AB 1995-1996.

Aktieinnehav i Bolaget: 270 000 Aktier.

Henriette Fenger Ellekrog

Född 1966.

Koncerndirektör och vice verkställande direktör.

Medlem i Koncernledningen sedan 1 januari 2010.

Ansvarig för HR samt kommunikations- och strategifrågor.

Övriga uppdrag/befattningar: Ledamot i Dansk Industris rådgivande kommitté för kvinnor i ledande ställning och styrelseledamot i Fonden för Dansk-Norsk Samarbejde.

Huvudsaklig utbildning: Cand.ling.merc Handelshögskolan i Köpenhamn, 1992.

Tidigare uppdrag/befattningar: Vice verkställande direktör, Corporate HR och personaldirektör för TDC A/S.

Aktieinnehav i Bolaget: 91 500.

Benny Zakrisson

Född 1959.

Koncerndirektör.

Medlem i Koncernledningen sedan 2007. Ansvarig för Koncernens strukturella och strategiska frågor samt för Individual Holdings och SAS Cargo.

Övriga uppdrag/befattningar: Styrelseledamot i Rezidor Hotel Group AB.

Huvudsaklig utbildning: Jur kand från Stockholms universitet.

Tidigare uppdrag/befattningar: Senior Vice President Corporate Advisory, SAS Group 2003-2007. Vice President Corporate Advisory/Finance, SAS Group 1993-2003. Director Corporate Taxes, SAS Group 1990-1993.

Aktieinnehav i Bolaget: 100 000.

Mats Lönnkvist

Född 1955.

Koncerndirektör och chefsjurist.

Medlem i Koncernledningen sedan 2009.

Ansvarig för Legal Affairs och Corporate Secretariat samt styrelsesekreterare i SAS AB.

Övriga uppdrag/befattningar: Styrelseledamot i TeliaSonera Mobile Networks AB.

Huvudsaklig utbildning: Jur kand från Uppsala universitet.

Tidigare uppdrag/befattningar: Olika juristbefattningar i SAS Group 1988-2005, Advokatfirman Mannheimer & Zetterlöf 1984-1988.

Aktieinnehav i Bolaget: 20 000.

Övriga upplysningar om Styrelsen och Koncernledningen

Samtliga personer i Styrelsen och Koncernledning har kontorsadress hos SAS AB, SE-195 87 Stockholm.

Ingen styrelseledamot eller medlem i Koncernledningen har

under de senaste fem åren varit involverad i konkurs, likvidation eller konkursförvaltning i egenskap av styrelseledamot eller ledande befattningshavare. Ingen styrelseledamot eller medlem av Koncernledningen har under de senaste fem åren dömts i något bedrägerirelaterat mål. Inte heller har någon anklagelse och/eller sanktion utfärdade av någon myndighet riktats mot någon av dessa personer och ingen av dem har under de senaste fem åren av domstol förbjudits att ingå som medlem i ett bolags förvaltnings-, lednings- eller kontrollorgan, eller att ha ledande eller övergripande befattning i något bolag. Ingen styrelseledamot eller medlem av Koncernledningen har något privat intresse som kan stå i strid med Bolagets intressen. Det finns inga familjeband mellan styrelseledamöter eller medlemmar i Koncernledningen.

Revisor

Val av revisor skedde senast vid den ordinarie bolagsstämman 2009, då Deloitte AB, med Peter Gustafsson som huvudansvarig revisor, omvaldes till revisor för tiden intill slutet av årsstämman 2013. Peter Gustafsson har lett revisionsuppdraget för Deloitte sedan 2003.

Peter Gustafsson

Deloitte AB.

Född 1956.

Auktoriserad revisor och medlem i FAR SRS. Huvudansvarig revisor sedan 2003.

Övriga större revisionsuppdrag: SAAB Automobile AB, Specialfastigheter AB, Ledstiernan AB, Nexus AB, Semcon AB, Akademiska Hus AB, Göteborgs Hamn AB och Göteborgs kommunala Förvaltning AB. *Aktieinnehav:* Inget.

Adress: Deloitte AB, Box 1329, SE-111 83 Stockholm.

Revisionen av Bolagets och majoriteten av dess dotterbolags räkenskaper, samt Styrelsens och Koncernledningens förvaltning, genomförs i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Revisorn deltar vid minst två styrelsemöten per år där revisorn går igenom och diskuterar årets revision med styrelseledamöterna. Vid ett av dessa styrelsemöten träffar revisorn styrelsen utan närvaro av den verkställande direktören eller någon från Koncernledningen. Under de fyra senaste åren har Deloitte, utöver revisionsarbetet, lämnat rådgivning till bolag i Koncernen, exempelvis skatterådgivning samt rådgivning i samband med övergång till redovisning enligt IFRS, till ett sammanlagt fakturerat belopp om 59 MSEK, varav 13 MSEK avser 2009. Revisorn uppstår arvode för sitt arbete i enlighet med årsstämmans beslut. För information om arvoden till revisorn, se de finansiella rapporterna inkluderade i detta Prospekt.

Bolagsstyrning

Bolagsstyrningen i Bolaget sker utifrån svensk lagstiftning, NASDAQ OMX Stockholms regelverk för emittenter, Kodens samt andra interna regler och bestämmelser. Koden bygger på principen "följ eller förklara". Detta innebär att ett bolag som tillämpar Koden kan avvika från enskilda regler i Koden, förutsatt att förklaring till avvikelsen lämnas i Bolagets bolagsstyrningsrapport, vilken ingår i årsredovisningen. Bolaget följer Koden med undantag för punkt 1.5, som föreskriver att bolagsstämma skall hållas på svenska och det material som presenteras på bolagsstämma skall vara på svenska. Enligt Bolagets bolagsordning skall språket på bolagsstämma vara svenska, danska eller norska eller, om Styrelsen så bestämmer, på annat språk. Anledningen till att Bolaget avviker från ovan nämnda bestämmelse i Koden är att Koncernen har en stark skandinavisk karaktär. En majoritet av antalet aktieägare

har sin hemvist i Danmark, Styrelsen och Koncernledningen består av personer från samtliga tre skandinaviska länder och det finns möjlighet till deltagande i bolagsstämma på distans från Köpenhamn och Oslo. Stämmoförhandlingarna hålls huvudsakligen på svenska, men det förekommer regelmässigt inlägg och anföranden på norska och danska. Även visst material som presenteras på bolagsstämma är författat på danska och norska. Styrelsen anser mot denna bakgrund att vart och ett av de skandinaviska språken fritt kan användas vid bolagsstämma i Bolaget. Styrelsen anser också att likheten mellan de tre skandinaviska språken innebär att simultantolkning inte är motiverad.

Bolagsstämma

Enligt aktiebolagslagen är bolagsstämman Bolagets högsta beslutande organ och vid bolagsstämman utövar aktieägarna sin rösträtt. Utöver årsstämman kan extra bolagsstämmor sammankallas. Enligt Bolagets bolagsordning skall årsstämman hållas i Stockholm eller Solna och aktieägarna kan även delta i bolagsstämma från lokal i Köpenhamn och Oslo via telekommunikation. Aktieägare som deltar i årsstämman från Köpenhamn och Oslo har samma rättigheter, inklusive rösträtt, som de aktieägare som deltar i bolagsstämma i Stockholm eller Solna.

Enligt Bolagets bolagsordning skall kallelse till årsstämma, eller extra bolagsstämma, annonseras i svenska Post- och Inrikes Tidningar samt Svenska Dagbladet, och om Styrelsen så beslutar, i Danmark på danska i Berlingske Tidende eller annan rikstäckande dansk dagstidning, och i Norge på norska i Aftenposten eller annan rikstäckande norsk dagstidning. Kallelse offentliggörs även genom pressmeddelande och publiceras i sin helhet på Bolagets webbplats på svenska, danska, norska och engelska. Årsstämman 2009 antog en ändring av bolagsordningen rörande kallelse till bolagsstämman som villkoras av en lagändring som ännu inte antagits av Sveriges riksdag. Lagstiftningen förväntas bli antagen och träda ikraft tidigast den 1 januari 2011. När lagstiftningen trätt i kraft kan de villkorade ändringarna i bolagsordningen registreras vid Bolagsverket. Ändringarna medger att kallelse till bolagsstämma publiceras endast i Post- och Inrikes Tidningar samt på Bolagets webbplats, förutsatt att Bolaget publicerar information om var kallelsen kan återfinnas i sin helhet, i de publikationer som anges i §11 i Bolagets bolagsordning.

Enligt Bolagets bolagsordning skall bolagsstämma hållas på svenska, danska eller norska samt, om Styrelsen så beslutar, även annat språk. Material som hålls tillgängligt före eller i samband med bolagsstämma är på svenska och finns även översatt till engelska. Sådant material finns även tillgängligt på Bolagets webbplats.

Rätt att delta i bolagsstämma

Samtliga aktieägare som är direktregistrerade i den av Euroclear Sweden förda aktieboken den femte vardagen före bolagsstämman, och som anmält sitt deltagande (inklusive eventuella biträden) i bolagsstämman senast det datum och den tidpunkt som anges i kallelsen till bolagsstämman, har rätt att delta i bolagsstämman och rösta för sitt innehav av aktier. För att få delta i bolagsstämman instrueras de aktieägare som har sina aktier registrerade vid den centrala värdepappersförvararen i Danmark (VP Securities) eller i Norge (VPS) att begära att aktierna tillfälligt omregistreras i respektive aktieägares namn hos Euroclear Sweden. Begäran om sådan registrering tillsammans med anmälan om deltagande i bolagsstämman måste enligt anvisning i kallelsen till bolagsstämman vara relevant central värdepappersförvarare eller bank tillhanda senast det datum och klockslag som anges i kallelsen.

Aktieägare kan delta i bolagsstämman personligen eller företrädas av ombud och kan även biträdas av högst två personer. Normalt sett finns det möjlighet för aktieägare att anmäla sitt deltagande i bolagsstämman på flera olika sätt i enlighet med anvisningarna i kallelsen.

Initiativ från aktieägare

Aktieägare som vill ta upp en fråga på bolagsstämman måste göra en skriftlig begäran till Styrelsen. En sådan begäran skall i normala fall vara Styrelsen tillhanda senast sju veckor före bolagsstämman.

Valberedning

Enligt Koden skall Bolaget ha en valberedning vars syfte är att lämna förslag till styrelseledamöter, inklusive styrelseordförande och revisorer samt att lämna förslag till arvode och annan ersättning till var och en av styrelseledamöterna samt val och arvodering av revisor. Enligt bolagsordningen skall valberedningen utses av årsstämman och vara representativ för aktieägarsammansättningen i Bolaget. Bolagsordningen föreskriver vidare att valberedningen skall föreslå en lämplig och representativ styrelsesammansättning samt i övrigt lägga grunden för diskussioner rörande olika frågor som årsstämman beslutar att valberedningen skall förbereda som underlag för årsstämmans beslut. Årsstämman 2010 beslutade om instruktioner för valberedningen, vilka gäller fram till slutet av årsstämman 2011. Enligt beslut fattat av årsstämman 2010, samt efterföljande ändringar i enlighet med ovan nämnda instruktioner, består Bolagets valberedning för närvarande av ordföranden Björn Mikkelsen (Näringsdepartementet, representerande svenska staten), Peter Brixen (danska finansministeriet, representerande danska staten), Knut J. Utvik (norska Närings- och handelsdepartementet, representerande norska staten), Peter Wallenberg Jr. (representerande Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse), Karsten Billtoft (representerar Danmarks Nationalbank) och Anders Rydin (representerande SEB Fonder).

Styrelsens ansvarsområden och arbetsformer

Styrelsen ansvarar enligt aktiebolagslagen för Bolagets organisation och förvaltning samt för att det finns en tillfredsställande kontroll av bokföringen, medelsförvaltningen och andra ekonomiska förhållanden. Styrelsens arbete styrs av den svenska aktiebolagslagen, Bolagets bolagsordning, Koden och den av Styrelsen årligen fastställda arbetsordningen, vilken reglerar fördelningen av arbete dels mellan Styrelsen och dess utskott, dels mellan Styrelsen, Styrelseordföranden och VD. Arbetsordningen innehåller också bestämmelser som skall säkerställa Styrelsens behov av fortlöpande information och finansiell rapportering samt instruktioner för VD och Bolagets styrelseutskott. Styrelsen har till uppgift att fastställa Koncernens övergripande mål och strategier, besluta om budget och affärsplan, behandla och godkänna årsbokslut och delårsrapporter samt fastställa viktigare policys och regelsystem. Styrelsen skall också följa den ekonomiska utvecklingen, säkerställa kvaliteten i den finansiella rapporteringen och den interna kontrollen samt regelbundet följa upp och utvärdera verksamheten utifrån de av Styrelsen satta målen och riktlinjerna. Styrelsen skall slutligen besluta om större investeringar och förändringar i Koncernens organisation och verksamhet. Ordföranden skall i nära samarbete med VD följa verksamhetens utveckling samt planera och leda styrelsemötena. Ordföranden skall även ansvara för att Styrelsen årligen utvärderar sitt arbete och tillse att Styrelsen får den information som erfordras för ett effektivt styrelsearbete. Ordföranden företräder Bolaget gentemot aktieägarna.

Styrelseutskott och utskottsarbete

För att effektivisera och fördjupa Styrelsens arbete rörande ersättnings- och redovisningsfrågor utser Styrelsen årligen inom sig ett ersättningsutskott och ett revisionsutskott. Huvuduppgiften för utskotten är att förbereda ärenden för Styrelsens beslut.

Ersättningsutskottet har till huvudsaklig uppgift att till Styrelsen förbereda förslag rörande VD:s löne-, anställnings- och pensionsvillkor samt hantera frågor rörande Koncernens övergripande ersättningsprinciper för ledande befattningshavare. Lön och andra ersättningsfrågor avseende till VD direktrapporterande chefer godkänns kontinuerligt av ersättningsutskottet. Den 1 juli 2010 träder ytterligare bestämmelser i Koden i kraft avseende rörlig ersättning, aktiekursrelaterade bonusprogram, uppsägningspaket och användning av externa konsulter. Ersättningsutskottet måste följa dessa bestämmelser eller förklara eventuella avvikelser. De nya reglerna, som också inkluderar ett oberoendekrav för ledamöterna i utskottet, kommer inte att gälla för avtal eller program som ingåtts eller godkänts av Bolaget för ledamöterna före den 1 juli 2010. För närvarande har Ersättningsutskottet tre ledamöter: Fritz H. Schur (ordförande), Dag Mejdell och Jacob Wallenberg.

Revisionsutskottets huvudsakliga uppgift är att stödja Styrelsen i vissa revisionsfrågor exempelvis övervakning och utvärdering av den interna och externa revisionsprocessen, övervakning och kvalitets-säkring av Bolagets finansiella rapportering enligt Styrelsens riktlinjer, att fortlöpande träffa Bolagets revisor samt ta del av och utvärdera rapporter från revisorerna. Ny lagstiftning avseende revisionsutskott antogs den 1 juli 2009 och kommer att träda ikraft efter årsstämman 2010. Enligt lagstiftningen måste minst en ledamot i Revisionsutskottet vara oberoende och ha kunskaper i redovisning och revision. För närvarande har revisionsutskottet tre ledamöter: Timo Peltola (ordförande), Jens Erik Christensen och Monica Caneman.

Dessa utskott, vars arbete är av beredande karaktär, innebär ingen delegering av Styrelsens eller dess ledamöters ansvar enligt svensk lag. Rapportering till Styrelsen av frågor som behandlas vid utskottens möten sker antingen skriftligen eller muntligen vid efterföljande styrelsesammanträde. Arbetet i respektive utskott följer en skriftlig instruktion och arbetsordning, fastställd av Styrelsen. Koncernens chefsjurist och Styrelsens sekreterare, Mats Lönnkvist, tjänstgör även som sekreterare i utskotten. Protokoll från utskottssammanträdena tillställs samtliga styrelseledamöter. Ersättning till styrelseledamöter för arbete i styrelseutskott under 2009 har utbetalats i enlighet med årsstämmans beslut.

Arvode till styrelseledamöterna respektive ledamöterna i styrelseutskotten

Arvodet för tiden intill slutet av årsstämman 2011 skall utgå med 585 000 svenska kronor till styrelsens ordförande och, i förekommande fall, 390 000 svenska kronor till styrelsens förste vice ordförande och 345 000 svenska kronor till styrelsens andre vice ordförande, samt 295 000 svenska kronor till respektive övrig bolagsstämмоvald styrelseledamot och ordinarie arbetstagarledamot. Vidare föreslås att varje suppleant till ordinarie arbetstagarledamöter arvoderas med ett inläsningsarvode om 1 000 svenska kronor per styrelsemöte och med ett mötesarvode om 3 500 svenska kronor för varje styrelsemöte som de deltar i. I tillägg till dessa ersättningar, föreslås ersättning utgå för arbete i styrelsens ersättningsutskott med 70 000 svenska kronor till ersättningsutskottets ordförande och med 25 000 svenska kronor till envar av ersättningsutskottets övriga

ledamöter samt för arbete i styrelsens revisionsutskott med 95 000 svenska kronor till revisionsutskottets ordförande och med 45 000 svenska kronor till envar av revisionsutskottets övriga ledamöter. Ledamöterna i Styrelsen och utskotten utsågs för perioden fram till slutet av årsstämman 2011 och nämnda arvoden avser denna period.

I följande tabell redovisas arvoden till respektive styrelseledamot från årsstämman 2009 till årsstämman 2010.

	Totalt arvode för perioden från årsstämman 2009 till årsstämman 2010 (inklusive ersättning för arbete i styrelseutskott), SEK¹	Arvode för arbete i styrelseutskott från årsstämman 2009 till årsstämman 2010, SEK
Fritz H. Schur, ordförande	599 478	59 792
Jacob Wallenberg, vice ordförande	354 478	21 353
Jens Erik Christensen	290 414	38 436
Berit Kjøll	290 414	38 436
Dag Mejdell	273 331	21 353
Timo Peltola	333 123	81 145
Anitra Steen ²	290 414	38 436
Carsten Bardrup Nielsen	251 978	0
Ulla Gröntvedt ²	251 978	0
Asbjørn Wikestad	251 978	0
Arbetstagsuppseanter		
Nicolas E. Fischer	14 500	0
Pär A. Gustavsson	11 000	0
Tore Hansen	11 000	0
Brian Daugaard	11 000	0
Bo Nilsson	11 000	0
Trygve Skogseide	11 000	0

¹ Från den 1 september 2009 sänktes beloppen frivilligt med 25% i syfte att bidra till Koncernens pågående besparingsprogram.

² Styrelseledamöter till och med årsstämman 2010.

Koncernledning

Riktlinjer för ersättning till VD och Koncernledningen

Enligt den svenska aktiebolagslagen skall Styrelsen föreslå årsstämman riktlinjer för ersättning till VD och andra ledande befattningshavare, som sedan beslutas av årsstämman. Sådana riktlinjer antagna av årsstämman gäller endast nya anställningsavtal som ingås mellan Bolaget och respektive ledande befattningshavare, vilket innebär att det kan finnas anställningsavtal som inte helt överensstämmer med nu gällande riktlinjer. Enligt beslut fattat av årsstämman 2010 tillämpas följande riktlinjer för bestämmande av lön och andra anställningsvillkor avseende ledande befattningshavare, vilket omfattar VD och övriga medlemmar av Koncernledningen.

Riktlinjerna bygger på principen att den totala ersättningen

skall vara konkurrenskraftig, marknadsmässig och stå i relation till ansvarsnivå och befogenheter. Ersättningen skall utgöras av fast lön, pension och övriga förmåner. Den fasta årliga grundlönen skall återspegla det krav som ställs på befattningen avseende bl.a. kompetens, ansvar, och komplexitet. Den fasta lönen skall också återspegla den prestation som befattningshavaren nått och således vara individuell och differentierad. Övriga förmåner, som bland annat kan omfatta bilförmån och sjukvårdsförsäkring, skall vara marknadsmässiga och endast utgöra en begränsad del av den sammanlagda ersättningen. Pensionsförmåner skall vara avgiftsbestämda och premierna skall inte överstiga 35% av den fasta årslönen. Sedan tidigare ingångna avtal med avvikande villkor avseende pension, uppsägning och avgång skall fortsätta att gälla fram till dess att avtalen upphör eller omförhandlas.

Slutligen anges det i riktlinjerna att Styrelsen får frångå dessa riktlinjer om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl härfor. Enligt den svenska aktiebolagslagen skall Bolagets revisor, före varje årsstämman, förse Styrelsen med ett skriftligt yttrande om huruvida de riktlinjer som har gällt sedan den föregående årsstämman har följts eller inte. I de fall riktlinjerna enligt revisorns uppfattning inte har följts, skall nämnda yttrande även innehålla skälen för denna bedömning.

Nuvarande anställningsvillkor för VD och ersättning för Koncernledningen

Ersättning till VD skall beslutas av Styrelsen inom ramen för godkända ersättningsprinciper och efter rekommendation av ersättningsutskottet. Ersättning till övriga medlemmar i Koncernledningen skall beslutas av VD inom ramen för godkända ersättningsprinciper och efter avstämning med ersättningsutskottet. Det finns för närvarande inte några aktierelaterade incitamentsprogram för anställda i Koncernen. I tabellen nedan presenteras ersättningar och förmåner som utgått till VD och medlemmarna av Koncernledningen för 2009.

Pensionsförmåner

Pensionsförmånerna för VD är avgiftsbestämda (35% av den fasta grundlönen). Övriga medlemmar av Koncernledningen har – med undantag för en medlem som för närvarande har förmånsbestämd pensionsordning – avgiftsbestämda pensionsplaner, där ett fast procenttal (15-35%) av den pensionsgrundande lönen inbetalas till pension.

Utöver vad som nämnts ovan har VD och John S. Dueholm rätt till pensionspremier om 8 MSEK respektive 5 MDKK, vilka skall betalas som engångsbelopp av Bolaget under förutsättning att VD respektive John S. Dueholm kvarstår i sina respektive befattningar per den 31 december 2011 respektive den 30 juni 2011.

Ersättning 2009 i tusental SEK

Namn	Lön	Rörlig ersättning	Övriga förmåner	Pensioner	Försäkringar	Summa
Mats Jansson	9 597	-	118	3 201	6	12 922
John S. Dueholm	6 496	-	225	2 225	7	8 953
Mats Lönnqvist	3 962	-	4	1 149	5	5 120
Övriga	4 562	-	234	2 380	10	7 186
Summa	24 617	-	581	8 955	28	34 181

Ingen rörlig ersättning kommer att utbetalas till medlemmar av Koncernledningen för 2009.

Uppsägning

För VD och övriga medlemmar i Koncernledningen gäller en uppsägningstid om sex månader vid uppsägning från den anställdes sida och 12 månader vid uppsägning från Bolagets sida (förutom John S. Dueholm som har sex månader). Vid uppsägning av ledande befattningshavare från Bolagets sida kan avgångsvederlag utgå med belopp motsvarande högst 12 månaders grundlön. Avgångsvederlag kan även åberopas av den ledande befattningshavaren om ägarkontrollen av Bolaget ändras (detta gäller endast Koncernchefen) eller vid vissa andra förändringar, (till exempel organisatoriska) och denne inte erbjuds en ny anställning på likartad nivå eller omfattning. Om den

ledande befattningshavaren erhåller ny anställning skall avgångsvederlaget minskas med erhållen ersättning från sådan ny anställning. Dock finns det redan ingångna avtal med tre medlemmar av Koncernledningen (John S. Dueholm, Mats Lönnkvist och Benny Zakrisson) om rätt till avgångsvederlag motsvarande två fasta årslöner och med maximalt ett års avräkning för ersättning som, i förekommande fall, erhålles från ny anställning. Även om nämnda avtal inte är i enlighet med gällande riktlinjer beslutade av årsstämman 2009 skall dessa avtal, som ingicks innan de nuvarande riktlinjerna antogs, fortsätta att gälla till dess de upphör eller ändras. Övriga förmåner, som bilförmån och sjukvårdsförsäkring, tillhandahålls på marknadsmässiga villkor.



Bolagsordning

Nedan återges den bolagsordning som fastställdes vid årsstämman 2009 och som är registrerad vid Bolagsverket. Se avsnittet "Aktiekapital och ägarförhållanden—Förändringar i aktiekapitalet, antalet Aktier och bolagsordningen" på sidan 101 för en beskrivning av ändringarna av bolagsordningen som beslutades av årsstämman den 7 april 2010.

§ 1

Bolagets firma är SAS AB. Bolaget är publikt (publ).

§ 2

Bolaget skall ha till föremål för sin verksamhet att, direkt eller indirekt, driva lufttrafik främst genom konsortiet Scandinavian Airlines System (SAS), annan transport- och reserelaterad verksamhet samt varje annan därmed förenlig verksamhet.

§ 3

Frågor om ändring eller upphörande av konsortialavtalet mellan SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB rörande SAS, i dess lydelse av den 8 maj 2001, skall behandlas av bolagsstämman i bolaget och beslut härom kräver biträde av aktieägare med två tredjedelar av såväl de avgivna rösterna som de vid bolagsstämman företrädde aktierna.

§ 4

Bolagets styrelse har sitt säte i Stockholm.

§ 5

Aktiekapitalet skall vara lägst 1 645 000 000 kronor och högst 6 580 000 000 kronor, fördelat på lägst 658 000 000 aktier och högst 2 632 000 000 aktier.

Aktieägares företrädesrätt vid emission av aktier, teckningsoptioner eller konvertibler regleras i §16.

§ 6

Styrelsen skall ha sex till åtta bolagsstämmovalda ledamöter. Styrelsen skall ha den sammansättning som vid var tid kan krävas för att bolaget och dess dotterföretag skall bibehålla sina trafikrättigheter för luftfart, innefattande krav på medborgarskap och bosättningsort. Vidare skall styrelsen inom sig som helhet besitta för styrelsearbetet erforderlig representativitet, kunnande om och erfarenhet av de samhälls-, affärs- och kulturförhållanden som råder i de skandinaviska länderna. Med stöd av tillämplig lag om styrelserepresentation för privatanställda och särskilt avtal mellan bolaget och enligt nämnda lag berättigade arbetstagarorganisationer äger SAS-koncernens arbetstagargrupper i Danmark, Norge respektive Sverige rätt att, utöver ovanstående antal av bolagsstämman utsedda styrelseledamöter, vardera utse en ledamot och två suppleanter.

§ 7

Bolaget skall ha två revisorer och två suppleanter för dem eller ett eller två registrerade revisionsbolag för granskning av styrelsens och den verkställande direktörens förvaltning samt bolagets årsredovisning och bokföring.

§ 8

Bolagets räkenskapsår skall vara kalenderår.

§ 9

Bolagsstämma skall hållas i Stockholm eller Solna.

§ 10

Aktieägare äger rätt att delta i bolagsstämma, förutom i stämlokal i Stockholm eller Solna, även, genom teleteknisk förbindelse, i lokal i Köpenhamn och Oslo samt, om styrelsen så bestämmer, även i lokal på annan ort.

Språket på bolagsstämman skall vara svenska, danska eller norska samt, om styrelsen så bestämmer, även annat språk.

§ 11

Kallelse till bolagsstämma skall ske genom annonsering:

- i Sverige på svenska i Post- och Inrikes Tidningar samt i Svenska Dagbladet;
- samt, om styrelsen så bestämmer:
- i Danmark på danska i Berlingske Tidende eller annan rikstäckande dansk dagstidning,
- i Norge på norska i Aftenposten eller annan rikstäckande norsk dagstidning.

För att få delta i bolagsstämman skall aktieägare dels vara upptagen i utskrift avseende hela aktieboken avseende förhållandena fem vardagar före stämman, dels anmäla sig hos bolaget senast kl. 16.00 den dag som anges i kallelsen till stämman, varvid antalet biträden även skall uppges. Denna dag får inte vara söndag, annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton och inte infalla tidigare än femte vardagen före stämman.

§ 12

På bolagsstämma avgörs ärenden genom öppen omröstning, om inte bolagsstämman beslutar om sluten omröstning.

§ 13

Vid bolagets årsstämma skall följande ärenden förekomma till behandling:

- a) val av ordförande vid stämman
- b) upprättande och godkännande av röstlängd
- c) godkännande av dagordning
- d) val av två personer som jämte ordföranden skall justera stämprotokollet
- e) fråga om stämman är i behörig ordning sammankallad
- f) framläggande av årsredovisningen och koncernredovisningen
- g) framläggande av revisionsberättelsen och koncernrevisionsberättelsen
- h) beslut om fastställelse av resultaträkningen och balansräkningen samt koncernresultaträkningen och koncernbalansräkningen
- i) beslut om dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen

- j) beslut om ansvarsfrihet för styrelseledamöterna och verkställande direktören
- k) bestämmande av antalet styrelseledamöter
- l) bestämmande av arvoden till styrelsen
- m) bestämmande av revisorsarvoden
- n) val av styrelse
- o) val av styrelseordförande
- p) i förekommande fall, val av revisorer och revisorssuppleanter
- q) val av valberedning. Valberedningen skall vara representativ för aktieägarsammansättningen i bolaget och ha till syfte att bidra till en lämplig och representativ styrelsesammansättning samt i övrigt skapa ett bra underlag för stämmans behandling av och beslut i de olika frågor som årsstämman för vart år bestämmer att valberedningen skall bereda.
- r) annat ärende som i behörig ordning hänskjutits till stämman.

§ 14

Bolaget skall vara ett avstämningsbolag och bolagets aktier skall vara registrerade i ett avstämningsregister enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument.

§ 15

Föreligger ett direkt hot mot bolagets eller dess dotterföretags trafikrättigheter för luftfart genom att bolaget eller dess dotterföretag bryter eller riskerar att bryta mot bestämmelser om ägande och kontroll i bilaterala luftfartsavtal eller i lag eller förordning rörande tillstånd för lufttrafik inom EES, skall styrelsen kunna besluta om inlösen av aktier i enlighet med punkt A nedan. Om sådan inlösen inte är möjlig eller enligt styrelsens bedömning inte är tillräcklig, skall nyteckning av förlagsaktier med de rättigheter som framgår av punkt B nedan kunna ske med stöd av utgivna teckningsoptioner, dock endast efter godkännande på bolagsstämman genom beslut som biträts av minst hälften av de på stämman avgivna rösterna.

Inlösen av aktier i enlighet med punkt A nedan och nyteckning av förlagsaktier med stöd av utgivna teckningsoptioner skall endast ske i sådan utsträckning att ovan nämnt hot enligt styrelsens bedömning undanröjs. Styrelsen skall därefter snarast besluta att inlösa förlagsaktier i enlighet med punkt B nedan i sådan utsträckning som är möjlig med beaktande av att ovan nämnt hot inte skall föreligga efter sådan inlösen.

A. Inlösen

Nedsättning av aktiekapitalet, dock inte under minimikapitalet, skall äga rum genom inlösen av aktier enligt följande grunder.

Styrelsen skall besluta att inlösa aktier som innehas av subjekt vilka inte har hemvist i Danmark, Norge eller Sverige och aktier som innehas av juridisk person med sådan hemvist, vilken inte direkt eller indirekt, kontrolleras av subjekt som har hemvist i Danmark, Norge eller Sverige. Aktier skall i första hand inlösas från subjekt som inte har eller inte kontrolleras av subjekt med hemvist i land inom EES.

Aktieägare vars aktier är registrerade hos Værdepapircentralen (VP) i Danmark skall med sikte på att möjliggöra bestämmande av hemvist enligt denna § 15 låta registrera namn, adress och aktieinnehav i särskild förteckning fördd av Unibank A/S, Selskabsservice/HH, Helgeshøjs Allé 33, DK-2630 Tåstrup. Sådan förteckning skall föras i enlighet med vid var tid gällande bestämmelser avseende förande av aktiebok i dansk aktiebolagslag. Vid inlösen skall aktier, som enligt utdrag från den av VPC AB i Sverige förda aktieboken/

förvaltarförteckningen, från den av Verdipapirsentralen (VPS) i Norge förda aktionärförteckningen och från den av Unibank A/S förda förteckningen i Danmark enligt ovan (gemensamt benämnda Registerutdrag), förvärvades senast inlösas först. För det fall förvärvstidpunkt ej kan fastställas, skall denna anses vara dag för beslut om inlösen och inlösen skall ske i förhållande till berörd aktieägares innehav. Om inte erforderligt antal aktier kan inlösas från subjekt som inte har, eller inte kontrolleras av subjekt med, hemvist i land inom EES, skall inlösen ske från övriga subjekt som saknar hemvist i Danmark, Norge eller Sverige. Härvid skall aktier som enligt Registerutdraget förvärvades senast inlösas först. För det fall förvärvstidpunkt ej kan fastställas, skall denna anses vara dag för beslut om inlösen och inlösen skall ske i förhållande till berörd aktieägares innehav. Det åligger envar aktieägare att tillse att hemvist vid varje tidpunkt framgår av Registerutdraget eller att på annat sätt på anmaning från bolaget styrka sin hemvist. Härutöver åligger det envar aktieägare som är en juridisk person att på anmaning av bolaget styrka vem som, direkt eller indirekt, kontrollerar sådan juridisk person. Aktieägare vars hemvist inte kan fastställas från Registerutdrag samt aktieägare som inte på anmaning av bolaget styrker direkt eller indirekt kontroll anses vid inlösen ha hemvist utanför EES.

Aktieägare, vars aktier efter beslut enligt denna bestämmelse kan komma att inlösas, skall skriftligen underrättas av bolaget med angivande av det antal aktier som kan komma att inlösas från sådan aktieägare (Antalet Inlösbara Aktier). Aktieägare har möjlighet att inom tio bankdagar efter underrättelse inför bolaget styrka sådan hemvist, och i förekommande fall sådan direkt eller indirekt kontroll av juridisk person, som kan medföra att sådan aktieägare inte omfattas av inlösen. Om aktieägare har reducerat sitt innehav med Antalet Inlösbara Aktier enligt Registerutdrag, som kan erhållas närmast efter fyrtionde bankdagen efter det att underrättelsen skickades ut, inlöses inga aktier från aktieägaren. Om denne däremot inte har reducerat sitt innehav med Antalet Inlösbara Aktier enligt sådant Registerutdrag, kan detta antal aktier omedelbart inlösas, eller det lägre antal aktier som erfordras för att innehavet skall vara reducerat med Antalet Inlösbara Aktier.

Inlösen sker utan återbetalning till aktieägaren. Nedsättningsbeloppet skall överföras till reservfonden.

B. Förlagsaktier

Bolaget skall utöver stamaktier även kunna utge förlagsaktier. Stamaktier och förlagsaktier skall var för sig kunna utges upp till bolagets högsta aktiekapital enligt § 5.

Förlagsaktier skall kunna inlösas. Om inte samtliga utestående förlagsaktier inlöses, skall inlösen ske från förlagsaktieägarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och i den mån detta inte kan ske genom lottning. Vid inlösen skall återbetalning ske med ett belopp som motsvarar aktiens nominella värde uppräknat från första dagen för registrering av förlagsaktie till och med dagen för utbetalning av inlösenbeloppet med en räntefaktor motsvarande STIBOR 90 dagar med tillägg av två procentenheter.

Förlagsaktie berättigar inte till utdelning eller till deltagande i fondemission. Upplöses bolaget, skall förlagsaktie berättiga till lika del i bolagets tillgångar som övriga aktier, dock inte med högre belopp än vad som motsvarar akties nominella värde uppräknat från första dagen för registrering av förlagsaktie till och med dagen för utskiftning med en räntefaktor motsvarande STIBOR 90 dagar med tillägg av två procentenheter.

§ 16

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut nya stamaktier och förlagsaktier, skall ägare av stamaktier och förlagsaktier äga företrädesrätt att teckna nya aktier av samma aktieslag i förhållande till det antal aktier innehavaren förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och i den mån detta inte kan ske, genom lottning.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut endast stamaktier eller endast förlagsaktier, skall endast ägare till aktier av detta aktieslag äga företrädesrätt att teckna aktier i förhållande till det antal aktier innehavaren förut äger (primär företrädesrätt). Aktier som inte tecknats med primär företrädesrätt skall erbjudas samtliga aktieägare till teckning (subsidiär företrädesrätt). Om inte sålunda erbjudna aktier räcker för den teckning som sker med subsidiär företrädesrätt, skall aktierna fördelas mellan tecknarna i förhållande till det antal aktier de förut äger och i den mån detta inte kan ske, genom lottning.

Beslutar bolaget att genom kontantemission eller kvittningsemission ge ut teckningsoptioner eller konvertibler avseende antingen endera stamaktier eller förlagsaktier eller aktier av bägge slagen, har aktieägarna företrädesrätt att teckna teckningsoptioner, som om emissionen hade gällt de aktier av endera eller bägge slagen som kan komma att nytecknas på grund av optionsrätterna, respektive företrädesrätt att teckna konvertibler, som om emissionen hade gällt de aktier av endera eller bägge slagen som konvertiblerna medför rätt att erhålla i utbyte.

Vad som ovan sagts skall inte innebära någon inskränkning i möjligheten att fatta beslut om kontant- eller kvittningsemission med avvikelse från aktieägarnas företrädesrätt.

Vid ökning av aktiekapitalet genom fondemission ska nya aktier emitteras av varje förekommande aktieslag i förhållande till det antal aktier av samma slag som finns sedan tidigare. Därvid skall gamla aktier av visst aktieslag medföra rätt till nya aktier av samma aktieslag. Vad som nu sagts skall inte innebära någon inskränkning i möjligheten att genom fondemission, efter erforderlig ändring i bolagsordningen, ge ut aktier av nytt slag. Bolagets firma är SAS AB. Bolaget är publikt (publ).

Denna bolagsordning antogs av årsstämman den 31 mars 2009

Legala frågor och kompletterande information

Väsentliga avtal

Det följande är en sammanfattning av väsentliga avtal (utöver de avtal som ingåtts i den löpande affärsverksamheten) som antingen Bolaget eller dess dotterbolag ingått under tvåårsperioden närmast före datumet för Prospektet, liksom en sammanfattning av andra avtal (som inte ingåtts i den löpande affärsverksamheten) som antingen Bolaget eller dess dotterbolag ingått och som innefattar förpliktelser eller rättigheter som är väsentliga för Koncernen vid datumet för Prospektet.

Star Alliance

Koncernen är medlem i Star Alliance, som är hörnstenen i Koncernens strategi avseende globala samarbetspartners och nätverk. Star Alliance är uppbyggt som ett nätverk av bilaterala eller multilaterala avtal som ingås mellan enskilda medlemmar. Se "Verksamhetsbeskrivning—Allianser och strategiska samarbetsavtal—Star Alliance" på sidan 55.

Den 10 juli 2009 beviljade det amerikanska transportdepartementet, the U.S. Department of Transportation ("**DOT**") Continental Airlines och ett antal av medlemmarna i Star Alliance, däribland SAS, konkurrensrättslig immunitet, vilket innebär att Continental Airlines kan ansluta sig till Star Alliance och samordna sina flygningar över Atlanten med medlemmarna i Star Alliance. Immuniteten är förknippad med vissa förbehåll. Bland annat omfattar den inte vissa former av prissamordning på linjer mellan dels New York och Newark å ena sidan, dels Köpenhamn respektive Stockholm å den andra. Den avser inte heller vissa linjer mellan USA och Kanada samt mellan USA och Kina. Om konkurrenssituationen förändras kan DOT upphäva dessa undantag i framtiden.

Samarbete med Lufthansa

Scandinavian Airlines har sedan 1996 bedrivit samarbete med Lufthansa inom ramen för en allians som är uppbyggd som ett joint venture. Alliansen innefattar såväl samarbete på flyglinjer mellan Skandinavien och Tyskland som gemensamma försäljnings- och marknadsaktiviteter. Se "Verksamhetsbeskrivning—Allianser och strategiska samarbetsavtal—Samarbete med Lufthansa och andra flygbolag" på sidan 56.

Kollektivavtal

Koncernen är bunden av kollektivavtal med 35 fackföreningar i Sverige, Norge och Danmark. De huvudsakliga yrkeskategorier som omfattas av kollektivavtalen är markpersonal, kabinpersonal och piloter. Mellan november 2008 och januari 2009 genomförde Bolaget och berörda fackföreningar extraordinära kollektivavtalsförhandlingar som resulterade i en kostnadsbesparing på kollektivavtalsområdet om cirka 12%, varav cirka en tredjedel är hänförlig till löner och två tredjedelar till arbetstid, kostnader för traktamenten, pensioner och försäkringar. Den totala kostnadsbesparingen beräknas uppgå till cirka 1 300 MSEK.

Koncernen inledde ytterligare förhandlingar med fackföreningar i juni 2009 i syfte att minska skillnaderna i Koncernens lönekostnader jämfört med konkurrenternas genom att försöka uppnå en minskning med 10-20% av främst löne- och pensionskostnader för piloter

och kabinpersonal. Som ett resultat av dessa förhandlingar ändrade Koncernen i november och december 2009 sina kollektivavtal med de fackföreningar som representerar kabinpersonalen i Sverige och Norge samt den danska markpersonalen. Dessa ändringar förväntas ge kostnadsbesparingar om cirka 130 MSEK. I februari 2010 undertecknade dessutom Koncernen en avsiktsförklaring med fackföreningar som representerar piloter och kabinpersonal som innehåller ett klart åtagande att enas om ytterligare åtgärder som ska resultera i kostnadsbesparingar om ytterligare 500 MSEK per år. Koncernen nådde en slutgiltig överenskommelse med piloternas och kabinpersonalens fackföreningar om dessa åtgärder den 12 mars 2010, vilken inkluderar frysningar och minskningar av löner, liksom minskade pensionsförpliktelser, traktamenten och andra ersättningar. Dessutom förhandlar Koncernen, som en del av Core SAS, för närvarande med vissa av sina fackföreningar om ytterligare kostnadsbesparingar, inklusive produktivitetsförbättringar, motsvarande 500 MSEK till följd av ändringar i kollektivavtalen.

Förvärv och avyttringar

Historiskt har Koncernen avyttrat vissa dotterbolag och ägarandelar som ett led i strategin att fokusera på flygplansverksamhet som sin kärnverksamhet och på den nordiska marknaden. Se "Operationell och finansiell översikt—Översikt—Sammanfattning av avyttringar" på sidan 68. Under de senaste två åren gjorde Koncernen följande avyttringar av väsentlig betydelse för Koncernen.

Avtal avseende försäljning av airBaltic

Den 16 december 2008 ingick SAS Konsortiet avtal om försäljning av sin ägarandel om 47,2% i airBaltic till airBaltics ledning för 14 MLVL (cirka 216 MSEK). Lettisk lag tillämpas på transaktionen. Bolaget offentliggjorde den 30 januari 2009 att transaktionen genomförts. Därutöver konsoliderade Koncernen den 29 januari 2009 de lån som lämnats till airBaltic före avyttringen så att dessa regleras av samma lånevillkor. Enligt lånevillkoren lämnade Koncernen två lån till airBaltic om 52,9 MUSD och 3 MLVL, vilka ursprungligen förföll den 31 mars 2009. I maj 2009 begärde dock airBaltic en förlängning av lånens löptid. Efter en ändring av låneavtalet den 20 januari 2010 har lånens löptid förlängts så att de förfaller till betalning den 30 april 2010. Per dagen för Prospektet uppgick de utestående beloppen för dessa lån till 49,0 MUSD och 4,4 MEUR (ett resultat av omräkningen av lånet i LVL till ett lån denominerat i euro). Koncernen har också förlängt ytterligare ett lån på beloppet 10,7 MUSD till airBaltic, vilket representerar belopp som ska återbetalas av airBaltic i samband med bränslesäkring och andra tjänster från Koncernen under 2008 och 2009. Detta lån förfaller den 31 oktober 2012. Förfalldagen kan komma att senareläggas efter överenskommelse mellan parterna

Avtal avseende försäljning av Spanair

Den 30 januari 2009 ingick Bolaget och dess dotterbolag Spanair Holding, S.L. (tillsammans "**Säljarna**") ett slutligt avtal med Inicia-tives Empresariales Aeronáutiques, S.A. ("**Köparen**"), enligt vilket Köparen förvärvade en majoritetsandel i Spanair för 1 EUR och försäljningen slutfördes under första kvartalet 2009. Efter försäljningen

kvarstår Bolaget som minoritetsägare av 19,9% av aktierna i Spanair. Avtalet innehåller sedvanliga garantiåtaganden. Garantianspråk från Köparen skall framställas inom arton månader från tillträdesdagen och Säljarnas maximala ansvar för eventuella garantibrott är begränsat till sammanlagt 10 MEUR. Spansk lag tillämpas på transaktionen.

Avtalet grundar sig på ett åtföljande finansieringspaket om upp till 285 MEUR, som har tillhandahållits eller skall tillhandahållas eller anskaffas av Spanair, Säljarna och Köparen innefattande följande:

- Bolaget har tillhandahållit ett kapitaltillskott om 20 MEUR genom att omvandla de vinstandelslån och/eller de lånefaciliteter som Bolaget beviljat Spanair sedan den 1 november 2008, vilket genomförts i form av en kapitalökning i Spanair.
- Bolaget har överenskommit att tillhandahålla ett säljarlån till Spanair bestående av tre lånetrancher:
 - a) För att finansiera Spanairs verksamhetsrelaterade kassabehov och omstrukturingskostnader från den 1 november 2008 till den 31 mars 2009 samt kostnader för stämpelskatter som härrör från kapitaliseringen av vissa lån, har Bolaget under 2008 tillhandahållit Spanair ett lån om 99 MEUR ("**Tranche A**"). Tranche A förfaller till betalning i januari 2014, men kan förlängas med perioder om ett år i taget för det fall en återbetalning skulle medföra att Spanair blir insolvent;
 - b) Spanair åtog sig att efter bästa förmåga anskaffa upp till 50 miljoner EUR genom extern finansiering och Bolaget har samtyckt till att garantera sådan finansiering. Skulle Spanair emellertid inte lyckas anskaffa denna summa, helt eller delvis, har Bolaget åtagit sig att tillhandahålla Spanair ett lån om upp till 50 MEUR ("**Tranche B**"). Bolaget kan kvitta lån tagna under Tranche B mot nettobelopp som Spanair är skyldigt Bolaget (såsom kommersiella kundfordringar). Per den 31 mars 2010 har Spanair utnyttjat hela Tranche B (50 MEUR). Tranche B förfaller till betalning i januari 2014, men kan förlängas ett år i taget för det fall en återbetalning skulle medföra att Spanair blir insolvent; och
 - c) Nya garantier om upp till 36 MEUR skall tillhandahållas av Bolaget för att ersätta befintliga rörelsegarantier som Bolaget lämnat Spanair (till exempel avseende leveransavtal ("**Tranche C**"). Villkoren för de nya garantierna, inklusive förfallodatum, skall motsvara de villkor som gäller för de befintliga rörelsegarantier som ersätts, garantierna upphör efter den 30 januari 2014. Per dagen för Prospektet har Spanair utnyttjat 24 MEUR av Tranche C. De återstående 12 MEUR av garantierna är inte längre tillgängliga för Spanair, eftersom Tranche C förföll den 31 december 2009.

Spansk lag är tillämplig på säljarlånet och och säljarlånet är underställt en extern kreditlånefacilitet, ingången i februari 2010, mellan Spanair och ett konsortium av banker rörande finansiering till ett belopp om upp till 50 MEUR

- Köparen samtyckte till att på tillträdesdagen förse Spanair med ett aktieägartillskott uppgående till 80 MEUR ("**Aktieägartillskottet**"). För det fall ett underskott skulle uppstå i Aktieägartillskottet skulle Bolaget förse Köparen med ett övergångslån om upp till 30 MEUR. Per dagen för Prospektet har Köparen utnyttjat hela

övergångslånet, vilket förfaller till betalning den 31 december 2010. Lånebeloppet och utestående ränta skall betalas till fullo på förfallodagen. Spansk lag är tillämplig på övergångslånet.

Därutöver har Bolaget gjort vissa åtaganden att hålla Köparen och Spanair skadeslösa avseende vissa framtida krav mot Spanair och föruster för Spanair i samband med Bolagets försäljning av AeBal.

Avtal avseende försäljning av bmi

I oktober 2009 ingick Koncernen ett avtal om att sälja sin 20% -iga ägarandel i bmi till ett av Lufthansas intresseföretag för en köpeskilling om 19 MGBP och försäljningen slutfördes i november 2009. Dessutom betalade Lufthansa 19 MGBP till Koncernen för annullering av Koncernens rättigheter enligt aktieägaravtalet från 1999 rörande Koncernens och Lufthansas ägandeintressen i bmi. Enligt försäljningsvillkoren ska Koncernen erhålla ytterligare betalningar från Lufthansa om ytterligare värde realiserar i bmi genom vissa kvalificerade transaktioner, däribland en försäljning, inom en period på två år från försäljningen av Koncernens andel. Koncernen har förbundit sig att betala upp till 19 MGBP till Lufthansa om bmi skulle bli insolvent inom två år från försäljningen.

Ändringar av kreditavtal

I februari 2009 omförhandlade Koncernen villkoren för fem låneavtal, motsvarande 6 461 MSEK av Koncernens lån per den 31 december 2008, varvid förfallotidpunkterna för dessa lån senarelades till mellan 2012 och 2013.

I februari 2010 genomförde Koncernen nya förhandlingar med sina långivare om att ändra villkoren för fyra låneavtal om cirka 5 039 MSEK av Koncernens lån per den 31 december 2009. Långivarna har beviljat dispens för efterlevnaden av vissa åtaganden till dess att antingen alla villkor för de ändrade lånevillkoren är uppfyllda eller till den 14 maj 2010. Koncernen förhandlade med långivarna om att ändra villkoren för låneavtalen i syfte att förlänga förfallodatumen för låneavtalen till 2013 och att ändra villkoren för de finansiella åtagandena. Dessa ändringar villkoras bland annat av att Företrädesemissionen inbringar en nettoemissionslikvid om 4 000 MSEK. Se "Operationell och finansiell översikt—Likviditet och kapitalresurser—Lån" på sidan 93.

Twister och skiljedomsförfaranden

Koncernen är involverad i tvister, varav några kommer att avgöras i domstol. Reserveringar görs i Koncernens räkenskaper i de fall Koncernen bedömer att det finns en sannolik och kvantifierbar risk för ansvar. I det följande beskrivs de tvister som bedöms vara av väsentlig betydelse för Koncernen och som nyligen har haft en ogynnsam utgång, eller som skulle kunna få en ogynnsam utgång, vilket skulle kunna få en väsentligt negativ finansiell effekt på Koncernen.

Utredning avseende flygfraktbranschen

Den 14 februari 2006 offentliggjorde EU-kommissionen och USA:s justitiedepartement att de inlett utredning om misstänkt prissamordning med avseende på vissa tilläggsavgifter i flygfraktbranschen. SAS Cargo är ett av flera flygfraktbolag som berörs av undersökningarna. SAS Cargo ingick den 21 juli 2008 ett avtal (så kallat plea agreement) enligt vilket Bolaget erkände överträdelse av USA:s konkurrenslagar och accepterade att betala ett bötesbelopp om 52 MUSD i form av

avbetalningar under fyra år som uppgörelse avseende justitiedepartementets utredning. Detta avslutade de amerikanska myndigheternas utredning och reglerade samtliga ansvarsfrågor i samband med denna. SAS Cargo fortsätter att samarbeta med de amerikanska myndigheterna i samband med utredningarna av andra flygbolag, även om inga ytterligare förfrågningar om samarbete mottagits på dagen för Prospektet.

Vad gäller den utredning som bedrivs av EU-kommissionen utfärdade kommissionen en anklagelseskraft, ett så kallat Statement of Objections, den 20 december 2007 där kommissionen gjorde gällande att vissa förfaranden inom flygfraktssektorn som varit föremål för utredningen utgjorde överträdelser av EU:s konkurrensregler. De berörda bolagen inom Koncernen ingav skriftliga svar på Statement of Objections i april 2008 och framlade muntligen sin syn på anklagelserna mot dem vid en förhandling som hölls i månadsskiftet juni-juli 2008. Ett beslut från EU-kommissionen förväntades under 2009, men har ännu inte kommit. Även om det inte är möjligt för Koncernen att förutspå den exakta tidpunkten för beslutet, väntas ett beslut under 2010 (och kan komma redan under andra kvartalet 2010). Det är Koncernledningens uppfattning att Koncernen sannolikt kommer att bötfällas av EU-kommissionen. Det slutgiltiga bötesbeloppets storlek kan komma att påverkas av ett flertal olika faktorer, inklusive de argument Koncernen framfört till sitt försvar. Med tanke på anklagelsernas natur är det troligt att en ogynnsam utgång kommer att ha en väsentlig negativ finansiell effekt på Koncernen. Det är dock inte möjligt att kvantifiera ett sådant potentiellt ansvar och av detta skäl har inga reserveringar gjorts i Koncernens räkenskaper med anledning av utredningen.

Koncernen samarbetar med myndigheter i andra jurisdiktioner, såsom Schweiz och Sydkorea, i samband med dessa myndigheters utredningar av misstänkt prissamordning på flygfraktmarknaden. 2009 inledde de sydkoreanska myndigheterna en formell utredning av flera flygbolag, däribland Koncernen, men Koncernledningen tror inte att utredningen, i de delar där den rör Koncernen, är av väsentlig betydelse. Det kan dock inte uteslutas att myndigheter i andra jurisdiktioner kan komma att inleda formella utredningar eller rikta anspråk mot Koncernen framöver.

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

Anklagelser om kartellbildning av flygpasageraravgifter på linjer över Stilla havet

Koncernen och vissa andra europeiska flygbolag har tillkommit som svarande i ett sedan tidigare pågående mål i Kalifornien rörande påstådd kartellbildning av flygpasageraravgifter på linjer över Stilla havet. Koncernen, som inte trafikerar några sådana linjer, bestrider

talans bestämt, bland annat på grund av att Bolaget inte konkurrerar på den marknad som målet rör. Eftersom det är omöjligt att kvantifiera det eventuella ansvar som målet i Kalifornien skulle kunna resultera i eller att förutspå utgången har det inte gjorts några reserveringar i Koncernens räkenskaper med anledning av stämningarna. En ofördelaktig utgång i detta mål skulle kunna få en väsentlig negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Anklagelser framställda av Norwegian Air Shuttle

Norwegian Air Shuttle väckte 2008 talan mot Bolaget och Scandinavian Airlines inför norsk domstol för påstådd underprissättning och otillbörlig användning av information som Norwegian Air Shuttle ansåg vara affärshemligheter. Norwegian Air Shuttle tilldömdes den 19 maj 2008 skadestånd om totalt 132 MNOK jämte rättegångskostnader om 7 MNOK i första instans. Bolaget deponerade det totala beloppet på ett spärrat bankkonto, men ingen reservation gjordes i Bolagets räkenskaper. Målet överklagades av Bolaget och Norwegian Air Shuttle och domstolsförhandlingarna ägde rum under hösten 2009. Den 16 mars 2010 dömde Lagmannsretten till Norwegian Air Shuttles favör och utdömde skadestånd om 160 MNOK plus rättegångskostnader om 14,7 MNOK. Överinstansens dom var inte enhällig. Rättens "ordförande" utfärdade en lång skiljaktig mening och avgjorde målet till Bolagets fördel genom att avvisa Norwegian Air Shuttle's skadeståndskrav. Bolaget anser att det finns starka argument för en ändring av avgörandet och överväger för närvarande en möjlig begäran om prövningstillstånd till högsta domstolen i Norge. Om prövningstillstånd inte skulle medges eller om ett överklagande inte vinner framgång kommer Lagmannsrettens nyligen avkunnade dom att ha en negativ effekt på Koncernens resultat och likviditet om cirka 200 MSEK.

Tvist med kabinpersonal

I januari 2008 väckte cirka 190 kabinanställda talan mot Scandinavian Airlines med yrkande att domstolen skulle fastställa att Bolaget är skyldigt att ersätta kärande parter för avstående av viss lön. Enligt käranden avstod de anställda 1974 sin rätt till löneökningar mot en rätt till förtidspension, en rätt som sedermera upphört att gälla utan att kompensation utgätt.

Inga belopp har specificerats i talan men bör motsvara det totala beloppet av de avstådda löneökningarna under åren 1974-2004. Scandinavian Airlines har bestridit talan bland annat med åberopande av preskription. Bolaget anser att risken för en ogynnsam utgång är begränsad, och inga reserveringar har gjorts i Bolagets räkenskaper. Huvudförhandling i detta mål hölls den 30 mars 2010 och ett slutligt beslut förväntas tidigt i maj 2010.

Norsk skattetvist

Den norska Skatteklagenemnden har den 27 januari 2010 avlagit SAS Scandinavian Airlines Norge AS:s (ett dotterbolag som tidigare drev Scandinavian Airlines norska flygverksamhet före Koncernens omstrukturering 2009) överklagande av den norska skattemyndighetens tidigare beslut från den 13 februari 2009 (avseende räkenskapsåren 2004 och 2005). Enligt beslutet skall tillgångar överlätna av Koncernen som en del av omstruktureringen i Norge 2004 till ett värde av cirka 500 MNOK, allokeras till icke avskrivningsbara start- och landningslotter som ansetts tillhöra SAS Scandinavian Airlines Norge AS. De avskrivningar som gjorts på tillgångarna under de aktuella räkenskapsåren uppgår till cirka 180 MNOK. Dessa har av SAS

Scandinavian Airlines Norge AS återförts till beskattning tillsammans med avskrivningar för senare beskattningsår vilket har lett till en ökning av den beskattningsbara inkomsten som har kvittats mot tidigare outnyttjade underskottsavdrag. SAS Scandinavian Airlines Norge AS avser att överklaga Skatteklagenemndens beslut. Om SAS Scandinavian Airlines Norge AS vinner framgång i överklagandet kommer detta att medföra en ökning av skattemässiga underskottsavdrag.

Anspråk rörande Quantum Air

I samband med Quantum Airs brott mot sina skyldigheter enligt leasingavtal som ingåtts med Koncernen som leasinggivare eller garant har Koncernen inlett ett antal rättsprocesser mot Quantum Air. Koncernen har även inlett ett skiljeförfarande mot Quantum Airs ägare Proturin som också är garant för vissa förpliktelser som avser ett lån om 5,7 MEUR, som förfallit till betalning till Koncernen. Quantum Air och Proturin har framställt olika skadeståndsanspråk mot Bolaget, och hotat att vidta rättsliga åtgärder rörande skada och förlust till följd av uppsagda leasingavtal, och påstått kontraktsbrott vid försäljningen av aktierna i Quantum Air till Proturin. Utvecklingen av de olika ärendena och deras ekonomiska effekter för Koncernen är svåra att bedöma. Koncernen gjorde en avsättning på 133 MSEK under fjärde kvartalet 2009 rörande möjliga framtida förluster.

Anklagelser framställda av Pilotförbundet

Bolaget mottog den 10 mars 2010 ett brev från den svenska fackföreningen, "Pilotförbundet", samt ett antal av dess medlemmar (ej specificerade i brevet) rörande en eventuell stämning. Anklagelserna hänför sig till vissa anställningsvillkor (justeringar i senioritetsregler) för piloter som tidigare var anställda av det svenska flygbolaget Linjeflyg och som i samband med Bolagets förvärv av Linjeflyg 1993 anställdes av Bolaget. Pilotförbundet påstår att dessa justeringar i senioritetsregler strider mot EU:s regler rörande diskriminering mot bakgrund av nationalitet. Det krav som Pilotförbundet kan komma att framställa är inte kvantifierat eller indikerat i brevet och Bolaget har därför inte tillförlitligt bedömt de risker som kan vara förenade med anklagelserna. Baserat på en inledande preliminär granskning anser Bolaget att risken för en negativ utgång i saken är begränsad och inga avsättningar har gjorts.

Övriga utredningar av EU-kommissionen

EU-kommissionen utreder eventuell kartellbildning rörande passagerarflygtjänster mellan Japan och Europeiska unionen. Den 11 mars 2008 genomförde EU-kommissionen oanmälda inspektioner i flera internationella flygbolags lokaler för att samla information för denna utredning. Koncernen omfattades inte av dessa oanmälda inspektioner, men den 28 september 2009 fick Koncernen en formell begäran om information från EU-kommissionen rörande utredningen. Begäran om information, som Koncernen besvarade den 21 oktober 2009, gav inte Koncernen någon ny information om de möjliga olagliga förfarandena som EU-kommissionen undersöker. EU-kommissionen har inte framställt några anklagelser eller anspråk mot Koncernen och det är omöjligt att i nuläget bedöma riskerna för att Koncernen anklagas för något olagligt förfarande.

Transaktioner med närstående

Vid leverans av tjänster och produkter mellan bolag inom Koncernen tillämpas affärsmässiga villkor och marknadsprissättning. Samtliga koncerninterna transaktioner, balansposter, intäkter och utgifter elimineras vid konsolidering av Koncernens räkenskaper, och ingår därför inte i Koncernens redovisade omsättning. För information om Koncernens intäkter från intresseföretag, se Not 37 till de finansiella rapporterna som inkluderats i detta Prospekt.

Ingen ledamot av Styrelsen eller medlem av Koncernledningen har för närvarande – eller har under den period som omfattas av den historiska finansiella informationen i detta Prospekt (dvs. 2007 till 2009) haft – någon direkt eller indirekt delaktighet i någon affärstransaktion med Bolaget som är, eller varit, ovanlig till sin karaktär eller sina villkor. Bolaget har under nämnda period inte lämnat lån, ställt garantier eller ingått borgensförbindelser till eller till förmån för någon av dessa personer.

Väsentliga dotterbolag

Bolaget är moderbolag i Koncernen. Följande tabell utvisar Bolagets väsentliga dotterbolag:

Dotterbolag	Registreringsland	Andel aktier och röster
SAS Danmark A/S	Danmark	100%
Individual Holdings AB	Sverige	100%
SAS Norge AS	Norge	100%
SAS Sverige AB	Sverige	100%
SAS Tech AB	Sverige	100%
SAS Cargo Group A/S	Danmark	100%
Widerøe's Flyveselskap AS	Norge	100%
Blue1 Oy	Finland	100%
SAS Ground Services Danmark A/S	Danmark	100%
SAS Ground Services Norge AS	Norge	100%
SAS Ground Services Sverige AB	Sverige	100%

Tillgängliga handlingar

Kopior av följande handlingar hålls tillgängliga under Teckningstiden på vardagar under ordinarie arbetstid på Bolagets kontor, Frösundaviks Allé 1 i Solna, Sverige:

- Bolagets bolagsordning;
- Bolagets årsredovisningar för räkenskapsåren 2009, 2008 och 2007; samt
- Bolagets bokslutskommuniké för räkenskapsåret 2009.

Handlingarna finns även tillgängliga i elektroniskt format på Bolagets hemsida, www.sasgroup.net.

Luftfartens reglering

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

Internationell reglering

Chicagokonventionen och ICAO

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

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

Romkonventionen

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

Romkonventionen innehåller vissa ansvarsbegränsningar och är endast tillämplig på markskador i en fördragsslutande stat som orsakas under flygning av ett flygplan registrerat i en annan fördragsslutande stat. ICAO har föresatt sig att modernisera Romkonventionen, framför allt på grund av händelserna den 11 september 2001 samt uppfattade brister i konventionens ersättningsmekanism och ansvarsbegränsningarna i densamma. Denna process har resulterat i två ICAO-utkast till konventioner (avseende skador som uppstår till följd av allmänna risker vid luftfart respektive olagliga handlingar). Målet med de två nya konventionerna är att säkerställa skälig kompensation för de drabbade utan att flygbolagens ekonomiska och juridiska bördor ökas på ett orimligt sätt. Konventionerna syftar till att modernisera det befintliga systemet genom att motverka de upplevda bristerna i ansvarsbegränsningarna och ge både flygbolag och de som drabbas ekonomisk trygghet, men också att skapa ett mer

förutsägbart ersättningsystem. De två utkasterna övervägdes vid en diplomatkonferens som hölls mellan den 20 april och den 2 maj 2009. Konferensen antog de två nya luftfartskonventionerna. Den första konventionen är konventionen om ersättning för skada som luftfartyg förorsakar tredje part i händelse av olagliga handlingar (den "**första konventionen**"), inkluderande sabotage och terrorism. Den första konventionen syftar till att ge ersättning för skada på tredje part som orsakas av olagliga handlingar i ett flygplan. Centralt för den första konventionen är bildandet av en internationell ersättningsfond för civil luftfart, som kommer att kunna ge ersättning till personer som lider fysisk skada eller egendomsskada till följd av olagliga handlingar i ett flygplan under flygning. Den andra konventionen är konventionen om ersättning för skada som luftfartyg förorsakar tredje part (den "**andra konventionen**"). Den andra konventionen täcker skador som orsakas av något annat än olagliga handlingar och möjliggör ersättning till offer. Bolaget bedömer dock att det kommer att dröja flera år innan de nya konventionerna ratificeras och träder ikraft.

Montrealkonventionen

Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter från 1999 ("**Montrealkonventionen**") är ett legalt ramverk som reglerar flygbolagens ansvar vid skada och försening som orsakas av passagerare, bagage eller gods under internationella flygningar. I december 2009 hade Montrealkonventionen 93 parter, inklusive samtliga EU:s medlemsstater, Norge, USA, Kina och Japan. Enligt förordning (EG) nr 889/2002 om ändring av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor har reglerna i Montrealkonventionen utsträckt till att vara tillämpliga på samtliga flygningar, såväl inrikes som internationella, som utförs av flygbolag med licens i EU:s medlemsstater.

Bilaterala luftfartsavtal

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

Krav på nationellt majoritetsägande och nationell kontroll har ansetts strida mot den fria etableringsrätten inom EU. EU:s mål är att

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

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

Av det ovanstående följer att om Bolaget skulle upphöra att vara majoritetsägt eller kontrollerat av stater, medborgare och/eller juridiska personer i Skandinavien eller EU, kan de avtalslutande staterna i aktuella bilaterala avtal teoretiskt sett neka Scandinavian Airlines landningsrättigheter enligt dessa avtal. Detsamma skulle gälla för Koncernens dotterbolag Widerøe och Blue1. Se "– Reglering inom EU–Operativ licens och drifttillstånd; krav på verksamhet och ägande" på sidan 123.

För närvarande är Danmark, Norge och Sverige parter i bilaterala luftfartsavtal med cirka 100 länder, medan EU har ingått 34 luftfartsavtal. Se "– Open Skies-avtalet mellan EU och USA" på sidan 123.

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

Open Skies-avtalet mellan EU och USA

Det så kallade Open Skies-avtalet mellan EU och USA undertecknades den 30 april 2007 och trädde i kraft den 30 mars 2008. Avtalet ersatte befintliga bilaterala avtal mellan EU:s medlemsstater och USA och utgör ramverket för ett öppet luftrum, "Open Skies". Enligt avtalet har samtliga flygbolag i EU och USA rätt att flyga mellan varje flygplats i EU och USA. Amerikanska flygbolag får även flyga mellan platser inom EU. EU-flygbolag får dock inte trafikera inrikeslinjer i USA. Den 17 december 2009 utvidgades avtalet och omfattar nu även Norge och Island.

Transitöverenskommelsen

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

Reglering inom EU

Operativ licens och drifttillstånd; krav på verksamhet och ägande

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

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

Koncernens samtliga flygbolag innehar egna operativa licenser. Vad avser Scandinavian Airlines har operativa licenser utfärdats till delägarna i SAS Konsortiet, dvs. SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB. Flygverksamhet utförs genom SAS Konsortiet, som i sin tur innehar ett AOC som utfärdats gemensamt av de tre skandinaviska myndigheterna. Widerøes Flyveselskap AS och Blue1 har egna AOC.

Den nuvarande ägarstrukturen – enligt vilken de skandinaviska staterna äger sammanlagt 50% av Aktierna och den största delen av de övriga Aktierna innehas av skandinaviska aktieägare – uppfyller kraven för ägande och kontroll i förordning (EG) nr 1008/2008 samt upprätthåller skandinaviskt ägande och kontroll i enlighet med tillämpliga bilaterala luftfartsavtal och särskilda arrangemang hänförliga till dessa. Om staternas ägarandel skulle minska och majoritetsägandet skulle övergå från att vara skandinaviskt till personer utanför EES kan det uppkomma situationer i vilka Bolaget riskerar att bryta mot bestämmelser avseende ägande och kontroll i bilaterala luftfartsavtal och/eller lagar och förordningar gällande tillstånd att bedriva lufttrafik inom EES. Om den huvudsakliga kontrollen förblir inom EES skulle dessa risker emellertid minska avsevärt. För att säkerställa att Bolaget även i fortsättningen väsentligen ägs och faktiskt kontrolleras av skandinaviska intressen så länge detta erfordras av luftfartspolitiska skäl, finns det i Bolagets bolagsordning en möjlighet för Styrelsen att besluta om inlösen av Aktier som innehas av icke-skandinaver genom minskning av Bolagets aktiekapital. Om sådan inlösen inte skulle vara möjlig eller, enligt Styrelsens bedömning, inte skulle vara tillräcklig, kommer skandinaviska fysiska och juridiska personer – förutsatt godkännande från bolagsstämman – att teckna nya förlagsaktier med stöd av teckningsoptioner som Bolaget emitterat till, och som för närvarande innehas av, ett helägt dotterbolag. En förutsättning för båda dessa åtgärder är att det föreligger ett direkt hot mot Bolagets eller dess dotterbolags trafikrättigheter genom att Bolaget eller dess dotterföretag bryter mot eller riskerar att bryta mot bestämmelser om ägande och kontroll i bilaterala luftfartsavtal eller i lagar eller förordningar rörande tillstånd för flygtrafik inom EES. Åtgärderna får vidare endast vidtas i sådan utsträckning att hotet därigenom undanröjs. Se "Aktiekapital och ägarförhållanden–Skydd för Koncernens trafikrättigheter för luftfart enligt bolagsordningen" på sidan 101.

Det gemensamma europeiska luftrummet

2004 antog kommissionen förordningar i syfte att förbättra effektiviteten och förstärka säkerheten i EU:s flygledningssystem, innebärande en omstrukturering av det europeiska luftrummet

med utgångspunkt i flygtrafikflödet snarare än nationsgränser (det gemensamma europeiska luftrummet, "Single European Sky"). Regelverket avseende Single European Sky består av fyra förordningar: förordning (EG) nr 549/2004 fastslår ramen för Single European Sky; förordning (EG) nr 550/2004 reglerar flygledningstjänster; förordning (EG) nr 551/2004 styr organisation och användning av nationella luftrum; och förordning (EG) nr 552/2004 reglerar drifts-kompatibilitet hos det europeiska nätverket för flygledningstjänster. Kommissionen har gett Eurocontrol, den europeiska organisationen för flygsäkerhet, mandat att utarbeta regler för implementeringen av Single European Sky. Reglerna tas fram i samråd med medlemsstaterna och flygindustrin, men utvecklingen har varit trög till följd av nationella överväganden och det faktum att varje stat värnar skyddet av det egna luftrummet.

Den institutionella EU-processen avseende den andra regleringen av Single European Sky ("SES II"), varigenom de förordningar som antogs 2004 revideras, fortskrider. SES II syftar till att ytterligare förbättra den övergripande effektiviteten av strukturen i och nyttjandet av det europeiska luftrummet. SES II avser uppnå detta genom att fastställa bindande resultatmål för leverantörerna av flygledningstjänster inom bland annat säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, samt genom att stödja den tekniska utvecklingen av flygtrafikledningssystem och bredda EASA:s (Europeiska byrån för luftfartssäkerhet) ansvar. Kommissionen antog förslagen i SES II den 25 mars 2009. Förordningarna kommer att implementeras gradvis från 2010 och vara fullt implementerade 2014. Företaget tror inte att SES II kommer att kräva några investeringar från Koncernens sida och att SES II kommer att få positiva effekter för praktiskt taget alla flygbolag som är verksamma inom EU.

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

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

2004 ändrades förordning (EEG) nr 95/93 i syfte att förbättra procedurerna för utnyttjande av slots och ge nya aktörer åtkomst till slots. Den ändrade förordningen innehåller även kriterier, inklusive teknik- och miljörelaterade överväganden, som skall användas vid tilldelningen av slots samt föreskriver att flygplatsernas slotsamordnare skall vara oberoende och att deras beslut skall kunna prövas juridiskt. Flygplatsernas slotsamordnare har rätt att återkalla enskilda slots eller en serie slots för återstoden av en trafikprogramperiod som en sanktion mot flygbolag som missbrukar slotförfarandet, till exempel genom att verka på tider som inte har godkänts av slotsamordnaren.

Flygbolag kan under vissa förutsättningar byta slots med varandra och sedan den 30 april 2008 accepterar kommissionen sekundär handel med slots så länge sådana byten sker på ett transparent sätt och hänsyn tas till samtliga övriga administrativa krav för slottilldelning som anges i den tillämpliga förordningen.

En ändring av förordningen antogs den 18 juni 2009 (förordning (EG) nr 545/2009), vilken speglar de exceptionella omständigheter som finanskrisen skapat. Ändringen innebär att outnyttjade slots under sommarperioden 2009 (31 mars–31 oktober 2009) inte automatiskt leder till att flygbolagen förlorar rätten till dessa slots sommaren 2010.

Ground handling

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

Kommissionen överväger just nu en ändring av direktiv 96/67/EG i syfte att öka konkurrensen på marknaden för ground handling-tjänster samtidigt som man säkerställer ground handling-personalens sociala skydd. En offentlig konsultation av effekterna av en eventuell ändring av direktivet har initierats av kommissionen och sista dagen för svar är den 12 februari 2010.

Prissättning

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

Flygplatsavgifter och avgifter för flygledningstjänster

Flygbolagen tar ut avgifter för inkommande och utgående flyg baserat på flera olika kriterier. Direktiv 2009/12/EG antogs den 11 mars 2009 och anger ett gemensamt ramverk för reglering av flygplatsavgifter. Direktivet gäller för alla flygplatser inom medlemsstaterna med en årlig trafik på över fem miljoner passagerare samt den flygplats som har flest passagerare i respektive medlemsstat, även om det är färre än fem miljoner. Direktivet föreskriver att inga flygplatsanvändare ska diskrimineras, att gemensamma och transparenta avgiftssystem skapas, att konsultation ska ske mellan de organ som hanterar flygplatser och flygplatsanvändare vad gäller flygplatsavgifter och att oberoende nationella tillsynsmyndigheter upprättas inom respektive medlemsstater som ska säkerställa att direktivet tillämpas korrekt. Direktivet kräver inte att flygplatsavgifterna ska vara identiska, men eventuella skillnader måste vara kostnadsrelaterade, transparenta och icke-diskriminerande. Medlemsstaterna ska ha implementerat direktivet senast den 15 mars 2011.

I en rapport från Kommissionen fastslogs nyligen att icke-diskriminerande säkerhetsavgifter är nödvändigt för att säkerställa rättvis konkurrens mellan flygplatser. Följaktligen föreslog kommissionen den 11 maj 2009 ett nytt direktiv avseende säkerhetsavgifter. I förslaget till nytt direktiv krävs bland annat att flygplatsernas säkerhetsavgifter inte ska diskriminera olika passagerare eller flygbolag, och att flygplatsmyndigheterna regelbundet ska diskutera flygplatsernas säkerhetsavgifter

med flygbolagen. Förslaget behandlas just nu av rådet och det är okänt när det kan komma att antas.

Säkerhetsskydd

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

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

Som ett positivt resultat av tekniska framsteg inom bagagekontroll har Kommissionen lagt fram ett förslag till en gradvis utfasning av vätskebegränsningarna i passagerarnas handbagage. Från den 29 april 2011 föreslås att kraven på sökning efter vätskor hos transitpassagerare tas bort och från den 29 april 2013 upphävs vätskebegränsningarna i passagerarnas handbagage helt och hållet. Då förväntas alla flygplatser inom EU ha de sofistikerade skannrar som gör de nuvarande begränsningarna överflödiga.

Flygsäkerhet

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

EASA är ett EU-organ som inrättats enligt förordning (EG) nr 1592/2002 (senare upphävd av förordning (EG) 216/2008). Enligt (EG) nr 216/2008 inbegriper EASA:s ansvarsområden tillhandahållande av expertråd till EU inför ny lagstiftning, implementering och övervakning av säkerhetsregler, typcertifiering av flygplan och komponenter, tillståndsgivning till flygplansoperatörer utanför EU samt säkerhetsanalys och -forskning. EASA arbetar tillsammans med EES-ländernas nationella luftfartsmyndigheter och har övertagit vissa av deras uppgifter i syfte att gynna standardiseringen av luftfarten inom EES. Som en följd av antagandet av SES II kommer EASA:s ansvar att utvidgas ytterligare till områden som exempelvis säkerhetsaspekter av flygledningstjänster och flygtrafikledning. Se "**Reglering inom EU – Det gemensamma europeiska luftrummet**" på sidan 123.

Konsumentskydd

Inom EU finns ett antal konsumentskyddsregler på flygsektorn. Flygpasagerare som har nekats ombordstigning på en flygning till vilken de har en giltigt biljett har rätt till kompensation enligt förordning (EG) nr 261/2004. Denna förordning uppställer även fasta kompensationsnivåer för passagerare vid inställda flygningar, med undantag för fall då flygbolaget kan bevisa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter, som till exempel dåligt väder, förseningar på grund av flygledningen eller säkerhetsproblem. Begreppet "extraordinära omständigheter" har varit föremål för flera

olika tolkningar och EU-domstolen försökte i en dom meddelad den 22 december 2008 (mål C-549/07) klargöra detta begrepp vad avser inställning på grund av tekniskt fel. Domstolen slog fast att tekniska problem – till exempel ett motorfel som upptäcks under en rutinkontroll – normalt sett inte utgör "extraordinära omständigheter".

En återkommande fråga inom konsumentskyddsområdet är underlåtenhet att utbetala tillräcklig ersättning vid överbokade eller inställda flygningar. Vissa flygbolag har inte alltid fullt ut uppfyllt sina skyldigheter när flygningar har varit överbokade eller ställts in. EU har under hot om ny och skärpt lagstiftning gett flygbranschen ytterligare tid att uppvisa konsekvent efterlevnad. Enligt ett beslut nyligen i EU-domstolen (mål C-402/07 och C-432/07), under förordning (EG) nr 261/2004, ska passagerare som drabbas av en försening på tre timmar eller mer också, beroende på omständigheterna, ha rätt till samma ersättning som de passagerare som inte får resa på grund av inställda eller överbokade flygningar. Effekterna av detta beslut håller just nu på att undersökas noggrant av flygbranschen.

Förordning (EG) nr 2027/97, med ändringar och tillägg för att implementera Montrealkonventionen, innehåller regler avseende flygbolagens ansvar för flygtransport av passagerare och deras bagage. Förordningen innebär att en passagerare har rätt till skadestånd i händelse av att de eller deras bagage skadas ombord eller under på- eller avstigning. Operatörer kan undgå ansvar genom att visa att skadan beror på passagerarens egen försumlighet.

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

Kommissionen initierade en konsultation rörande flygpasagerarnas befintliga rättigheter den 15 december 2009 och sista dagen för svar är den 1 mars 2010. Målet med konsultationen var att samla in åsikter om de problem som förknippas med de gällande reglerna för passagerarnas rättigheter samt föredragna lösningar i syfte att göra en bedömning av kvaliteten på lagstiftningen rörande passagerarnas rättigheter samt hur pass effektivt den implementerats och efterlevts.

Försäkringar

Förordning (EG) nr 785/2004 ålägger flygbolag och flygplansoperatörer krav på försäkringsskydd vad gäller deras ansvar avseende passagerare, bagage, last och tredje man. Varje flygbolag och flygplansoperatör är skyldig att se till att det finns ett tillräckligt skydd på sätt som föreskrivs i nämnda förordning. För mer information om Bolagets försäkringsskydd, se "**Verksamhetsbeskrivning–Försäkring**" på sidan 59.

Derivat

Som en del av sina ansträngningar att stärka finansmarknaden och mot bakgrund av den roll som derivattransaktioner, och i synnerhet OTC-derivattransaktioner, uppfattas ha spelat i den ekonomiska krisen, publicerade kommissionen i juli 2009 ett konsultationsdokument rörande möjliga initiativ för att öka motståndskraften på marknaden för OTC-derivat. Konsultationsdokumentet innehåller ett antal förslag för att standardisera marknaden för OTC-derivat och öka derivattransaktionernas transparens för att förbättra den finansiella säkerheten. Dessa förslag får sannolikt en direkt effekt på flygbranschen, eftersom flygoperatörer ingår derivattransaktioner för att hantera exponering

mot risker, exempelvis fluktuationer i priset på jetbränsle, växelkurser och räntor. AEA (Association of European Airlines), som Koncernen är en del av, har svarat på kommissionens konsultationsdokument på grund av oro för att eventuella regleringar skulle påverka inte bara spekulativa derivattransaktioner utan också Bolagets riskhanteringsaktiviteter, och följaktligen begränsa flygoperatörernas möjligheter att hantera sin riskexponering. Kommissionen förväntas föreslå lagstiftning som rör reglering av marknaden för OTC-derivat 2010.

Konkurrens

Flygbolag som är verksamma inom EU måste följa EU:s konkurrensregler, såsom Artikel 101 och 102 i EUF-fördraget, vilka tar sikte på konkurrensbegränsande beteenden. Artikel 101(1) förbjuder avtal, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden som är konkurrensbegränsande, medan Artikel 102 tar sikte på företag som ensidigt missbrukar en dominerande marknadsställning.

Ett avtal som faller in under Artikel 101(1) är inte nödvändigtvis olagligt. Avtal, beslut eller samordnade förfaranden som uppfyller vissa villkor kan bli föremål för ett individuellt undantag enligt Artikel 101(3) eller omfattas av ett så kallat gruppundantag. I princip måste enskilda företag på egen hand utvärdera om deras avtal, samordnade förfaranden och beslut är förenliga med Artikel 101 i EUF-fördraget. Bolaget och Luftkans drar exempelvis inte längre nytta av ett beslut enligt vilket konkurrensreglerna inte är tillämpliga på deras samarbetsavtal, utan förlitar sig på egna bedömningar om att deras samarbete inte strider mot EU:s konkurrensregler.

Förordning (EG) nr 487/2009, som kodifierar förordning (EG) nr 3976/87, bemyndigar kommissionen att tillämpa undantagen i Artikel 101(3) på vissa typer av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn vad avser såväl trafik inom EU som trafik mellan EU och icke-medlemsstater. Även om detta bemyndigande har tillämpats, så finns det för närvarande inte några gällande gruppundantag enligt förordning (EG) nr 487/2009 eller den tidigare förordningen (EG) nr 3976/87. Det bör dock noteras att EU-kommissionen har antagit generella gruppundantag för vissa typer av horisontella och vertikala avtal som är tillämpliga även på luftfartssektorn.

Skandinavisk reglering

Skandinaviskt samarbete

1948 bildade luftfartsmyndigheterna i Danmark, Norge och Sverige ett gemensamt koordinationsorgan kallat OPS-utvalget för att hantera uppgiften att reglera flygsäkerheten i den verksamhet som bedrivs av SAS Konsortiet. OPS-utvalget består av de tre generaldirektörerna för de skandinaviska luftfartsmyndigheterna och arbetar med flygsäkerhetsfrågor av principiellt och gemensamt intresse för myndigheterna. I samband med omorganisationen av SAS Konsortiet 1951 (se "Verksamhetsbeskrivning—Historia och utveckling" på sidan 51) formaliserades den skandinaviska strukturen genom ett avtal varigenom länderna kom överens om att tillsammans, genom OPS-utvalget, utöva den kontroll över SAS Konsortiets verksamhet som erfordras enligt tillämplig lagstiftning, operativa licenser och internationella föreskrifter. 1969 inrättades de skandinaviska luftfartsmyndigheternas gemensamma tillsynskontor, Skandinavisk Tillsynskontor ("**STK**"), för att på OPS-utvalgets vägnar säkerställa en effektiv övervakning av flygsäkerhetsrelaterade frågor i SAS Konsortiet. STK koordinerar även tillsynen av nationella bestämmelser om flygverksamhet, tekniska frågor, utbildning, träning och certifikat för att harmonisera förfarandena inom Scandinavian Airlines vad avser säkerhetsrelaterade frågor.

Nationella regler

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

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

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

Svenska regler om civil luftfart finns i luftfartslagen (1957:297), lag angående ansvarighet för skada till följd av luftfart (1922:382), luftfartsförordningen (1986:171) samt i föreskrifter utfärdade av Transportstyrelsen.

Miljörättsliga bestämmelser

Miljö tillstånd

Inom det kommersiella flyget används flygplan som är internationellt typgodkända enligt ICAO:s certifieringsnormer. Miljö tillstånd utgör en integrerad del vid nationell registrering av flygplan. Miljöbaserade nationella och/eller lokala tillstånd, föreskrifter och förordningar sätter ramen för användandet av flygplan. Den nuvarande tendensen pekar mot strängare miljörelaterade ramvillkor för flygbranschen. Se "– Handel med utsläppsrätter" på sidan 126.

Flygbolag behöver inga separata miljörättsliga licenser eller tillstånd för sin verksamhet, utan är beroende av de tillstånd som flygplatsoperatörerna har, till exempel för hantering av bränsle och glykol för flygplansavisning, banavisning samt gränsvärden för buller och utsläpp. Det finns en dispens för användning av den farliga brandbekämpningsgasen halon i brandsläckare ombord flygplan. Användningen av halon är föremål för omfattande restriktioner i enlighet med Montrealprotokollet om ämnen som bryter ned ozonlagret från 1987, med ändringar och tillägg, och flygbolag måste årligen lämna rapporter till myndigheterna avseende användningen och förvaringen därav.

Handel med utsläppsrätter

Som en följd av Kyotoprotokollet 1997, en internationell överenskommelse om minskningen av växthusgaser, antog EU:s medlemsstater direktiv 2003/87/EG ("**Direktivet om utsläppshandel**"), varigenom ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inrättades inom EU ETS. Direktivet om utsläppshandel utgör ramverket för medlemsstaternas ansträngningar för att nå vissa mål om minskade koldioxidutsläpp (CO₂) som sammanfattats i Kyotoprotokollet. Direktivet om utsläppshandel identifierar vissa typer av industrinäringar inom EU som måste förvärva utsläppsrätter, vilka ger dem rätt att släppa ut vissa angivna koldioxidmängder.

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

I syfte att ta itu med flygets bidrag till klimatförändringarna föreslog kommissionen i december 2006 att flygbranschen skulle inkluderas i EU ETS. Förslaget innefattade införandet av en maxgräns för koldioxidutsläpp från samtliga flyg som ankommer till eller avgår från flygplatser i EU, samtidigt som det skulle vara möjligt för flygbolag att köpa och sälja utsläppsrätter på EU:s marknad för handel med

utsläppsrätter. I juli och november 2008 röstade Europaparlamentet respektive Europeiska unionens råd för att inkludera utsläpp från flyget i EU ETS. Detta innebär att alla flyg – såväl inom EU som internationella flyg som ankommer till eller lämnar EU – måste delta i EU ETS från 2012. Målen för minskningen av utsläpp är baserade på genomsnittliga årliga utsläpp mellan 2004 och 2006 och skall minskas med 3% 2012 och sedan med 5% från 2013 och framåt. 85% av utsläppsrätterna kommer att tilldelas flygbolagen utan kostnad och 15% kommer att auktioneras ut. Den initiala tilldelningen för enskilda flygbolag kommer att fastställas 2011 baserat på varje flygbolags andel av den totala trafiken under 2010 på flyglinjer som kommer att omfattas av EU ETS. Flygbolag som inte efterlever systemet kommer att bötfällas och kan i sista hand förbjudas att verka inom EU om en medlemsstat så begär. EU har för avsikt att försöka ingå internationella avtal, inklusive med USA, om en minskning av utsläppen från flyget.

När Europaparlamentet röstade om det europeiska klimatpaketet den 17 december 2008 antogs inte några ändringar av ovan nämnda bestämmelser. Bolaget har genomfört en analys för att uppskatta de ekonomiska effekterna av de nya reglerna. Effekterna kommer att påverkas av ett antal faktorer, till exempel reaktioner från länder utanför EU, priset på utsläppsrätter som auktioneras ut eller handlas, tillgängligheten av alternativa bränslen, flygplansflottans sammansättning, en framgångsrik implementering av Single European Sky (inklusive SES II) och priselasticiteten bland kunderna. Koncernen uppskattar att det nya regelverket kommer att leda till en kostnadsökning om cirka 200-300 MSEK per år. Effekten på Koncernens rörelseresultat kan begränsas genom att en del av kostnadsökningen förs vidare till kunderna. Enligt kommissionens konsekvensanalys kan kostnaderna för att inkludera flygindustrin i EU ETS leda till att biljettpriserna höjs med mellan 5 och 40 EUR fram till 2020, beroende på flygresans längd.

Under perioden 7–18 december 2009 hölls FN:s klimatkonferens i Köpenhamn. Även om inga förslag las fram som påverkar flygbranschen direkt kommer branschen via ICAO att fortsätta att arbeta på förslag för att minska koldioxidutsläppen inom branschen globalt inför nästa klimatkonferens i december 2010.

Skatter och avgifter på flygresor

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

Flygbränsle för kommersiellt internationellt flyg är skattebefriat enligt en ICAO-policy från 1950-talet. Kommissionen har inom ICAO förespråkat införandet av en global koldioxidskatt på flygbränsle. Motståndet mot en sådan skatt har emellertid varit markant bland ICAO:s medlemmar och vid tidpunkten för Prospektet har inga sådana åtgärder introducerats och det finns inte heller några planer på att introducera dem. Norge är för närvarande det enda landet i världen som har både koldioxidskatt och skatt på kväveoxider (NOx) för flyget. Totalt uppgick dessa skatter för Koncernens norska inrikestrafik 2009 till cirka 3 MSEK.

De skandinaviska värdepappersmarknaderna

Bolagets Aktier är noterade på NASDAQ OMX Stockholm och sekundärnoterade på NASDAQ OMX Copenhagen och Oslo Børs. Se "Aktiekapital och ägarförhållanden—Handel i Aktierna" på sidan 103. Följande är en beskrivning av de svenska, danska och norska värdepappersmarknaderna, inklusive en kort sammanfattning av vissa lagar och föreskrifter på värdepappersmarknaden i respektive land vilka är i kraft vid tiden för Prospektet. Sammanfattningen är inte avsedd att utgöra en fullständig beskrivning av alla sådana regulatoriska frågor och bör inte betraktas som uttömmande. Dessutom kan de lagar, regelverk, föreskrifter och förfaranden som sammanfattas nedan komma att ändras eller omtolkas.

Den svenska värdepappersmarknaden

NASDAQ OMX Stockholm

NASDAQ OMX Stockholm är en reglerad marknad i Sverige och drivs av NASDAQ OMX Stockholm AB. Det är den huvudsakliga marknaden i Sverige för handel med aktier, obligationer, derivat och andra värdepapper. En lista, den Nordiska Listan, används för handel med aktier på NASDAQ OMX Stockholm och alla transaktioner, med undantag för räntebärande finansiella instrument, sker via INET. Bolagen på den Nordiska Listan är uppdelade i tre segment: Large Cap, Mid Cap och Small Cap. Bolag med ett börsvärde överstigande 1 000 MEUR ingår i Large Cap-segmentet. Bolag med ett börsvärde mellan 150 och 1 000 MEUR – till exempel Bolaget – ingår i Mid Capsegmentet, medan bolag med ett börsvärde understigande 150 MEUR ingår i Small Cap-segmentet. Dessa segment revideras vanligtvis var sjätte månad, varvid ändringarna träder i kraft per den 1 januari och den 1 juli, baserat på vägda genomsnittskurser för maj respektive november. Noterade bolag delas dessutom in i industrisektorer i enlighet med den internationella Global Industry Classification Standard, GICS. Denna klassificering är baserad på bolagets huvudsakliga verksamhet, dvs. det affärsområde som genererar mest intäkter för bolaget.

Handel med värdepapper på NASDAQ OMX Stockholm

Handeln på NASDAQ OMX Stockholm sker för kunders räkning av auktoriserade svenska och utländska banker och andra värdepappersmäklare samt den svenska Riksbanken. Banker och mäklare får agera huvudman i handel såväl på som utanför NASDAQ OMX Stockholm, men utför i regel transaktionerna i egenskap av ombud. Clearing och avveckling sker via ett elektroniskt kontobaserat värdepapperssystem som administreras av Euroclear Sweden. Se "—Registrering av värdepapper" på sidan 129.

Handeln via INET omfattar alla värdepapper som finns noterade på NASDAQ OMX Stockholm, med undantag för räntebärande finansiella instrument. NASDAQ OMX Stockholms medlemmar kan genom elektronisk åtkomst vara verksamma på distans. Mäklarnas representanter kan handla aktier via arbetsstationer som har utvecklats av NASDAQ OMX Stockholm eller via sina egna system för elektronisk datahantering, som är kopplade till INET. Handelsposten för alla aktier som handlas på NASDAQ OMX Stockholm är en aktie.

I INET läggs köp- och säljkurser in i den relevanta orderboken och matchas automatiskt när pris, volym och andra villkor är uppfyllda. INET sänder kontinuerligt ut all handelsinformation. Informationen visas i realtid i form av orderböcker, marknadssammanfattningar,

avslutsinformation, indexinformation och andra rapporter. En tre dagar lång avräkningsperiod tillämpas på aktiehandel.

NASDAQ OMX Stockholms handelstider för aktierelaterade produkter är bankdagar kl. 09:00 till 17:25 (så kallat closing call mellan kl. 17:25 och 17:30). Innan handel inleds pågår en förhandlssession (kl. 08:00 till 09:00) under vilken order kan läggas. Handeln inleds med en så kallad open call-auction varvid alla aktier tilldelas en öppningskurs och därefter handlas kontinuerligt. Cirka kl. 09:08 har öppningskurserna fastställts för alla aktier och handeln fortsätter till closing call. Ytterligare en open call-auction sker sedan för varje individuell aktie på samma sätt som under morgonen. Den kurs som fastställs i denna så kallade closing call-auction (eller i avsaknaden av sådan, den sista handelskursen) är den officiella stängningskursen. Handelssessionen följs av en efterhandlssession (kl. 17:40 till 18:00) varvid förändringar i och avbokningar av order är tillåtna.

Förutom officiell handel på NASDAQ OMX Stockholm genom automatisk ordermatchning i INET kan aktier även handlas utanför NASDAQ OMX Stockholm, dvs. utanför INET, såväl under som efter den officiella handelstiden (genom manuella avslut). Manuella avslut under handelssystemets öppethållande måste normalt sett ske till en kurs som ligger inom det volymvägda kursintervallet i INET vid den aktuella tidpunkten för transaktionen eller, för manuella avslut under closing call, vid tiden före closing call-auction. Utanför handelssystemets öppethållande måste manuella avslut normalt sett ske till en kurs som ligger inom det volymvägda kursintervall som rapporteras i INET vid tidpunkten för stängning av handelssessionen. Om det inte finns något kursintervall och i situationer där det sker en förändring i marknadsförhållandena under closing call eller efter de officiella handelstiderna, måste manuella avslut ske till en kurs som tar hänsyn till marknadssituationen vid tidpunkten för den aktuella transaktionen. Manuella avslut som betraktas som storskaliga (50 000–500 000 EUR, beroende på den genomsnittliga dagliga omsättningen av den aktuella aktien) kan göras utan hänsyn till kursintervallet. Handeln på NASDAQ OMX Stockholm har en tendens att involvera en högre andel aktörer bland allmänheten, medan handel utanför NASDAQ OMX Stockholm, oavsett om den sker direkt eller genom mellanhand, ofta involverar större svenska institutioner, banker som bedriver arbitragehandel mellan den svenska marknaden och utländska marknader samt utländska köpare och säljare som köper aktier från eller säljer aktier till svenska institutioner.

Alla manuella avslut måste normalt rapporteras i INET inom tre minuter från tiden för transaktionen. Handel som sker utanför de officiella handelstiderna måste rapporteras under förhandlssessionen

nästkommande börsdag och inte senare än 15 minuter innan handels-sessionen inleds.

Föreskrifter på värdepappersmarknaden

Den Nordiska Listan regleras av EU-direktiv, främst direktiv 2004/39/EG om marknader för finansiella instrument ("**MiFID**"), som implementerats genom lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden. NASDAQ OMX Stockholm AB är auktoriserad att bedriva en reglerad marknad enligt lagen om värdepappersmarknaden och står under övervakning av FI. FI är en statlig myndighet som bland annat ansvarar för övervakning och tillsyn av den svenska värdepappersmarknaden och aktörerna på denna. FI utfärdar även föreskrifter som kompletterar svenska lagar på värdepappersmarknadsområdet. Vidare måste NASDAQ OMX Stockholm AB enligt lagen om värdepappersmarknaden ha egna föreskrifter som reglerar handeln på NASDAQ OMX Stockholm. NASDAQ OMX Stockholms Regelverk för emittenter är baserat på europeiska standarder och EU-direktiv som MiFID och direktiv 2004/109/EG ("**Öppenhetsdirektivet**") och innehåller noteringskrav och informationsregler för bolag noterade på NASDAQ OMX Stockholm.

Syftet med regelverket som styr handeln på och utanför NASDAQ OMX Stockholm är att uppnå transparens och likabehandling av aktörerna på marknaden. NASDAQ OMX Stockholm registrerar information om varje transaktion, den involverade banken och mäklaren, emittenten, antal aktier, kurs och tidpunkt. Varje bank eller mäklare måste bevara förteckningar över handel som genomförts i egenskap av ombud eller huvudman. All handelsinformation som rapporteras till INET är offentlig. NASDAQ OMX Stockholm har även en enhet för övervakning av marknaden ("**Börsens övervakningsenhet**") som övervakar handeln i "realtid" enligt nedan.

Lagen (2005:377) om straff för marknadsmissbruk vid handel med finansiella instrument ("**Marknadsmissbrukslagen**"), som delvis implementerar direktiv 2003/6/EG ("**Marknadsmissbruksdirektivet**") föreskriver sanktioner vid insiderhandel och otillbörligt röjande av insiderinformation. Marknadsmissbrukslagen innehåller även bestämmelser som förbjuder otillbörlig marknadspåverkan och som gör det olagligt att vidta åtgärder (i samband med handel på värdepappersmarknaden eller annars) som avser att på ett otillbörligt sätt påverka marknadspriset eller andra villkor för handeln med finansiella instrument, eller på annat sätt vilseleda köpare eller säljare av sådana instrument (exempelvis genom att sprida falsk eller vilseledande information). Otillbörlig marknadspåverkan kan även utgöra bedrägeri enligt svensk lag. FI och Börsens övervakningsenhet upprätthåller efterlevnad av Marknadsmissbrukslagen och andra regler avseende insiderhandel. Straffbara handlingar lagförs i domstol av Ekobrottsmyndigheten. Dessutom kan FI återkalla en banks eller mäklares tillstånd om denna har agerat på ett otillbörligt sätt, inklusive manipulerat marknaden.

Börsens övervakningsenhet övervakar köp- och säljinformation för att finna indikationer på ovanlig marknadsaktivitet eller handelsmönster och granskar kontinuerligt och på daglig basis information som offentliggörs av noterade bolag, som information om intäkter, förvärvs- och andra investeringsplaner samt förändringar i ägarstrukturen. När Börsens övervakningsenhet får del av priskänslig information som inte är offentliggjord övervakas handeln i de berörda aktierna för

att säkerställa att, om ovanlig handelsaktivitet uppstår som indikerar att aktörer bedriver handel baserad på den icke offentliggjorda informationen, denna information offentliggörs så snart som möjligt.

Registrering av värdepapper

Bolaget och dess Aktier, inklusive de som handlas i Köpenhamn och Oslo, är (och de Nya Aktierna kommer att bli) registrerade i Euroclear Swedens elektroniska kontobaserade värdepapperssystem. Euroclear Sweden är en central värdepappersförvarare och clearingorganisation auktoriserad enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument och lagen om värdepappersmarknaden. Euroclear Sweden för bland annat förteckningar över aktieägare i svenska bolag noterade på NASDAQ OMX Stockholm. Aktier som administreras av Euroclear Sweden registreras i elektronisk form på värdepapperskonton (VP-konton) och inga aktiebrev utfärdas. Äganderätten till aktierna säkerställs endast genom registrering hos Euroclear Sweden. Alla transaktioner och andra kontoförändringar förs in i Euroclear Swedens system av banker eller andra värdepappersinstitut som har godkänts som kontoförande institut av Euroclear Sweden.

Aktier kan registreras på VP-konton och följaktligen införas i aktieboken, antingen i ägarens namn (direktregistrerade aktier) eller i den av Euroclear Sweden godkända förvaltarens namn (förvaltarregistrerade aktier). Om aktierna är förvaltarregistrerade noteras detta i värdepapperssystemet. Förhållandet mellan förvaltare och den faktiska ägaren regleras av avtal. Den faktiska aktieägaren måste om denne vill utöva vissa rättigheter, till exempel delta i en bolagsstämma, tillfälligt låta omregistrera aktierna i eget namn. Förvaltare måste även regelbundet rapportera innehaven hos faktiska ägare till Euroclear Sweden. En offentlig aktiebok och en förvaltarförteckning, vilka båda innehåller information om innehavare av mer än 500 aktier i det aktuella bolaget (eller det lägre antal aktier som utgör alla aktier i det aktuella bolaget), sammanställs i början av varje kvartal och finns tillgängliga för allmänheten hos både Euroclear Sweden och vid emittentens registrerade adress. Det finns även ett separat register som förs av Euroclear Sweden för registrering av personer som har särskilda intressen i aktier, till exempel panthavare.

Rättigheter som hör till aktier som berättigar till utdelning, företrädesemission eller fondemission tillkommer de innehavare vars namn är upptagna i aktieboken per en viss avstämningsdag och utdelningar distribueras vanligen till bankkonton som har angivits av de innehavare som är registrerade hos Euroclear Sweden. Aktuell avstämningsdag måste anges i det beslut som fastställer utdelningen eller kapitalökningen eller liknande beslut med företrädesrätt för aktieägarna.

Om den registrerade innehavaren är en förvaltare, mottar förvaltare, för den faktiska ägarens räkning, utdelning och andra ekonomiska rättigheter som hör till aktierna, såsom teckningsrätter i samband med företrädesemissioner och nya aktier som tecknats genom utnyttjande av teckningsrätter. Utdelningar utbetalas i en enda utbetalning till förvaltare, vilken ansvarar för distributionen av utdelningen till den faktiska ägaren. Ett liknande förfarande tillämpas för teckningsrätter och nyemitterade aktier.

Krav på offentliggörande av transaktioner och aktieinnehav

Enligt Lagen om handel med finansiella instrument, vilken delvis implementerar Öppenhetsdirektivet, måste en aktieägare anmäla både

till bolaget i vilket denne innehar aktier och till FI om innehavet (inklusive optioner att teckna aktier) uppnår, överstiger eller understiger 5, 10, 15, 20, 25, 30, 50, 66 2/3 eller 90% av det totala antalet röster och/eller aktier i ett bolag. Anmälan skall ske skriftligen eller elektroniskt på FI:s webbplats senast handelsdagen efter dagen för den aktuella transaktionen. FI kommer att offentliggöra innehållet i anmälan senast kl. 12:00 handelsdagen efter mottagandet av anmälan.

Vid beräkning av en aktieägares procentuella ägarandel skall bolagets egna aktier inkluderas i nämnaren, medan teckningsoptioner och konvertibler skall exkluderas. Vid beräkning av aktieinnehav skall inte bara aktier och finansiella instrument som innehas direkt av aktieägaren inkluderas, utan även de som innehas av närstående. Lagen om handel med finansiella instrument innehåller en lista över närstående vars aktieinnehav måste sammanläggas enligt kraven på offentliggörande. Dessa närstående inkluderar dotterbolag, fullmaktsinnehavare, parter i aktieägaravtal och makar/sambos.

Enligt lagen (2000:1087) om anmälningskyldighet för vissa innehav av finansiella instrument måste fysiska personer som direkt eller indirekt äger aktier som representerar 10% eller mer av aktiekapitalet eller rösterna i ett aktiemarknadsbolag dessutom anmäla, skriftligen eller elektroniskt, sådant innehav och alla ändringar i innehavet till FI, som för ett offentligt register baserat på informationen i dessa anmälningar.

Budplikt

Enligt lagen (2006:451) om offentliga uppköpserbjudanden på aktiemarknaden ("**Lagen om offentliga uppköpserbjudanden**") måste alla svenska eller utländska juridiska eller fysiska personer som innehar mindre än 30% av den totala andelen röster i ett bolag som är noterat på en reglerad marknad i Sverige lämna ett offentligt erbjudande om förvärv av alla kvarvarande aktier utgivna av målbolaget (budplikt) om sådan juridisk eller fysisk person ensam eller tillsammans med närstående, uppnår ett innehav om 30% eller mer av den totala andelen röster i bolaget. Detta är tillämpligt när det ökade innehavet är ett resultat av förvärv, teckning, konvertering eller varje annan form av förvärv av aktier i målbolaget (förutom ett offentligt uppköpserbjudande) eller resultatet av etableringen av ett närståendeförhållande. I detta sammanhang kan en närstående till exempel vara ett annat bolag inom förvärvarens koncern, en make/maka eller någon person eller något bolag som samarbetar med förvärvaren i syfte att uppnå kontroll över bolaget eller någon varmed en överenskommelse har träffats om att genom ett samordnat utövande av rösträtten inta en långsiktig gemensam hållning i syfte att uppnå ett bestämmande inflytande över bolagets förvaltning.

Det offentliga uppköpserbjudandet skall lämnas inom fyra veckor efter tidpunkten för det förvärv som utlöst kravet på budplikt, såvida inte förvärvaren (eller den närstående) minskar sin röstandel till under 30% inom denna tid. Erbjudandet skall normalt lämnas även till innehavare av andra värdepapper som getts ut av målbolaget, om priset på sådana värdepapper skulle kunna påverkas avsevärt till följd av en avnotering av målbolagets aktier, såsom till exempel teckningsoptioner och konvertibler.

Enligt Lagen om offentliga uppköpserbjudanden är den som lämnar ett offentligt erbjudande skyldig att följa de uppköpsregler som har antagits av NASDAQ OMX Stockholm ("**Takeover-reglerna**"). Genom detta åtagande accepterar budgivaren att följa inte enbart Takeover-reglerna, utan även uttalanden och beslut från Aktiemarknadsnämnden vad gäller tolkning av Lagen om offentliga uppköps-

erbjudanden, samt även att underkasta sig de sanktioner som kan påföras av NASDAQ OMX Stockholm.

Undantag från kravet om budplikt kan under vissa förhållanden, till exempel i samband med företrädesemissioner och emissionsgarantier, beviljas av Aktiemarknadsnämnden. Aktiemarknadsnämnden kan även bevilja undantag från bestämmelserna i Takeover-reglerna.

Den danska värdepappersmarknaden

NASDAQ OMX Copenhagen

NASDAQ OMX Copenhagen är en auktoriserad värdepappersbörs i Danmark. Det är den huvudsakliga marknaden i Danmark för handel med aktier, obligationer, derivat och andra värdepapper. Den Nordiska Listan används för handel med aktier på NASDAQ OMX Copenhagen med samma segmentinledning som NASDAQ OMX Stockholm. Se "**Den svenska värdepappersmarknaden—NASDAQ OMX Stockholm**" på sidan 128. All aktiehandel sker via SAXESS. De flesta regler och förfaranden överensstämmer med NASDAQ OMX Stockholms (se "**Den svenska värdepappersmarknaden—Handel med värdepapper på NASDAQ OMX Stockholm**" på sidan 128). De huvudsakliga skillnaderna vad gäller regler och förfaranden beskrivs nedan.

Handel med aktier på NASDAQ OMX Copenhagen

Handeln på NASDAQ OMX Copenhagen bedrivs av auktoriserade danska och utländska banker och andra värdepappersinstitut samt vissa bolåneinstitut och den danska centralbanken. Clearing och avveckling sker via ett elektroniskt kontobaserat värdepapperssystem som administreras av VP Securities A/S. Se "**Registrering av värdepapper**" på sidan 131.

Handelstider för aktierelaterade produkter på NASDAQ OMX Copenhagen är bankdagar kl. 09:00 till 16:50 (closing call för handel är mellan kl. 16:50 och 17:00), med en förhandelsession mellan kl. 08:00 och 08:45. Order kan avbokas inom 10 minuter efter att de har lagts, vilket innebär att avbokningar är tillåtna fram till kl. 17:10.

Regler på värdepappersmarknaden

Huvudmarknaden på NASDAQ OMX Copenhagen regleras av EU-direktiv, främst MiFID, som implementerats genom värdepappershandelsloven och kompletterande danska regler. NASDAQ OMX Copenhagen är auktoriserad att bedriva en reglerad marknad enligt värdepappershandelsloven under övervakning av den danska finansinspektionen, Finanstilsynet. Finanstilsynet är en statlig myndighet som bland annat ansvarar för övervakning och reglering av den danska värdepappersmarknaden och aktörerna på denna. Finanstilsynet utfärdar även beslut i tillägg till den danska värdepapperslagstiftningen. NASDAQ OMX Copenhagen Regelbok för emittenter är baserad på europeiska standarder och EU-direktiv som MiFID och Öppenhetsdirektivet och innehåller ytterligare noteringskrav och informationsregler för noterade bolag.

Värdepappershandelsloven, som implementerar Marknadsmissbruksdirektivet, föreskriver sanktioner mot insiderhandel och obehörigt röjande av insiderinformation. Värdepappershandelsloven innehåller även bestämmelser som förbjuder otillbörlig prispåverkan och gör det olagligt att vidta åtgärder (i samband med handel på värdepappersmarknaden eller annars) som sannolikt kan komma att påverka kursen för värdepapper i en riktning som avviker från marknadsvärdet. Finanstilsynet och Fondsrådet övervakar efterlevnaden av reglerna om insiderhandel. Brott mot reglerna lagförs i domstol på initiativ av Statsadvokaten for Særlig Økonomisk Kriminalitet.

Finanstilsynet och NASDAQ OMX Copenhagen övervakar köp- och säljinformation för att hitta indikationer på ovanlig marknadsaktivitet eller handelsmönster, och övervakar kontinuerligt information som offentliggörs av noterade bolag, till exempel information om intäkter, förvärvs- och andra investeringsplaner samt förändringar i ägarstrukturen. Om Finanstilsynet eller NASDAQ OMX Copenhagen får del av priskänslig information som inte är offentliggjord övervakar de handeln i den aktuella aktien för att identifiera ovanlig handelsaktivitet som indikerar att handel sker baserat på sådan information.

Registrering av värdepapper

De Aktier i Bolaget som handlas på NASDAQ OMX Copenhagen är registrerade i VP Securities kontobaserade elektroniska värdepapperssystem. VP Securities A/S är en central värdepappersförvarare och clearingorganisation auktoriserad enligt værdipapirhandelsloven. Ett motsvarande antal Aktier är registrerade på ett konto hos Euroclear Sweden. VP Securities A/S registerför innehavarna av de aktier som handlas i Köpenhamn. Aktier som administreras av VP Securities A/S registreras i elektronisk form på värdepapperskonton och inga aktiebrev utfärdas.

Danska finansiella institut, exempelvis banker, är auktoriserade att föra konton för varje individuell investerare hos VP Securities A/S. Ett konto administreras genom en kontoförande bank. Den kontoförande banken har exklusiv rätt att utföra transaktioner och registreringar på dessa konton. Registrering av nyemitterade aktier är kostnadsfri för investeraren. Aktierna kan registreras i innehavarens namn genom den kontoförande banken.

Rättigheter som hör till aktier som berättigar till utdelning, företrädesemission eller fondemission tillkommer de personer vars namn är upptagna i aktieboken per en viss avstämningsdag och utdelningar distribueras till ett särskilt konto som har angivits av den person som är registrerad hos VP Securities A/S, eller till denne persons adress. Aktuell avstämningsdag måste, i de flesta fall, anges i beslutet om utdelning eller kapitalökning eller i liknande beslut med företrädesrätt för aktieägarna.

Ett konto kan innehas för en eller flera ägares räkning, vilket innebär att en aktieägare kan utse en förvaltare. En förvaltare får ta emot utdelning, utnyttja teckningsrättigheter och utöva andra ekonomiska och administrativa rättigheter som hör till de aktier som innehas i förvaltarens namn. Relationen mellan en förvaltare och den faktiska ägaren regleras enbart genom avtal mellan parterna och den faktiska ägaren måste avslöja sin identitet om någon av ovan nämnda rättigheter skall utövas direkt av den faktiska ägaren. Rätten att utse en förvaltare undanröjer inte en aktieägars skyldighet att informera om större aktieinnehav.

Krav på offentliggörande av transaktioner och aktieinnehav

De svenska krav som finns avseende offentliggörande av innehav innebär normalt sett att de motsvarande danska kraven inte är relevanta eftersom de uppfylls genom att de svenska reglerna efterlevs. Enligt værdipapirhandelsloven, som implementerar Öppenhetsdirektivet, måste dock innehavare av aktier i ett noterat bolag så snart som möjligt och senast inom fyra bankdagar meddela Bolaget och Finanstilsynet när innehavarens aktieandel uppgår till 5% eller mer av röstandelen i Bolaget eller när det nominella värdet av en persons innehav uppgår till 5% eller mer av Bolagets aktiekapital samt när ett innehav, inklusive optioner, uppgår till, överstiger eller understiger 5, 10, 15, 20, 25, 33 1/3, 50, 66 2/3 och 90% av det totala antalet röster och/eller aktier i ett bolag.

Budplikt

Eftersom Bolaget är ett svenskt bolag gäller inte kraven på budplikt i værdipapirhandelsloven. Se ”—Den svenska värdepappersmarknaden—Budplikt” på sidan 130.

Den norska värdepappersmarknaden

Oslo Børs

Oslo Børs är en auktoriserad värdepappersbörs i Norge och den huvudsakliga norska reglerade marknaden för handel med aktier, obligationer och andra finansiella instrument. Aktier som är noterade på Oslo Børs delas in i kategorier baserat på likviditet: OBX för aktier som ingår i OBX Index (vanligen de 25 mest likvida aktierna), OBX Match för aktier – som Bolagets aktier – med i genomsnitt minst tio avslut per dag (eller aktier med färre än tio avslut men med likviditetsgarant), OB Standard för aktier med i genomsnitt färre än tio avslut per dag och utan likviditetsgaranti samt OB New för nyligen noterade aktier. Alla kategorier uppdateras två gånger om året, den tredje fredagen i juni respektive december. Aktier där emittenten har avtal med en likviditetsgarant i enlighet med Oslo Børs minimikrav avseende program för likviditetsgaranti inkluderas emellertid omedelbart i kategorin OBX Match. All aktiehandel sker via tradingplattformen SAX-ESS. Oslo Børs har beslutat att byta tradingplattform till TradElect, vilket förväntas implementeras per 12 april 2010. Per dagen för implementeringen kommer existerande Norex medlemsregler att ersättas med nya medlems- och handelsregler för aktier och räntepapper.

Handel med aktier på Oslo Børs

Handeln på Oslo Børs bedrivs genom auktoriserade värdepappersmäklare som har tecknat avtal om medlemskap med Oslo Børs, som norska och utländska banker och värdepappersinstitut. Clearing och avveckling av aktiehandel sker via ett elektroniskt kontobaserat värdepapperssystem som administreras av VPS (se ”—Registrering av värdepapper” på sidan 132). Betalningssystemet administreras av den norska centralbanken.

Handelstiderna för värdepapper på Oslo Børs är bankdagar kl. 09:00 till 17:20 (closing call mellan kl. 17:20 och 17:30). Order kan läggas i systemet från och med kl. 08:15. Det pågår en förhandels-session mellan kl. 8:15 och 9:00 och en efterhandels-session mellan kl. 17:40 och 18:00.

Föreskrifter på värdepappersmarknaden

Regleringen av värdepappersmarknaden i Norge är främst baserad på værdipapirhandelloven och værdipapirforskriften (som bland annat implementerar MiFID, Öppenhetsdirektivet och Marknadssmissbruksdirektivet), börsloven, börsforskriften, börsreglerna för bolag noterade på Oslo Børs och værdipapirregisterloven.

Oslo Børs är enligt börsloven auktoriserad att bedriva en reglerad marknad under övervakning av den norska finansinspektionen (Finanstilsynet). Finanstilsynet är en oberoende statlig myndighet som bland annat ansvarar för övervakning och reglering av den norska värdepappersmarknaden och aktörerna på denna. Finanstilsynet utfärdar föreskrifter som kompletterar norska värdepappersmarknads- och föreskrifter. Oslo Børs börsregler innehåller noteringskrav och ökade informationsregler för noterade bolag.

Værdipapirhandelloven som implementerar Marknadssmissbruksdirektivet, föreskriver sanktioner mot insiderhandel och otillbörligt röjande av insiderinformation. Værdipapirhandelloven innehåller även bestämmelser som förbjuder otillbörlig marknadspåverkan och gör

det olagligt att vidta åtgärder (i samband med handel på värdepappersmarknaden eller annars) som avser att på ett otillbörligt sätt påverka marknadspriset eller andra villkor för handeln med finansiella instrument eller på annat sätt vilseleda köpare eller säljare av sådana instrument. Att bryta mot insiderreglerna är en straffbar handling. Eventuella brott utreds av Finanstilsynet efter anmälan från Oslo Børs eller baserat på information som samlats in från andra källor. Efter Finanstilsynets utredning lämnas ärendet över till Økokrim eller den lokala polismyndigheten, beroende på brottets svårighetsgrad. Dessa instanser väcker sedan åtal.

Finanstilsynet kan återkalla ett värdepappersinstituts tillstånd att bedriva värdepappersrörelse om institutet har agerat otillbörligt, inklusive manipulerat marknaden.

Oslo Børs granskar köp- och säljinformation för att finna indikationer på ovanlig marknadsaktivitet eller handelsmönster och övervakar kontinuerligt information som offentliggörs av noterade bolag, till exempel information om intäkter, förvävs- och andra investeringsplaner samt förändringar i ägarstrukturen på en daglig basis. När Oslo Børs får del av priskänslig information som inte är offentliggjord övervakas handeln i de berörda aktierna för att säkerställa att, om ovanlig handelsaktivitet uppstår som indikerar att aktörer bedriver handel baserat på den icke offentliggjorda informationen, denna information offentliggörs så snart som möjligt. Noterade bolag måste informera Oslo Børs om icke offentliggjord priskänslig information vars offentliggörande till marknaden fördröjs.

Registrering av värdepapper

De Aktier i Bolaget som handlas på Oslo Børs är registrerade i VPS kontobaserade elektroniska värdepapperssystem. VPS är en central värdepappersförvarare auktoriserad enligt verdipapirregisterloven. Ett motsvarande antal Aktier är registrerade på ett värdepapperskonto hos Euroclear Sweden. VPS registerför innehavarna av de Aktier som handlas i Oslo. Aktier som administreras av VPS registreras i elektronisk form på värdepapperskonton och inga aktiebrev utfärdas.

Norska banker, norska filialer till kreditinstitut som är etablerade inom EES, hypoteksinstitut som utfärdar obligationer, auktoriserade investeringsbolag i Norge, den norska centralbanken och förvaltare av värdepappersfonder (i den utsträckning det berör enheter i de värdepappersfonder de förvaltar) får vara kontoförande institut.

Registreringen av en transaktion på VPS-kontot är prima facie bevis när det gäller att fastställa en parts rättigheter gentemot det emitterande bolaget eller gentemot en tredje part som hävdar ett anspråk avseende det aktuella värdepapperet. Följaktligen säkerställs den juridiska äganderätten till aktierna endast genom registrering hos VPS.

Aktier kan registreras på VPS-konton, antingen i den faktiska ägarens namn (direktregistrerade aktier) eller i en av Finanstilsynets godkänd förvaltares namn (förvaltarregistrerade aktier). Om aktierna är förvaltarregistrerade noteras detta i värdepapperssystemet.

Förhållandet mellan förvaltaren och den faktiska ägaren regleras av avtal. Förvaltaren är även skyldig att avslöja den faktiska ägarens identitet om offentliga myndigheter begär det.

Rättigheter som hör till aktier som berättigar till utdelning och företrädesemission tillkommer de innehavare vars namn är upptagna i aktieboken per en viss avstämningsdag och utdelningar distribueras vanligen till bankkonton som har angivits av de innehavare som är registrerade hos VPS.

Om den registrerade innehavaren är en förvaltare mottar förvaltaren, för den faktiska ägarens räkning, utdelning och andra ekonomiska rättigheter som hör till aktierna, såsom teckningsrätter i samband med företrädesemissioner, liksom nya aktier som tecknas genom utnyttjande av dessa. Utdelningar betalas ut i en enda utbetalning, efter avdrag för skatt, till förvaltaren som ansvarar för distributionen av utdelningen till den faktiska ägaren. Ett liknande förfarande tillämpas för teckningsrätter och nyemitterade aktier.

Krav på offentliggörande av transaktioner och aktieinnehav

Eftersom Bolaget är ett svenskt bolag gäller inte kraven på offentliggörande av transaktioner och aktieinnehav enligt norska verdipapirhandelloven. Se ”—Den svenska värdepappersmarknaden—Krav på offentliggörande av transaktioner och aktieinnehav” på sidan 129.

Budplikt

Eftersom Bolaget är ett svenskt bolag gäller inte kraven på budplikt enligt norska verdipapirhandelloven. Se ”—Den svenska värdepappersmarknaden—Budplikt” på sidan 130.

Aviser Newspapers



Skattefrågor

Vissa skattefrågor i Sverige

Nedan följer en sammanfattning av vissa skatteregler som aktualiseras med anledning av den aktuella inbjudan till Bolagets aktieägare att teckna sig för Nya Aktier. Sammanfattningen är baserad på gällande lagstiftning och är endast avsedd som allmän information för innehavare av värdepapper, såsom Aktier eller Teckningsrätter som är obegränsat skattskyldiga i Sverige, om inte annat anges. Sammanfattningen omfattar inte värdepapper som innehas av handelsbolag eller som innehas som lagertillgångar i näringsverksamhet och inte heller de särskilda reglerna för skattefri kapitalvinst (inklusive avdragsförbud vid kapitalförlust) i bolagssektorn som kan bli tillämpliga då aktieägare innehar värdepapper som anses näringsbetingade. Vidare omfattar sammanfattningen inte utländska företag som bedriver näringsverksamhet genom fast driftställe i Sverige och inte heller utländska företag som tidigare har varit svenska företag. Särskilda skatteregler gäller för vissa typer av företag. Beskattningen av varje enskild aktieägare beror på dennes speciella situation. Varje innehavare av värdepapper bör därför rådfråga en skatterådgivare för att få information om de särskilda konsekvenser som kan uppstå i det enskilda fallet, inklusive tillämpligheten och effekten av utländska regler och skatteavtal.

Fysiska personer

Kapitalvinstbeskattning

När aktier eller andra delägarätter, till exempel teckningsrätter, säljs eller på annat sätt avyttras uppstår en skattepliktig kapitalvinst eller en avdragsgill kapitalförlust i inkomstslaget kapital. Skattesatsen är 30%. Kapitalvinsten eller kapitalförlusten beräknas normalt som skillnaden mellan försäljningsersättningen, efter avdrag för försäljningsutgifter, och omkostnadsbeloppet (för särskild information om omkostnadsbeloppet för teckningsrätter se ”—Erhållande, utnyttjande och avyttring av teckningsrätter” på sidan 134). Omkostnadsbeloppet för alla delägarätter av samma slag och sort beräknas gemensamt med tillämpning av genomsnittsmetoden. Det bör noteras att BTA (betalda tecknade aktier) av respektive slag därvid inte anses vara av samma slag och sort som de Aktier vilka berättigade till företräde i Företrädesemissionen förrän beslutet om Företrädesemission registrerats vid Bolagsverket. Vid försäljning av marknadsnoterade aktier, som till exempel Aktierna, får omkostnadsbeloppet alternativt bestämmas enligt schablonmetoden till 20% av försäljningsersättningen efter avdrag för försäljningsutgifter.

Kapitalförluster på marknadsnoterade aktier eller andra marknadsnoterade delägarätter är fullt avdragsgilla mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra marknadsnoterade delägarätter, förutom andelar i investeringsfonder som endast innehåller svenska fordringsrätter, så kallade räntefonder. Kapitalförluster på aktier eller andra delägarätter som inte kan kvittas på detta sätt får dras av med upp till 70% mot övriga inkomster i inkomstslaget kapital. Uppkommer underskott i inkomstslaget kapital medges skattereduktion mot kommunal och statlig inkomstskatt samt fastighetsskatt och kommunal fastighetsavgift. Skattereduktion medges med 30% av den del av underskottet som inte överstiger 100 000 SEK och 21% av resterande del. Ett sådant underskott kan inte sparas till senare beskattningsår.

Skatt på utdelning

För privatpersoner beskattas utdelning i inkomstslaget kapital. Skattesatsen i inkomstslaget kapital är 30%. För fysiska personer som är bosatta i Sverige innehålls normalt preliminär skatt avseende utdelning med 30%. Den preliminära skatten innehålls av Euroclear Sweden, eller när det gäller förvaltarregistrerade aktier, av den svenska förvaltaren. Om en fysisk person har aktier registrerade hos en utländsk förvaltare kan andra rutiner komma att tillämpas.

Erhållande, Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Erhållande och utnyttjande av Teckningsrätter utlöser ingen beskattning. För aktieägare som inte önskar utnyttja sin företrädesrätt att delta i Företrädesemissionen och avyttrar sina Teckningsrätter uppstår en skattepliktig kapitalvinst. Teckningsrätter som grundas på innehav av befintliga Aktier anses anskaffade för 0 SEK. Hela försäljningsersättningen efter avdrag för utgifter för avyttringen skall således tas upp till beskattning. Schablonmetoden får inte tillämpas i detta fall. Omkostnadsbeloppet för de ursprungliga aktierna påverkas inte.

För Teckningsrätter som förvärvats genom köp eller på liknande sätt (dvs. som inte erhållits baserat på innehav av befintliga Aktier) utgör vederlaget anskaffningsutgift. Teckningsrätternas omkostnadsbelopp skall i sådant fall beaktas vid beräkning av omkostnadsbeloppet för förvärvade aktier.

En Teckningsrätt som varken utnyttjas eller säljs och därför förfaller anses avyttrad för 0 SEK.

Aktiebolag

Skatt på kapitalvinster och utdelning

För ett aktiebolag beskattas alla inkomster, inklusive skattepliktig kapitalvinst och utdelning, i inkomstslaget näringsverksamhet med 26,3%. Det bör noteras att om aktierna är registrerade hos en utländsk förvaltare kan svensk kupongskatt komma att innehållas för utdelning på aktier. Sådan kupongskatt kan normalt återkrävas hos Skatteverket. Kapitalvinster och kapitalförluster beräknas på samma sätt som beskrivits ovan avseende fysiska personer. Avdragsgilla kapitalförluster på aktier eller andra delägarätter får endast dras av mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra delägarätter. En sådan kapitalförlust kan även, om vissa villkor är uppfyllda, kvittas mot kapitalvinster i bolag inom samma koncern, under förutsättning att koncernbidragsrätt föreligger mellan bolagen. En kapitalförlust som inte kan utnyttjas ett visst år får sparas och kvittas mot skattepliktiga kapitalvinster på aktier och andra delägarätter under efterföljande beskattningsår utan begränsning i tiden. Särskilda regler kan gälla för vissa företagskategorier, till exempel investeringsfonder och investmentföretag.

Erhållande, Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Erhållande och utnyttjande av Teckningsrätter utlöser ingen beskattning. För aktieägare som inte önskar utnyttja sin företrädesrätt att delta i Företrädesemissionen och avyttrar sina Teckningsrätter

uppstår en skattepliktig kapitalvinst. Teckningsrätter som grundas på innehav av befintliga Aktier anses anskaffade för 0 SEK. Hela försäljningsersättningen efter avdrag för utgifter för avyttringen skall således tas upp till beskattning. Schablonmetoden får inte tillämpas i detta fall. Omkostnadsbeloppet för de ursprungliga aktierna påverkas inte.

För Teckningsrätter som förvärvats genom köp eller på liknande sätt (dvs. som inte erhållits baserat på innehav av befintliga Aktier) utgör vederlaget anskaffningsutgift. Teckningsrätternas omkostnadsbelopp skall i sådant fall beaktas vid beräkning av omkostnadsbeloppet för förvärvade aktier.

En Teckningsrätt som varken utnyttjas eller säljs och därför förfaller anses avyttrad för 0 SEK.

Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige

Kupongskatt

För aktieägare som är begränsat skattskyldiga i Sverige (exempelvis aktieägare med hemvist i annat land och som inte bedriver någon verksamhet med fast driftställe i Sverige) och som erhåller utdelning på aktier i ett svenskt aktiebolag uttas normalt svensk kupongskatt.

Skattesatsen är 30%. Skattesatsen är dock i allmänhet reducerad för aktieägare bosatta i andra jurisdiktioner genom skatteavtal som Sverige ingått med vissa andra länder för undvikande av dubbelbeskattning. Enligt skatteavtalet mellan Sverige och USA och det nordiska skatteavtalet reduceras exempelvis i allmänhet kupongskatten på utdelningar som betalas ut på portföljinvesteringar till 15%. Flertalet av Sveriges skatteavtal möjliggör nedsättning av den svenska skatten till avtalets skattesats direkt vid utdelningstillfället om erforderliga uppgifter om den utdelningsberättigades skatterättsliga hemvist föreligger. I Sverige verkställs avdraget för kupongskatt normalt av Euroclear Sweden, eller beträffande förvaltarregistrerade aktier, av förvaltaren. Erhållet och utnyttjandet av teckningsrätter utlöser ingen kupongskattskyldighet.

I de fall 30% kupongskatt innehållits vid utbetalning till en person som har rätt att beskattas enligt en lägre skattesats eller för mycket

kupongskatt annars innehållits, kan återbetalning begäras hos Skatteverket före utgången av det femte kalenderåret efter utdelningen.

Kapitalvinstbeskattning

Innehavare av aktier och teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige och som inte bedriver verksamhet från fast driftställe i Sverige kapitalvinstbeskattas normalt inte i Sverige vid avyttring av sådana värdepapper. Aktieägare och innehavare av teckningsrätter kan emellertid bli föremål för beskattning i sin hemviststat. Enligt en särskild skatteregel kan emellertid fysiska personer som är begränsat skattskyldiga i Sverige bli föremål för svensk beskattning vid försäljning av vissa svenska värdepapper, såsom Nya Aktier, BTA och Teckningsrätter, om de vid något tillfälle under avyttringsåret eller de tio föregående kalenderåren har varit bosatta eller stadigvarande vistats i Sverige. Tillämpligheten av denna regel är dock i flera fall begränsad av skatteavtal mellan Sverige och andra länder.

Särskilt om sammanläggningen

Som beskrivits i avsnittet "Villkor och anvisningar—Allmänna anvisningar—Sammanläggning av aktier" på sidan 31 kommer Bolaget även att genomföra en sammanläggning av aktier.

Sammanläggningen av aktier utlöser ingen beskattning då den endast medför att aktiernas sammanlagda kvotvärde fördelas på ett färre antal aktier. Det sammanlagda genomsnittliga omkostnadsbeloppet för aktier av samma slag och sort före sammanläggningen bör därmed vara detsamma även efter sammanläggningen. Däremot kommer det genomsnittliga omkostnadsbeloppet per aktie att förändras.

En försäljning av överskjutande aktier utlöser dock beskattning och påverkar det sammanlagda genomsnittliga omkostnadsbeloppet. Vid en sådan avyttring av överskjutande aktier genom att de övergår i Bolagets ägo och säljs på Bolagets bekostnad utlöses kapitalvinstbeskattning. Kapitalvinst respektive kapitalförlust beräknas på samma sätt som beskrivits ovan. Schablonmetoden får användas.

Vissa skattefrågor i Danmark

Nedan följer en sammanfattning av de huvudsakliga danska skattefrågor som uppkommer i samband med förvärv, innehav och försäljning av Nya Aktier och Teckningsrätter för investerare som har skatterättsligt hemvist i Danmark, om inte annat anges. Sammanfattningen är baserad på nu gällande lagar, förordningar, domstolsavgöranden och beslut i Danmark som alla kan komma att ändras, i vissa fall med retroaktiv verkan. Sammanfattningen är inte avsedd att vara en uttömmande beskrivning av alla skattebestämmelser som kan aktualiseras i samband med förvärv, innehav och försäljning av Aktier och Teckningsrätter. Investerare bör rådfråga egna skatterådgivare avseende de särskilda konsekvenser som kan uppstå i det enskilda fallet. Sammanfattningen innefattar inte någon beskrivning av skattekonsekvenser för professionella investerare, pensionsfonder eller vissa andra finansiella investerare.

Fysiska personer

Kapitalvinstbeskattning

Fria kapitalinvesteringar

Reglerna för beskattning av fysiska personer ändrades den 1 januari 2010. Övergångsbestämmelser behandlas inte nedan.

Vinst vid försäljning av aktier som förvärvats den 1 januari 2010 eller senare beskattas som aktieinkomst med en skattesats om 28% på de första 48 300 DKK för år 2010 (för sammanboende makar totalt 96 600 DKK) och med en skattesats om 42% på aktieinkomster över 48 300 DKK (för sammanboende makar över 96 600 DKK). De aktuella beloppen justeras årligen och innefattar alla aktieinkomster som erhålls av den fysiska personen respektive av de sammanboende makarna.

Förluster på marknadsnoterade aktier kan endast kvittas mot andra inkomster på marknadsnoterade aktier. Förluster på marknadsnoterade aktier kan endast kvittas mot kapitalvinster och utdelningar på andra marknadsnoterade aktier om de danska skattemyndigheterna har erhållit viss information om aktierna. Informationen tillhandahålls normalt till de danska skattemyndigheterna av värdepappershandlaren om värdepappershandlaren är dansk.

Investering av pensionssparande

Utdelning på aktier som förvärvats genom pensionssparande beskattas med 15% skatt på pensionsavkastning (PAL-skatt), beräknat som den totala årliga nettoavkastningen från pensions-sparandet inklusive utdelningar, enligt marknadsvärdesprincipen. PAL-skatten betalas i allmänhet av pensionsinstitutet.

Skatt på utdelning

Fria kapitalinvesteringar

Utdelningar som betalas till fysiska personer med skatterättsligt hemvist i Danmark beskattas som aktieinkomster. År 2010 beskattas aktieinkomster med en skattesats om 28% på de första 48 300 DKK (för sammanboende makar totalt 96 600 DKK) och en skattesats om 42% på aktieinkomster över 48 300 DKK (för sammanboende makar över 96 600 DKK). Under förutsättning att summan av erhållna utdelningar tillsammans med andra aktieinkomster inte överstiger 48 300 DKK (för sammanboende makar 96 600 DKK) betalar privatpersoner därmed inte skatt på utdelningar utöver 28%. De aktuella beloppen justeras årligen och innefattar alla aktieinkomster som erhålls av den fysiska personen respektive av de sammanboende makarna.

Se även avsnittet "—Vissa skattefrågor i Sverige — Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som

är begränsat skattskyldiga i Sverige —Kupongskatt" på sidan 135. Den svenska kupongskatten kan vara avräkningsbar i Danmark.

Investeringar av pensionssparande

Utdelning på aktier som förvärvats för pensionssparande beskattas med 15% skatt på pensionsavkastning (PAL-skatt), beräknat som den totala årliga nettoavkastningen från pensionssparandet inklusive utdelningar, enligt marknadsvärdesprincipen. PAL-skatten betalas i allmänhet av pensionsinstitutet.

Erhållande, Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Erhållande av teckningsrätter är inte skattepliktigt för den person som mottar teckningsrätterna. Utnyttjandet av teckningsrätter för förvärv av aktier är inte skattepliktigt. I skattehänseende anses teckningsrätter som erhållits utan ersättning förvärvade för 0 DKK.

Vinster vid försäljning av teckningsrätter beräknas såsom skillnaden mellan förvärvspris och försäljningspris. Vinsten beskattas normalt som aktieinkomst. År 2010 beskattas aktieinkomster med en skattesats om 28% på de första 48 300 DKK (för sammanboende makar totalt 96 600 DKK) och med en skattesats om 42% på aktieinkomster över 48 300 DKK (för sammanboende makar över 96 600 DKK). De aktuella beloppen justeras årligen och innefattar alla aktieinkomster som erhålls av den fysiska personen respektive av de sammanboende makarna.

Aktiebolag

Kapitalvinstbeskattning

Vid kapitalvinstbeskattningen görs en skattemässig åtskillnad mellan "Dotterbolagsaktier", "Koncernaktier" och "Portföljaktier"

- "Dotterbolagsaktier" definieras i allmänhet som aktier som innehas av en aktieägare med ett direkt innehav av aktier motsvarande 10% eller mer av aktiekapitalet i ett bolag.
- "Koncernaktier" definieras i allmänhet som aktier i ett bolag, i vilket aktieägaren i bolaget och bolaget beskattas gemensamt, eller som uppfyller kriterierna för internationell sambeskattningsprincip, vanligtvis innebärande att en direkt eller indirekt kontroll om mer än 50% av rösterna i bolaget föreligger.
- "Portföljaktier" är sådana aktier som inte faller in under kategorierna "Dotterbolagsaktier" eller "Koncernaktier", exempelvis för att aktieägaren innehar aktier motsvarande mindre än 10%.

Kapitalvinster vid försäljning av Portföljaktier beskattas med en skattesats om 25% oavsett innehavstid. Kapitalvinster vid försäljning av Dotterbolagsaktier och Koncernaktier är undantagna från skatteplikt oavsett innehavstid.

Förluster på Portföljaktier är avdragsgilla. Förluster på Dotterbolagsaktier och Koncernaktier är inte avdragsgilla. Om en investerare innehar marknadsnoterade Portföljaktier beskattas vinster beräknade enligt marknadsvärdesprincipen. Marknadsvärdesprincipen innebär att varje års vinst eller förlust beräknas såsom skillnaden mellan marknadsvärdet på aktierna vid årets ingång och marknadsvärdet på aktierna vid årets utgång. Följaktligen sker beskattningen löpande, även om aktierna inte har avyttrats och vinster eller förluster inte har realiserats.

Det bör noteras att en omklassificering från Dotterbolagsaktier/Koncernaktier till Portföljaktier och vice versa behandlas som en avyttring och ett återköp av aktierna till marknadsvärdet vid omklassificeringstidpunkten.

På grund av att nya regler trätt ikraft från och med inkomståret 2010, så gäller speciella övergångsbestämmelser avseende ingångsvärdet på aktierna vid årets ingång för aktier som har förvärvats före inkomståret 2010. Speciella övergångsbestämmelser gäller också avseende rätten att kvitta förluster som har realiserats före utgången av inkomståret 2009 mot skattepliktiga vinster på aktier som uppkommer under inkomståret 2010 eller senare.

Skatt på utdelning

Den åtskillnad mellan "Dotterbolagsaktier", "Koncernaktier" och "Portföljaktier" som har beskrivits ovan gäller även avseende beskattningen av utdelning på aktier.

Utdelning på Portföljaktier beskattas med 25%. Utdelningar på Dotterbolagsaktier och Koncernaktier är undantagna från skatteplikt.

Se även avsnittet "—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige—Kupongskatt" på sidan 135. Den svenska kupongskatten kan vara avräkningsbar i Danmark.

Erhållande, Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Erhållande av teckningsrätter är inte skattepliktigt för ett aktiebolag som mottar teckningsrätterna. Utnyttjandet av teckningsrätter för förvärv av aktier är inte skattepliktigt. I skattehänseende anses teckningsrätter som erhållits utan ersättning vara förvärvade för 0 DKK.

Vinster på teckningsrätter är skattepliktiga med en skattesats om 25%, under förutsättning att investeraren äger Portföljaktier i Bolaget. Om en investerare äger Dotterbolagsaktier eller Koncernaktier i Bolaget är vinster från försäljningar av teckningsrätter skattefria.

Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter utan skatterättsligt hemvist i Danmark

Skatt på utdelning

Utdelning på svenska aktier som betalas till personer som inte har skatterättsligt hemvist i Danmark är i allmänhet inte skattepliktig i Danmark.

Kapitalvinstbeskattning

Vinster som uppkommit vid försäljning av svenska aktier för personer som inte har skatterättsligt hemvist i Danmark är i allmänhet inte skattepliktiga i Danmark.

Erhållande, Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Erhållande, utnyttjande, försäljning och avyttring av teckningsrätter på svenska aktier är i allmänhet inte skattepliktigt i Danmark för en person som inte har skatterättsligt hemvist i Danmark.

Skattskyldighet i Sverige

Se även avsnittet "—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige" på sidan 135.

Särskilt om sammanläggningen

Som beskrivits i avsnittet "Villkor och anvisningar—Allmänna anvisningar—Sammanläggning av aktier" på sidan 31 kommer Bolaget även att genomföra en sammanläggning av aktier.

Sammanläggningen av aktier utlöser ingen beskattning då den endast medför att aktiernas sammanlagda kvotvärde fördelas på ett färre antal aktier. Det sammanlagda genomsnittliga omkostnadsbeloppet för aktier av samma slag och sort före sammanläggningen bör därmed vara detsamma även efter sammanläggningen. Däremot kommer det genomsnittliga omkostnadsbeloppet per aktie att förändras.

En försäljning av överskjutande aktier utlöser dock beskattning och påverkar det sammanlagda genomsnittliga omkostnadsbeloppet. Vid en sådan avyttring av överskjutande aktier genom att de övergår i Bolagets ägo och säljs på Bolagets bekostnad utlöses kapitalvinstbeskattning. Kapitalvinst respektive kapitalförlust beräknas på samma sätt som beskrivits ovan. De vanliga reglerna för beskattning av kapitalvinst respektive kapitalförlust är tillämpliga.

Vissa skattefrågor i Norge

Nedan följer en sammanfattning av vissa norska skattefrågor som är relaterade till investeringar i Bolaget. Sammanfattningen är baserad på norska lagar, regler och föreskrifter som nu gäller och som kan komma att påverkas av ändringar i lagstiftningen, eventuellt med retroaktiv verkan. Sammanfattningen berör inte utländsk skattelagstiftning om inte annat anges. Sammanfattningen är generell och är inte avsedd att vara en uttömmande beskrivning av alla norska skattefrågor som kan vara relevanta för ett beslut att förvärva, inneha eller sälja Aktier eller Teckningsrätter. Vidare omfattar sammanfattningen endast de kategorier av aktieägare som uttryckligen nämns nedan. Det bör noteras att den skattefrihet för utdelningar och kapitalvinster från aktieinnehav som är tillämplig för norska aktiebolag i beskrivningen nedan också gäller för vissa andra juridiska personer, till exempel sparbanker, försäkringsbolag och andra. Aktieägare som vill få information om sin egen skattesituation bör rådfråga och förlita sig på råd från egna skatterådgivare. Aktieägare med skatterettsligt hemvist utanför Norge bör rådfråga lokala skatterådgivare avseende skattesituationen i deras hemviststat. I sammanfattningen nedan är det viktigt att notera att hänvisningar till norska och utländska aktieägare avser skatterettsligt hemvist, inte nationalitet.

Fysiska personer

Kapitalvinstbeskattning

Försäljning, inlösen eller annan avyttring av aktier betraktas som en realisation i norskt skattehänseende. En kapitalvinst eller -förlust som uppkommer vid realisation av aktier hos aktieägare som är fysiska personer med skatterettsligt hemvist i Norge (norska fysiska personer) är skattepliktig eller avdragsgill i Norge. Sådan kapitalvinst eller -förlust inkluderas i eller dras av från aktieägarens allmänna inkomst under avyttringsåret. Allmän inkomst beskattas med en skattesats om 28%. Vinsten är skattepliktig och förlusten är avdragsgill, oavsett hur länge aktierna har innehafts och hur många aktier som har avyttrats.

Den skattepliktiga vinsten eller avdragsgilla förlusten beräknas per aktie och är lika med försäljningspriset minus den norska aktieägarens omkostnadsbelopp för aktien, inklusive förvärvs- och försäljningskostnader. Norska fysiska personer har rätt att göra ett skatteavdrag från denna vinst, under förutsättning att avdraget inte redan har förbrukats för att reducera skattepliktiga utdelningsinkomster. Se avsnittet ”—Skatt på utdelning” på sidan 138 för en beskrivning av beräkningen av avdraget. Avdraget kan endast göras för att reducera skattepliktig vinst och inte för att öka eller skapa en avdragsgill förlust, dvs. alla outnyttjade skatteavdrag som överstiger kapitalvinsten vid realisationen av en aktie kommer att gå förlorade.

Om en norsk fysisk person innehar aktier som förvärvats vid olika tillfällen, kommer de aktier som förvärvats först att betraktas som först avyttrade med utgångspunkt i principen först in-först ut.

En norsk fysisk person som flyttar utomlands och därmed inte längre har skatterettsligt hemvist i Norge till följd av detta, anses skattskyldig i Norge för potentiella kapitalvinster relaterade till de aktier som ägdes vid den tidpunkt då aktieägaren upphörde att ha skatterettsligt hemvist i Norge eller anses ha skatterettsligt hemvist i en annan jurisdiktion enligt tillämpligt skatteavtal, som om aktierna hade realiserats dagen före den dag då det skatterettsliga hemvistet i Norge upphörde. Vinster på 500 000 NOK eller lägre är inte skattepliktiga. Huvudregeln är att eventuella förluster inte är avdragsgilla. Om aktieägaren flyttar till en jurisdiktion inom EES, kommer emellertid eventuella förluster för aktier som innehades vid tidpunkten för bytet av det skatterettsliga hemvistet att vara avdragsgilla om de överstiger tröskeln på 500 000 NOK. Den faktiska beskattningen sker (eller förlustavdraget medges) först vid den taxering då aktierna skatterettsligt faktiskt realiserar. Om aktieägaren flyttar till en jurisdiktion utanför EES eller till en jurisdiktion inom EES där norska skattemyndigheter inte har möjlighet att erhålla information och assistans för att driva in skatter, skjuts emellertid beskattningen upp endast

om aktieägaren tillhandahåller tillräckliga garantier för uppfyllande av potentiell skattskyldighet. Om aktierna skatterettsligt inte faktiskt realiserar inom fem år efter det att aktieägaren upphörde att ha skatterettsligt hemvist i Norge eller anses ha skatterettsligt hemvist i en annan jurisdiktion enligt ett tillämpligt skatteavtal, gäller inte skattskyldigheten enligt dessa bestämmelser.

Skatt på utdelning

Utdelning som erhålls av norska fysiska personer beskattas som allmän inkomst med en enhetlig skattesats om 28%.

Norska fysiska personer har emellertid rätt att göra avdrag vid beräkning av sin skattepliktiga utdelning. Avdraget beräknas aktie-för aktie. Avdraget för varje aktie är förvärvspriset för aktien multiplicerat med en fastställd riskfri räntesats som är baserad på den effektiva räntan efter skatt på statsskuldväxlar (statskassaveksler) med löptid på tre månader. Avdraget beräknas för varje kalenderår och medges endast för norska fysiska personer som innehar aktier vid utgången av det aktuella kalenderåret. Norska fysiska personer som avyttrar aktier har därmed inte rätt till något beräknat avdrag under avyttringsåret. Den del av årets beräknade avdrag som överstiger den utdelning som lämnats på aktien kan föras vidare och dras av vid beräkning av skattepliktig utdelning eller kapitalvinst följande beskattningsår. Outnyttjat avdrag inkluderas även i underlaget för beräkning av avdrag för kommande år.

Om vissa krav är uppfyllda har norska fysiska personer också rätt till avräkning mot sin norska skatt för eventuell kupongskatt som innehållits i Sverige på erhållen utdelning. Se även avsnittet ”—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige—Kupongskatt” på sidan 135.

Förmögenhetsskatt

Värdet på aktier inkluderas i underlaget för beräkning av förmögenhetsskatt som betalas av norska fysiska personer. För närvarande är skattesatsen 1,1% av beskattningsvärdet. Det skattepliktiga värdet på noterade aktier är i taxeringshänseende det noterade värdet per den 1 januari för taxeringsåret.

Erhållande, Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

En norsk fysisk person som erhåller en teckningsrätt eller tecknar aktier med stöd av en teckningsrätt beskattas inte för detta i Norge. Kostnader i samband med teckning av aktier läggs till aktiernas omkostnadsbelopp.

Försäljning och annan avyttring av teckningsrätter anses som en realisation i norskt skattehänseende. För norska fysiska personer är en kapitalvinst eller -förlust som uppkommer vid en realisation av teckningsrätter som är relaterade till aktier skattepliktig eller avdragsgill i Norge. Sådan kapitalvinst eller -förlust inkluderas i eller dras av från underlaget för beräkning av allmän inkomst för avyttringsåret. Allmän inkomst beskattas med en skattesats om 28%.

Aktiebolag

Kapitalvinstbeskattning

Försäljning, inlösen eller annan avyttring av aktier betraktas som en realisation i norskt skattehänseende. Kapitalvinster som uppstår till följd av realisation av aktier som kvalificerar för undantagsmetoden (inklusive aktier i företag med skatterättsligt hemvist inom EES) inkluderas i beräkningen av nettoinkomsten från sådana aktier. Förluster som uppstår till följd av realisation av sådana aktier får dras av samma beskattningsår för att minska nettoinkomsten från aktier. Endast 3% av nettoinkomsten på aktier som kvalificerar för undantagsmetoden skall tas med vid beräkningen av allmän inkomst. Allmän inkomst beskattas med en skattesats om 28%, innebärande att nettoinkomster på aktier beskattas med en effektiv skattesats om 0,84%. Negativa nettoinkomster på aktier kan inte användas för att reducera allmän inkomst.

Skatt på utdelning

Utdelning som mottas av aktiebolag (och vissa liknande skattesubjekt) med skatterättsligt hemvist i Norge (norska företag) inkluderas i beräkningen av aktieägarens nettoinkomst från aktier som kvalificerar för undantagsmetoden (inklusive aktier i företag med skatterättsligt hemvist inom EES), inklusive mottagna utdelningar från Bolaget. Endast 3% av nettoinkomsten på aktier som kvalificerar för undantagsmetoden skall tas med vid beräkningen av allmän inkomst. Allmän inkomst beskattas med en skattesats om 28%, innebärande att nettoinkomster på aktier beskattas med en effektiv skattesats om 0,84%.

Erhållande, Utnyttjande och avyttring av teckningsrätter

Ett norskt företag som erhåller en teckningsrätt eller tecknar aktier med stöd av en teckningsrätt beskattas inte för detta i Norge. Kostnader i samband med teckning av aktier läggs till aktiernas omkostnadsbelopp.

Norska företag är skattskyldiga för 3% på kapitalvinster vid realisation av teckningsrätter som är relaterade till aktier i företag som har skatterättsligt hemvist inom EES. Denna vinst är därmed skattepliktig i Norge som allmän inkomst med en skattesats om 28% för norska företag.

Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som inte har skatterättsligt hemvist i Norge

Kapitalvinstbeskattning

I regel är kapitalvinster på aktier eller teckningsrätter relaterade till bolag som inte har skatterättsligt hemvist i Norge och som innehas av aktieägare utan skatterättsligt hemvist i Norge (i detta avsnitt utländska aktieägare) inte skattepliktiga i Norge.

Om den utländska aktieägaren (i) är en fysisk person som bedriver näringsverksamhet i Norge och aktierna har ett effektivt samband med den aktuella verksamheten eller (ii) är en fysisk person som haft skatterättsligt hemvist i Norge inom de fem kalenderår som föregick

det år då aktierna såldes och ägde aktierna när den skatterättsliga hemvisten i Norge upphörde, är den utländska aktieägaren emellertid föremål för samma kapitalvinstbeskattning som norska aktieägare, enligt beskrivningen ovan, under förutsättning att vinsten inte är skattebefriad enligt bestämmelser i ett tillämpligt skatteavtal.

Skatt på utdelning

I regel är utdelningar på aktier i ett företag som inte har skatterättsligt hemvist i Norge och som innehas av utländska aktieägare inte skattepliktiga i Norge.

Om den utländska aktieägaren är en privatperson som bedriver näringsverksamhet i Norge och aktierna har ett effektivt samband med den aktuella näringsverksamheten är emellertid den utländska aktieägaren föremål för samma beskattning av utdelning som norska aktieägare, enligt beskrivningen ovan, under förutsättning att utdelningen inte är skattebefriad enligt bestämmelser i ett tillämpligt skatteavtal.

Beskattning av teckningsrätter

En utländsk fysisk person som erhåller teckningsrätter eller tecknar aktier med stöd av en teckningsrätt beskattas inte i Norge.

Vinster från försäljning eller annan avyttring av teckningsrätter i Bolaget som tillfaller en utländsk fysisk person är inte skattepliktiga i Norge, såvida inte den utländska aktieägaren (i) innehar teckningsrätterna i samband med näringsverksamhet i Norge eller (ii) har haft skatterättsligt hemvist i Norge inom de fem kalenderår som föregick året för försäljningen eller avyttringen och ägde teckningsrätterna när den skatterättsliga hemvisten i Norge upphörde (och vars vinst inte är skattebefriad i enlighet med bestämmelserna i ett tillämpligt skatteavtal).

Ett utländskt företag som erhåller teckningsrätter eller tecknar aktier med stöd av en teckningsrätt beskattas inte i Norge.

Kapitalvinster som uppstår till följd av försäljning eller annan avyttring av teckningsrätter som tillfaller utländska företag som äger aktier beskattas inte i Norge.

Skattskyldighet i Sverige

Se avsnittet "—Vissa skattefrågor i Sverige—Särskilda skattefrågor för aktieägare och innehavare av teckningsrätter som är begränsat skattskyldiga i Sverige" på sidan 135.

Särskilt om sammanläggningen

Som beskrivits i avsnittet "Villkor och anvisningar—Allmänna anvisningar—Sammanläggning av aktier" på sidan 31 kommer Bolaget även att genomföra en sammanläggning av aktier.

Sammanläggningen av aktier utlöser ingen beskattning då den endast medför att aktiernas sammanlagda kvotvärde fördelas på ett färre antal aktier. Det sammanlagda genomsnittliga omkostnadsbeloppet för aktier av samma slag och sort före sammanläggningen bör därmed vara detsamma även efter sammanläggningen.

FIFU-metoden (first in first out) tillämpas vid allokeringen av omkostnadsbeloppet för aktier som förvärvats vid olika tidpunkter. En försäljning av överskjutande aktier utlöser beskattning. Vid en sådan avyttring av överskjutande aktier av en norsk aktieägare till Bolaget utlöses kapitalvinstbeskattning. Kapitalvinst respektive kapitalförlust beräknas på samma sätt som beskrivits ovan.

Tilldelningsprinciper och överlåtelsebegränsningar m.m.

J.P. Morgan, Nordea och SEB Enskilda ("Joint Global Coordinators") har biträtt Bolaget med råd angående struktureringen, planeringen och genomförandet av Företrädesemissionen.

Nya Aktier som inte tecknats med stöd av Teckningsrätter kommer Bolaget att erbjuda dem som tecknat Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter, oavsett om tecknarna var aktieägare per Avstämningdagen eller inte. Vid eventuell överteckning skall sådana Nya Aktier fördelas mellan tecknarna i förhållande till antalet utnyttjade Teckningsrätter och, i den mån detta inte kan ske, genom lottning. Bolaget kommer att erbjuda eventuellt återstående Nya Aktier till aktieägare och övriga investerare som har anmält intresse av att teckna Nya Aktier utan stöd av Teckningsrätter genom: (i) ett offentligt erbjudande till investerare i Danmark, Norge, Sverige och Storbritannien, (ii) ett erbjudande i USA riktat till QIBs i enlighet med undantag från registreringskrav enligt Rule 144A i U.S. Securities Act, eller andra tillämpliga undantag från registreringskrav, och (iii) ett erbjudande till investerare utanför Danmark, Norge, Sverige, Storbritannien och USA med stöd av Prospektdirektivet och/eller Regulation S under U.S. Securities Act (Sekundär Tilldelning).

Före tidpunkten för Företrädesemissionen äger den svenska, danska respektive norska regeringen och KAW 21,4%, 14,3%, 14,3% respektive 7,6% av Bolagets utestående Aktier. Den svenska, danska respektive norska regeringen har var för sig den 9 februari 2010 eller dessförinnan, till Styrelsen uttalat sitt stöd för Företrädesemissionen samt sina förväntningar att teckna motsvarande sin pro-rata andel i Företrädesemissionen, förutsatt att samtliga Huvudaktieägare och KAW beslutar sig för att teckna motsvarande sina pro-rata andelar i Företrädesemissionen, att Emissionsgaranterna åtar sig att teckna de resterande Nya Aktierna, att Koncernen refinansierar ungefär 2 000 MSEK av sina skulder som förfaller under år 2010 samt att Koncernen når en slutlig överenskommelse med de fackföreningar som företrädar markpersonalen och kabinpersonalen. Vad beträffar de två sista förutsättningarna nådde Koncernen en slutlig överenskommelse med fackföreningarna för piloter och kabinpersonal den 12 mars 2010 för ytterligare årliga kostnadsbesparingar om 500 MSEK och fullbordade refinansieringen av obligationerna i april 2010 genom utfärdandet av obligationer till ett nominellt belopp om 580 MSEK som förfaller 2011 (med möjlighet att förlänga löptiden till 2016) under Koncernens EMTN-program och utfärdandet av konvertibler om 1 600 MSEK som förfaller 2015.

I Danmark godkände Folketingets finansudvalg Företrädesemissionen den 24 mars 2010 och fattade beslut om att bemyndiga danske finansministern att teckna danska statens pro rata-andel i Företrädesemissionen, förutsatt att Bolagets tre övriga större aktieägare beslutar att teckna sina andelar, att resterande del av emissionen är garanterad samt att prospektet bedöms utgöra betryggande underlag för aktie-teckningen. I Norge fattade Stortinget beslut den 25 mars 2010 att bemyndiga Närings- och handelsdepartementet att teckna norska statens pro rata-andel i Företrädesemissionen och därmed bibehålla norska statens nuvarande ägarandel i Bolaget. I Sverige fattade Riksdagen beslut den 25 mars 2010 att bemyndiga regeringen att för statens räkning delta i Företrädesemissionen genom att teckna aktier upp till ett belopp om högst 1 100 MSEK. KAW, genom Foundation Asset

Management, har uttalat sitt stöd för Företrädesemissionen och har bekräftat sin avsikt att teckna sin pro rata-andel i Företrädesemissionen, villkorat av att Huvudaktieägarna fattar slutligt beslut om att teckna sina andelar.

Tillsammans representerar Huvudaktieägarna och KAW 57,6% av utestående Aktier och röster i Bolaget. Bolaget har ingått Emissionsgarantiavtalet, enligt vilket Emissionsgaranterna, var för sig åtagit sig att, under vissa förutsättningar (inklusive att Huvudaktieägarna och KAW har tecknat sig och betalat för sina andelar i Företrädesemissionen pro-rata) och i den mån det återstår tillgängliga Nya Aktier efter den Sekundära Tilldelningen, teckna, eller anvisa tecknare för, upp till 42,4% av de Nya Aktierna. Emissionsgaranterna kommer att teckna upp till, och erlägga betalning för, Nya Aktier i de procentuella andelar som framgår av nedanstående tabell:

Emissionsgaranter	Maximalt antal Nya Aktier	% av samtliga Nya Aktier
J.P. Morgan Securities Ltd	592 828 472	8,0%
Nordea Bank AB (publ)	592 828 472	8,0%
Skandinaviska Enskilda Banken AB (publ)	592 828 472	8,0%
DnB NOR Markets	592 828 472	8,0%
The Royal Bank of Scotland N.V.	592 828 472	8,0%
Danske Markets (en enhet inom Danske Bank A/S)	177 848 540	2,4%
Summa	3 141 990 900	42,4%

Emissionsgarantiavtalet innehåller sedvanliga villkor, inklusive men inte begränsat till erhållande av vissa rättsliga utlåtanden (legal opinions) från Emissionsgaranterna beträffande både Bolaget och vissa av dess dotterbolag avseende Företrädesemission. Bolaget har enligt Emissionsgarantiavtalet även lämnat Emissionsgaranterna sedvanliga garantier och skadelöshetsåtaganden för denna typ av avtal avseende, till exempel, efterlevnaden av vissa tillämpliga lagar och regelverk och Koncernens verksamhet. Skadelöshetsåtagandena, garantierna, och andra åtaganden av Bolaget är alltså fullt tillämpliga oavsett all undersökning som genomförs avseende Bolaget (inklusive due diligence) och kommer att kvarstå efter leverans och betalning av tecknade Nya Aktier.

Emissionsgarantiavtalet innehåller även sedvanliga uppsägningsvillkor till förmån för Emissionsgaranterna, till exempel rätt att säga upp avtalet vid överträdelse av de garantier som lämnats av Bolaget och förekomsten av vissa, enligt Emissionsgaranternas egen bedömning, väsentligt negativa händelser, en ändring i utvecklingen av förutsättningarna (finansiella eller andra) eller utsikterna för Bolaget eller de finansiella marknaderna i allmänhet. Uppsägningsgrunderna kan, i förekommande fall, åberopas till och med den 5 maj 2010.

Emissionsgaranternas åtaganden enligt Emissionsgarantiavtalet är inte säkerställda.

Erbjudandet av Nya Aktier i USA kommer att genomföras av J.P. Morgan Securities, Inc. (närliggande till J.P. Morgan), SEB Enskilda, Inc. (närliggande till SEB), Danske Markets, Inc. (närliggande till Danske Bank A/S), DnB NOR Markets, Inc. (närliggande till DnB NOR Bank ASA) samt RBS Securities, Inc. dotterbolag till The Royal Bank of Scotland N.V., vilka samtliga är registrerade börsmäklare enligt U.S. Securities Exchange Act från 1934 i dess nuvarande lydelse.

Arvode och kostnader

Bolaget kommer att betala ett arvode till Joint Lead Managers (för egen och för andra Emissionsgaranters räkning) om 3,5% av det totala antalet Nya Aktier som garanteras av Emissionsgaranterna, motsvarande cirka 74 MSEK.

Bolaget har i Emissionsgarantiavtalet åtagit sig att svara för vissa kostnader, däribland vissa kostnader som Emissionsgaranterna ådrar sig i samband med erbjudandet och försäljningen av de Nya Aktierna.

Dessutom är Joint Global Coordinators berättigade till vissa struktur- och managementarvoden och diskretionärt arvode att betalas när Företrädesemissionen genomförs.

Stabilisering och andra marknadsaktiviteter

I samband med Företrädesemissionen kan SEB Enskilda eller ett ombud eller närstående till SEB Enskilda komma att agera Stabiliseringsansvarig och kan komma att utföra transaktioner som syftar till att stödja börskurs eller marknadspris på Aktierna, Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna, i syfte att motverka eventuellt säljtryck ("**Stabiliseringsåtgärder**").

Stabiliseringsåtgärder innefattar transaktioner som stabiliserar, upprätthåller eller på annat sätt påverkar marknadspriset på Aktierna, Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna. Sådana transaktioner kan innefatta skapandet av syndikerad kort position (så kallad syndicate short position), och vidtagande av stabiliserande transaktioner och köp för att täcka positioner som uppstått genom kort position. Kort position innebär att Emissionsgaranterna säljer värdepapper som de inte äger. Stabiliserande transaktioner utgörs av vissa bud eller köp som görs i syfte att förhindra eller fördröja en nedgång i värdepappernas marknadspris medan en nyemission pågår.

Den Stabiliseringsansvarige har inte någon skyldighet att företa någon sådan stabilisering. Det finns således ingen garanti för att någon stabilisering kommer att företas. Om stabilisering företas kan åtgärderna när som helst avbrytas utan förvarning. Stabiliseringsåtgärder kan komma att företas från och med offentliggörandet av Prospektet på svenska den 9 april 2010, till och med den trettionde kalenderdagen efter Teckningstidens utgång vilket förväntas vara den 29 maj 2010 ("**Stabiliseringsperioden**"). Stabiliseringsansvarig får ej stabilisera (i) Teckningsrätterna till ett pris överstigande 0,52 SEK per Teckningsrätt, motsvarande Teckningsrättens teoretiska värde vid offentliggörandet av Teckningskursen, och (ii) Aktierna, BTA respektive de Nya Aktierna till ett pris överstigande 1,19 SEK per Aktie, BTA respektive Ny Aktie, motsvarande summan av Teckningskursen och Teckningsrättens teoretiska värde vid offentliggörandet av Teckningskursen (0,67 SEK plus 0,52 SEK).

Till följd av stabilisering kan marknadspriset på Aktierna eller andra värdepapper som Bolaget gett ut vara högre än vad som annars skulle varit fallet på marknaden. Stabilisering kan också leda till att marknadspriset hamnar på en nivå som inte är hållbar på lång sikt.

Inom en vecka från Stabiliseringsperiodens utgång skall ett meddelande i enlighet med artikel 9 i förordning (EG) nr 2273/2003 offentliggöras av Bolaget. Meddelandet skall innehålla information om vilka eventuella Stabiliseringsåtgärder som har vidtagits, när stabiliseringen påbörjades, när de sista Stabiliseringsåtgärderna vidtogs samt, för varje datum då stabilisering förekom, det prisintervall inom vilket stabilisering vidtogs.

Vissa av Emissionsgaranterna har informerat Bolaget om att de för närvarande skapar en marknad för Aktierna och har för avsikt att skapa en marknad för Teckningsrätterna utanför USA. Emissionsgaranterna kan även inlåta sig i handel för andras räkning med Aktierna och Teckningsrätterna samt med vissa derivat kopplade till Aktierna.

Vidare kan Emissionsgaranterna i samband med Företrädesemissionen komma att handla med Teckningsrätter och Aktier under Teckningstiden enbart i syfte att säkra sina åtaganden enligt Emissionsgarantiavtalet. Denna verksamhet kan innefatta köp och försäljning av Teckningsrätter, Aktier och därtill relaterade eller andra värdepapper och instrument, till exempel BTA. Sådana transaktioner kan innefatta kort position av Aktier och köp av Teckningsrätter vilka täcker de positioner som uppstått genom kort position.

Om dessa marknadsskapande åtgärder och andra aktiviteter påbörjas kan de när som helst upphöra efter den berörda Emissionsgarantens eget gottfinnande och utan förvarning. Dessa aktiviteter kan bedrivas på NASDAQ OMX Stockholm, Oslo Børs eller någon annan börs inom NASDAQ OMX Nordic, på OTC-marknaden i Sverige eller andra platser utanför USA i enlighet med tillämpliga lagar och förordningar.

Lock-up avtal

Bolaget har i Emissionsgarantiavtalet åtagit sig gentemot Joint Lead Managers (till förmån för samtliga Emissionsgaranter) att till som längst 180 dagar efter den 10 maj 2010 inte offentliggöra en avsikt att lägga fram ett förslag till Bolagets aktieägare (annat än ett förslag från en aktieägare) att, (i) genomföra kapitalökning eller emittera, utbjuda, sälja, avtala om försäljning av, låna ut, pantsätta eller på annat sätt överföra eller avyttra Aktier eller andra värdepapper som Bolaget gett ut och som i allt väsentligt motsvarar de Nya Aktierna, inklusive, men inte begränsat till, värdepapper som kan konverteras till eller bytas mot, eller som innebär rätt att erhålla, Aktier eller sådana i allt väsentligt likartade värdepapper, eller (ii) köpa eller sälja optioner eller andra garantier eller ingå swap-, säkrings- eller liknade arrangemang som innebär att intressen i, eller ekonomiska konsekvenser av, äganderätten till Aktier helt eller delvis överförs till någon annan person, oavsett om sådan transaktion som beskrivs i punkterna (i) eller (ii) ovan ska genomföras genom leverens av Aktier eller sådana andra värdepapper, mot kontant betalning eller på annat sätt, förutom med skriftligt godkännande av Joint Lead Managers. Dock skall godkännande inte i något fall krävas för utnyttjande av teckningsoptioner som berättigar till teckning av förlagsaktier och som innehas av Scandinavian Airlines Systems AB samt kan utnyttjas i de situationer som beskrivs under "Aktiekapital och ägarförhållanden— Skydd för Koncernens trafikrätigheter för luftfart enligt bolagsordningen" på sidan 101. Detta gäller dock inte i en situation där en tredje part lämnar ett offentligt erbjudande till Bolagets aktieägare.

Andra förhållanden

Emissionsgaranterna eller deras närstående företag har tillhandahållit, eller kan komma att tillhandahålla, olika tjänster som till exempel finansiell rådgivning, investment banking eller kommersiella banktjänster åt Bolaget, dess dotterbolag och intresseföretag, inklusive Huvudaktieägarna, inom ramen för deras löpande affärsverksamhet,

och för vilka de har erhållit, eller kommer att erhålla, sedvanliga arvoden och ersättningar. J.P. Morgan, Nordea, SEB Enskilda, SEB och Danske Bank A/S, DnB NOR Bank ASA och The Royal Bank of Scotland N.V. tillhandahåller regelbundet banktjänster till Koncernen.

Handel för egen räkning

I samband med Företrädesemissionen kan var och en av Emissionsgaranterna och med dem närstående företag vilka agerar investerare för egen räkning, erhålla Teckningsrätter (om de för närvarande är aktieägare i Bolaget) och utöva sin rätt att utnyttja sådana Teckningsrätter för att förvärva Nya Aktier, samt behålla, köpa eller sälja Teckningsrätter eller Nya Aktier och andra värdepapper som Bolaget gett ut eller andra investeringar för egen räkning samt även erbjuda eller sälja sådana värdepapper (eller andra investeringar) utan samband med Företrädesemissionen. Emissionsgaranterna har inte för avsikt att redovisa omfattningen av sådana investeringar eller transaktioner såvida de inte är skyldiga att göra detta enligt lag eller myndighetskrav.

Restriktioner avseende försäljning

Tilldelningen av Teckningsrätter och utgivande av BTA och Nya Aktier genom teckning med stöd av Teckningsrätter samt erbjudandet om teckning av otecknade Nya Aktier till personer som har sin hemvist eller är medborgare i andra länder än Sverige, Danmark, Norge eller Storbritannien kan påverkas av lagstiftningen i relevant jurisdiktion. Investerare bör konsultera sina professionella rådgivare för att bedöma huruvida de behöver myndighetstillstånd eller andra tillstånd eller om andra formella krav behöver iakttas för att de skall kunna teckna Nya Aktier med stöd av Teckningsrätter eller på annat sätt.

Bolaget vidtar inte några åtgärder för att tillåta ett offentligt erbjudande av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier (med stöd av Teckningsrätter eller på annat sätt) i någon annan jurisdiktion än Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien. Mottagande av Prospektet innebär inget erbjudande i de jurisdiktioner där det vore olagligt att lämna ett erbjudande och, om så är fallet, är Prospektet endast avsett för information och får inte kopieras eller distribueras vidare.

Utöver vad som anges i Prospektet får en investerare som mottar ett exemplar av Prospektet i någon annan jurisdiktion än Sverige, Danmark, Norge eller Storbritannien inte betrakta Prospektet som en inbjudan eller ett erbjudande och får inte heller under några omständigheter handla med Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier, såvida inte en sådan inbjudan eller ett sådant erbjudande skulle kunna ges till den aktuella investeraren enligt lagstiftningen i den aktuella jurisdiktionen eller om Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier kan handlas utan att det strider mot krav på registrering eller andra legala krav. En investerare som mottar ett exemplar av Prospektet får följaktligen inte distribuera eller skicka vidare Prospektet, och inte heller överlåta Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier, till någon person eller inom eller till någon jurisdiktion om det kan innebära en överträdelse av lokala värdepapperslagar eller regleringar.

Om någon person (inklusive en finansiell mellanhand) vidarebefordrar Prospektet till sådana territorier (oavsett om det sker enligt ett avtal eller lagstadgade krav eller på annat sätt) skall denna person göra mottagaren uppmärksam på innehållet i detta avsnitt. Med undantag för vad som i övrigt uttryckligen sägs i Prospektet gäller följande: (i) Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier som tilldelas respektive erbjuds i Företrädesemissionen får inte erbjudas, säljas, återförsäljas, överföras eller levereras, direkt eller indirekt, inom eller till medlemsstater inom det Europeiska ekonomiska samarbetsom-

rådet vilka har implementerat Prospektdirektivet (förutom Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien), om detta inte sker i enlighet med tillämpliga undantag enligt Prospektdirektivet, och inte heller inom eller till Australien, Japan, Kanada eller USA (till icke-QIBs) eller någon annan jurisdiktion inom vilken det inte är tillåtet att erbjuda Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna ("**Obehöriga Jurisdiktioner**"); (ii) Prospektet får inte sändas till någon person i någon Obehörig Jurisdiktion; och (iii) överföringen av Teckningsrätter till ett värdepapperskonto som tillhör en aktieägare eller annan person i en Obehörig Jurisdiktion eller en medborgare i en Obehörig Jurisdiktion (i det följande kallade "**Obehöriga Personer**") innebär inte ett erbjudande av BTA eller Nya Aktier till sådan person. Obehöriga Personer får inte utnyttja Teckningsrätter.

Om en investerare mottar, överlämnar eller på annat sätt överför Teckningsrätter, utnyttjar Teckningsrätter för att förvärva Nya Aktier eller handlar med eller på annat sätt genomför transaktioner med Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier som tilldelas respektive erbjuds i Företrädesemissionen, anses sådan investerare ha lämnat, eller, i vissa fall, ombuds sådan investerare att lämna, bland annat följande utfästelser och garantier till Bolaget och till personer som handlar på uppdrag av Bolaget, såvida detta krav inte efterges av Bolaget:

- a) investeraren befinner sig inte i en Obehörig Jurisdiktion;
- b) investeraren är inte en Obehörig Person;
- c) investeraren agerar inte och har inte agerat på uppdrag av eller till förmån för en Obehörig Person;
- d) om inte investeraren är en befintlig aktieägare och en QIB enligt definitionen i Rule 144A i U.S. Securities Act, så befinner sig investeraren utanför USA och eventuella personer för vilkas räkning eller till förmån för vilka denne agerar på icke diskretionär grund befinner sig utanför USA och vid förvärvet av BTA eller Nya Aktier kommer investeraren och sådana andra personer att befinna sig utanför USA;
- e) investeraren är införstådd med att varken Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna som tilldelats respektive erbjudits genom Företrädesemissionen har registrerats eller kommer att registreras enligt U.S. Securities Act och att dessa inte får erbjudas, säljas, pantsättas, återförsäljas, levereras, tilldelas, upptas eller på annat sätt överföras inom USA utom i enlighet med något undantag från, eller genom en transaktion som inte kräver, registrering enligt U.S. Securities Act; och
- f) investeraren får utan att det strider mot lag erbjudas, upptas, teckna, och ta emot Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier som erbjuds genom Företrädesemissionen i den jurisdiktion där vederbörande är bosatt eller för närvarande befinner sig.

Bolaget och personer som handlar på uppdrag av Bolaget förlitar sig på investerarens utfästelser och garantier. Tillhandahållande av felaktig information eller efterföljande överträdelse av dessa utfästelser och garantier kan leda till att en transaktion i Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna är ogiltig och kan medföra skadeståndsskyldighet.

Om en person agerar på uppdrag av en innehavare av Teckningsrätter (inklusive, men inte begränsat till, som förvaltare eller trustee), skall denne person lämna till Bolaget ovan nämnda utfästelser och garantier såvitt avser utnyttjande av Teckningsrätter för innehavarens räkning. Om denne person inte lämnar eller inte kan lämna ovan nämnda utfästelser, är Bolaget inte förpliktat att verkställa någon tilldelning av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier till sådan person eller till person för vars räkning denne agerar. Med beaktande av de

specifika restriktioner som redovisas nedan är en investerare (inklusive, men inte begränsat till, dess förvaltare och trustee) som befinner sig utanför Sverige, Danmark, Norge eller Storbritannien och vill utnyttja eller på annat sätt handla med Teckningsrätter eller teckna BTA eller Nya Aktier själv ansvarig för att kontrollera och följa tillämplig lagstiftning i varje relevant jurisdiktion, inklusive att införskaffa eventuella erforderliga tillstånd från myndigheter eller annars iaktta alla föreskrivna formaliteter samt att erlägga eventuella skatter med anledning av Företrädesemissionen i dessa territorier. Informationen i detta avsnitt är endast avsedd som en allmän vägledning. Om det råder några som helst tvivel rörande huruvida investeraren har rätt att utnyttja sina Teckningsrätter eller teckna BTA eller Nya Aktier bör investeraren utan dröjsmål konsultera professionella rådgivare.

Såvitt avser aktieägare som på Avstämningsdagen innehar Aktier via finansiella mellanhänder, kommer Teckningsrätter inledningsvis att utbokas till respektive finansiell mellanhand. Finansiella mellanhänder äger inte rätt att utnyttja några Teckningsrätter på uppdrag av någon person som befinner sig i en Otillåten Jurisdiktion eller på uppdrag av någon Obehörig Person och kan ombes att intyga detta i samband med att Teckningsrätter utnyttjas.

Med vissa undantag har finansiella mellanhänder inte tillåtelse att skicka Prospektet eller annan information om Företrädesemissionen till någon Obehörig Jurisdiktion eller till någon Obehörig Person. Utbokning av Teckningsrätter till personer i Obehöriga Jurisdiktioner eller till Obehöriga Personer utgör inget erbjudande till sådana personer om att förvärva BTA eller Nya Aktier. Finansiella mellanhänder, vilka innefattar mäklare och förvaltare, som har innehav för Obehöriga personers räkning kan överväga att sälja en del eller samtliga Teckningsrätter för dessa personers räkning i den utsträckning som detta är tillåtet enligt överenskommelser med dessa personer och gällande rätt samt överföra nettolikviden till dessa personers konton.

Med vissa undantag kommer instruktioner om teckning som sänts från eller poststämplat i en Obehörig Jurisdiktion att anses vara ogiltiga och BTA och Nya Aktier som erbjuds i Företrädesemissionen kommer inte att levereras till en mottagare i en Obehörig Jurisdiktion. Bolaget förbehåller sig rätten att bortse från utnyttjande (eller återkallande av sådant utnyttjande) som sker på uppdrag av en person som uppgett en adress i en Obehörig Jurisdiktion för mottagande, återkallande av utnyttjande eller leverans av sådana BTA och Nya Aktier, som inte kan utfästa eller garantera att denna person inte befinner sig i en Obehörig Jurisdiktion och inte är en Obehörig Person, som inte agerar på diskretionär grund för sådana personer, eller som enligt Bolagets eller dess uppdragstagares bedömning har lämnat instruktion om teckning i, eller sänt sådan från, en Obehörig Jurisdiktion. Vidare förbehåller sig Bolaget rätten att helt enligt egen bedömning ogiltigförklara utnyttjande av Teckningsrätter, som Bolaget uppfattar har genomförts, verkställts eller sänts på ett sätt som kan innebära brott mot lagar eller regleringar i någon jurisdiktion.

Oaktat andra bestämmelser i Prospektet förbehåller sig Bolaget rätten att tillåta en innehavare att utnyttja Teckningsrätter, om Bolaget enligt egen bedömning är övertygad om att transaktionen i fråga utgör ett undantag från eller inte omfattas av lagar eller regleringar som utlöser de aktuella restriktionerna. Tillämpliga undantag i vissa jurisdiktioner beskrivs nedan. I dessa fall åtar sig Bolaget inget ansvar för eventuella åtgärder som innehavaren vidtar eller för konsekvenser som denne kan förorsakas av att acceptera utnyttjandet av Teckningsrätter.

USA

Inga Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier har registrerats eller kommer att registreras enligt U.S. Securities Act eller hos någon värdepappersmyndighet i någon delstat eller annan jurisdiktion i USA och får endast erbjudas eller säljas till personer som skäligen bedöms vara QIBs.

Genom att ta emot Prospektet anses varje innehavare av Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier ha utfäst, bekräftat och tillstått bland annat att (de termer som används i detta avsnitt vilka definieras i Rule 144A eller Regulation S används här med samma innebörd):

1. vederbörande är och kommer att vara en QIB enligt definitionen i Rule 144A i U.S. Securities Act vid den tidpunkt då Teckningsrätten skall utnyttjas.
2. vederbörande är medveten om och tillstår att vare sig Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna som kan komma att emitteras vid Teckningsrätternas utnyttjande har registrerats eller kommer att registreras i enlighet med U.S. Securities Act, och de får inte direkt eller indirekt erbjudas, säljas eller utnyttjas i USA utom i enlighet med punkt 4 nedan.
3. vederbörande är medveten om att Teckningsrätter endast kan överlåtas, överföras eller säljas utanför USA med stöd av Regulation S under U.S. Securities Act.
4. som köpare i en så kallad private placement av värdepapper vilka inte har registrerats enligt U.S. Securities Act har vederbörande förvärvat Teckningsrätter och förvärvar vederbörande Nya Aktier vid utnyttjandet av sådana Teckningsrätter för egen räkning eller för en eller flera andra QIBs räkning för vilka den agerar som vederbörligen auktoriserad förvaltare eller ombud med ensam bestämmanderätt över investeringar avseende varje sådant konto och med full behörighet att vid varje investeringstillfälle göra de utfästelser och bekräftelser och ingå de överenskommelser som anges häri med avseende på varje sådant konto och utan syfte att återförsälja eller distribuera några sådana Teckningsrätter eller Nya Aktier som kan emitteras vid dessa Teckningsrätters utnyttjande.
5. vederbörande förstår och samtycker till att inga erbjudanden om eller försäljning eller utnyttjande av dessa Teckningsrätter görs enligt Rule 144A, även om Teckningsrätterna endast erbjuds och säljs till QIBs och Teckningsrätterna endast får utnyttjas av QIBs, och att om den eller någon annan QIB för vilken den handlar, enligt punkt 3 ovan, eller någon annan förvaltare eller något annat ombud som företräder en sådan investerare i framtiden beslutar sig för att erbjuda, sälja, överlämna, pantsätta eller på annat sätt överföra Teckningsrätter eller Nya Aktier som har emitterats vid utnyttjandet av Teckningsrätter, kommer denna och sådan annan person göra detta endast (i) till följd av ett giltigt så kallat "registration statement" enligt U.S. Securities Act, (ii) till en QIB genom en transaktion som uppfyller kraven i Rule 144A, (iii) utanför USA enligt Rule 904 i Regulation S under U.S. Securities Act genom en "offshore transaction" (och inte en i förväg överenskommen transaktion som leder till att sådana Teckningsrätter eller Nya Aktier återförsäljs i USA) eller (iv) utifall Nya Aktier emitterats vid utnyttjandet av Teckningsrätter, i enlighet med Rule 144 i U.S. Securities Act, och i varje enskilt fall i överensstämmelse med varje tillämplig värdepapperslagstiftning i varje delstat och territorium i USA och andra jurisdiktioner. Vederbörande är medveten om att

inga utfästelser kan lämnas om möjligheten att vid en återförsäljning av Nya Aktier utnyttja undantaget enligt Rule 144 i U.S. Securities Act.

6. vederbörande förstår att så länge Nya Aktier vilka emitterats vid utnyttjandet av Teckningsrätterna är så kallade "restricted securities" enligt amerikanska federala lagar om värdepapper får inga sådana Nya Aktier deponeras i något amerikanskt depåbevisarrangemang som har etablerats eller drivs av en depåbank annat än ett depåbevisarrangemang för "restricted securities", och att sådana Nya Aktier inte kan betalas eller handlas med genom Depository Trust Company eller något annat amerikanskt börs- eller clearingsystem.
7. vederbörande har erhållit en kopia av Prospektet och har haft tillgång till den ekonomiska och övriga information om Bolaget som den har ansett nödvändig för att kunna fatta ett eget investeringsbeslut att köpa eller utnyttja Teckningsrätter. Vederbörande bekräftar att varken Bolaget eller Emissionsgaranterna eller någon person som företräder Bolaget eller Emissionsgaranterna har gjort några utfästelser till vederbörande avseende Bolaget eller erbjudandet, försäljningen eller utnyttjandet av Teckningsrätter (eller Nya Aktier som kan emitteras vid utnyttjande av Teckningsrätter) utöver de som framgår av Prospektet denne mottagit och som den litar till när den fattar sina investeringsbeslut om Teckningsrätter och Nya Aktier. Vederbörande har innehaft och kommer att inneha allt emissionsmaterial, inklusive Prospektet som denne erhåller direkt eller indirekt från Bolaget eller Emissionsgaranterna i förtroende, och förstår att sådan information som mottagits endast är avsedd för vederbörande och inte skall vidarebefordras eller kopieras. Vederbörande bekräftar att denne har läst och godkänt "—Restriktioner avseende försäljning" i Prospektet.
8. vederbörande och varje annan eventuell QIB för vars räkning den förvärvar Teckningsrätter eller Nya Aktier inom ramen för sin normala verksamhet, investerar i eller förvärvar värdepapper som liknar Teckningsrätterna och de Nya Aktierna som kan emitteras vid Teckningsrätternas utnyttjande, har sådan kunskap om och erfarenhet av finansiella frågor och verksamhetsfrågor att denne är kapabel att bedöma förtjänster och risker med att förvärva Teckningsrätter och Nya Aktier och är medveten om att vederbörande under en obegränsad tidsperiod måste bära risken med en investering i varje Teckningsrätt och Ny Aktie till vilken en sådan Teckningsrätt kan utnyttjas samt kan bära denna risk. Vederbörande bekräftar att denne förvärvar Teckningsrätter eller Nya Aktier för egen räkning, och för eventuella QIB:s.
9. vederbörande är medveten om att dessa utfästelser och åtaganden fordras enligt amerikansk värdepapperslagstiftning och ger Bolaget och Emissionsgaranterna oåterkalleligt tillstånd att visa detta brev för berörda parter i förvaltnings- eller domstolsförfaranden eller myndigheters utredningar av de frågor som behandlas här.
10. vederbörande, om denne i framtiden erbjuder, återförsäljer, pantsätter eller på annat vis överlåter Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier, skall upplysa den efterföljande innehavaren om de överlåtelsebegränsningar som anges här.
11. vederbörande inte är närstående (enligt definitionen i Rule 501 (b) i U.S. Securities Act) till Bolaget och inte agerar på uppdrag av närstående till Bolaget.

12. vederbörande är medveten om och tillstår att Bolaget, Emissionsgaranterna samt var och en av deras respektive närstående, agenter och andra kommer att förlita sig på att föregående utfästelser, garantier, samtycken och bekräftelser är riktiga och korrekta.

Dessutom anses varje person som utnyttjar Teckningsrätter eller annars tecknar härigenom erbjudna Nya Aktier ha bekräftat och godkänt att:

- a) den förlitar sig på Prospektet när den granskar Bolaget och villkoren i Företrädesemissionen, inklusive förtjänsterna och riskerna med erbjudandet, och när den fattar ett investeringsbeslut avseende Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier, och
- b) ingen person har tillstånd att lämna information eller göra utfästelser utöver de som finns i Prospektet, och om sådan information lämnas eller sådana utfästelser görs skall de inte förlita sig på dem som om de godkänts av Bolaget eller Joint Lead Managers och inte heller kommer Bolaget och Joint Lead Managers bära något ansvar för dem.

Personer som mottar Prospektet underrättas härmed om att Bolaget och andra säljare av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier kan komma att förlita sig på ett undantag från registreringskraven i Section 5 under U.S. Securities Act.

Fram till 40 dagar efter Företrädesemissionens påbörjande kan ett erbjudande, en försäljning eller en överlåtelse av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier inom USA av en mäklare (oavsett om denne deltar i Företrädesemissionen eller inte) innebära en överträdelse av registreringskraven i U.S. Securities Act. Varken Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna har godkänts eller nekats godkännande av någon amerikansk federal eller delstatlig värdepappersmyndighet eller amerikansk tillsynsmyndighet. Vidare har ingen sådan myndighet granskat eller rekommenderat Företrädesemissionen, Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna samt inte heller bedömt om Prospektet kan anses korrekt eller fullständigt.

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet

Gentemot varje medlemsstat inom EES som har införlivat Prospektdirektivet ("**Relevanta Medlemsstater**") har varje Joint Lead Manager intygat och överenskommit med Bolaget att den från och med det datum då Prospektdirektivet implementeras i en medlemsstat ("**Relevant Implementeringsdatum**") inte har erbjudit och inte kommer att lämna ett erbjudande om Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier till allmänheten i den medlemsstaten förrän ett prospekt beträffande Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier som har godkänts av den behöriga myndigheten i den Relevanta Medlemsstaten har offentliggjorts och godkänts av den relevanta myndigheten i den Relevanta Medlemsstaten i enlighet med artikel 18 i Prospektdirektivet eller, i tillämpliga fall, godkänts i en annan Relevant Medlemsstat och anmälts till den behöriga myndigheten i den Relevanta Medlemsstaten. I den utsträckning detta är tillåtet kan vederbörande dock, från och med det Relevanta Implementeringsdatumet, lämna ett erbjudande om Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier till allmänheten i den Relevanta Medlemsstaten:

- till juridiska personer med tillstånd att verka på finansmarknaderna samt personer som inte har tillstånd men vilkas verksamhetsföremål uteslutande är att investera i värdepapper;
- till juridisk person som enligt dess senaste årsredovisning eller koncernredovisning uppfyller två eller fler av följande kriterier (i) ett genomsnittligt antal anställda under det senaste räkenskapsåret på

minst 250, (ii) en total balansomslutning som överstiger 43 MEUR, och (iii) en årlig nettoomsättning som överstiger 50 MEUR;

- till färre än 100 fysiska eller juridiska personer (som inte är kvalificerade investerare i Prospektdirektivets mening), förutsatt Bolagets och Joint Lead Managers samtycke inhämtas före ett sådant erbjudande; eller
- under andra förhållanden som inte kräver att Bolaget offentliggör ett prospekt enligt artikel 3 i Prospektdirektivet, förutsatt att ett sådant erbjudande av Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier inte föranleder ett krav på ett offentliggörande av ett prospekt enligt artikel 3 i Prospektdirektivet eller någon åtgärd för implementering av Prospektdirektivet i en relevant medlemsstat.

Såvitt avser denna bestämmelse, avses med uttrycket "erbjudande till allmänheten" i förhållande till varje Teckningsrätt, BTA eller Ny Aktie i någon Relevant Medlemsstat, ett meddelande till personer, oavsett form eller medium, som innehåller tillräcklig information om villkoren i Företrädesemissionen, Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna som skall erbjudas för att möjliggöra för en investerare att fatta beslut om att utnyttja Teckningsrätter eller annars teckna Nya Aktier, som dessa kan komma att varieras i den medlemsstaten beroende på åtgärder för implementering av Prospektdirektivet i den medlemsstaten och att med uttrycket "Prospektdirektivet" avses varje relevant implementeringsåtgärd i varje Relevant Medlemsstat.

Singapore

Var och en av Emissionsgaranterna har bekräftat att Prospektet inte har registrerats som ett prospekt vid den monetära myndigheten i Singapore. Följaktligen har varje Emissionsgarant utfäst, garanterat och bekräftat att vederbörande i samband med erbjudandet eller försäljningen, eller inbjudan att teckna eller förvärva Teckningsrätter, BTA och Nya Aktier inte har cirkulerat eller distribuerat Prospektet eller något annat dokument eller material. Vederbörande har inte heller erbjudit eller sålt några Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier eller föranlett att Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna blir föremål för en direkt eller indirekt inbjudan till teckning eller förvärv av andra personer i Singapore än (i) en institutionell investerare enligt paragraf 274 i Singapores Securities and Futures Act ("**SFA**"), (ii) en relevant person enligt paragraf 275(1) eller någon person enligt 275(1A), och i enlighet med villkoren i paragraf 275 i SFA eller (iii) i annat fall i enlighet med och i överensstämmelse med villkoren i varje annan tillämplig bestämmelse i SFA.

När Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier tecknas eller förvärvas av en relevant person vilken enligt paragraf 275 i SFA är:

- a) ett bolag (vilket inte är en så kallat "accredited investor" (såsom det definieras i paragraf 4A i SFA)) vars hela verksamhet är att inneha investeringar och hela aktiekapital ägs av en eller flera personer som alla är så kallade accredited investors; eller
- b) en fond (då fondförvaltaren inte är en så kallad "accredited investor") vars hela syfte är att inneha investeringar och varje förmånstagare av fonden är en person som är en så kallad "accredited investor", får aktier, skuldbrev och andelar av aktier och skuldbrev i det bolaget eller den förmånstagarens rättigheter och intresse (oberoende av hur det beskrivs) i fonden inte inom sex månader efter att det bolaget eller den fonden har förvärvat Teckningsrätterna, BTA eller Nya Aktier i enlighet med ett erbjudande som lämnats enligt paragraf 275 i SFA överlåtas utom:

1. till en institutionell investerare (för bolag, enligt paragraf 274 i SFA), till en relevant person definierad i paragraf 275(2) i SFA eller till en person i enlighet med ett erbjudande som lämnats och villkorats av att sådana aktier, skuldbrev eller andelar av aktier eller skuldbrev i det bolaget eller sådana rättigheter och intressen i den fonden förvärvas till en ersättning om minst 200 000 SGD (eller dess motsvarighet i utländsk valuta) för varje transaktion, om sådant belopp skall betalas i kontanter eller genom byte av värdepapper eller andra tillgångar, och vidare för bolag i enlighet med villkoren som specificeras i paragraf 275 i SFA;
2. när ingen ersättning har eller kommer att lämnas för överlåtelsen; eller
3. när överlåtelsen sker med stöd av lag.

Schweiz

Inga Teckningsrätter, BTA eller Nya Aktier kommer att erbjudas till allmänheten eller distribueras i Schweiz. Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna skall endast erbjudas i samband med privata placeringar, och utan information eller reklam till allmänheten, till en utvald krets investerare. Detta dokument utgör inte något erbjudandeprospekt i den mening som avses i artikel 652a eller 1156 i den schweiziska Code of Obligations. Det har inte registrerats hos eller godkänts av någon schweizisk tillsynsmyndighet eller börs. Teckningsrätterna, BTA eller de Nya Aktierna kommer inte att registreras i Schweiz eller noteras på någon schweizisk börs. Detta dokument får inte distribueras eller användas i Schweiz utan föregående skriftligt godkännande av Bolaget.

Förenade Arabemiraten

Detta emissionsprospekt är strängt personligt och konfidentiellt och distribueras till ett begränsat antal investerare. Det får inte delges någon annan person än den ursprungliga mottagaren och får inte kopieras eller användas i något annat syfte. Genom mottagande av Prospektet förstår, bekräftar och godkänner den person eller enhet till vilken det har utställts att Prospektet inte har godkänts av Förenade Arabemiratens centralbank, Ministry of Economy and Planning eller någon annan myndighet i Förenade Arabemiraten. Inte heller har någon placeringsrådgivare erhållit tillstånd eller licens från Förenade Arabemiratens centralbank, Ministry of Economy and Planning eller någon annan myndighet i Förenade Arabemiraten att marknadsföra eller sälja Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna i Förenade Arabemiraten. Ingen marknadsföring av någon finansiell tjänst har förekommit eller kommer att förekomma i Förenade Arabemiraten och ingen teckning av något värdepapper eller någon finansiell tjänst får eller kommer att ske i Förenade Arabemiraten. Det bör inte förutsättas att en placeringsrådgivare är en licensierad mäklare, handlare eller investeringsrådgivare enligt tillämplig lagstiftning i Förenade Arabemiraten eller att den ger råd om lämpligheten i att investera i, köpa eller sälja värdepapper eller andra finansiella tjänster till personer som är bosatta i Förenade Arabemiraten. Teckningsrätterna eller de Nya Aktierna får inte direkt eller indirekt erbjudas eller säljas till allmänheten i Förenade Arabemiraten. Detta utgör inte något offentligt erbjudande om värdepapper i Förenade Arabemiraten i enlighet med Commercial Companies Law, Federal Law No. 8 från 1984 (i dess senaste lydelse) eller på annat sätt.

Restriktioner avseende återförsäljning

Varje person som utnyttjar Teckningsrätter i Företrädesemissionen i enlighet med artikel 144A kommer att vara skyldig att underteckna och överlämna ett investeringsbrev ("**Investeringsbrev för QIBs**") (se "*Restriktioner avseende försäljning—USA*" på sidan 143) som (bland annat) innehåller utfästelser och åtaganden vilka väsentligen liknar de som anges nedan. Varje person i USA som köper Nya Aktier i Erbjudandet i enlighet med Rule 144A kommer att anses ha utfäst och godkänt följande (de begrepp som används här och som definieras i Rule 144A eller Regulation S under U.S. Securities Act används här i enlighet med dessa definitioner):

1. Du (A) är en QIB, (B) är medveten om att försäljningen av de Nya Aktierna till dig sker i enlighet med Rule 144A i U.S. Securities Act och (C) köper sådana Nya Aktier för egen räkning eller för en QIBs räkning (alltefter omständigheterna).
2. Du förstår att de Nya Aktierna inte har och inte kommer att registreras enligt U.S. Securities Act och att de inte får återerbjudas, återförsäljas, pantsättas eller överlåtas på annat sätt förutom (A) (i) till en person som du skäligen tror är en QIB i en transaktion som uppfyller kraven i Rule 144A, (ii) genom en så kallad "offshore transaction" med iakttagande av Rule 903 eller Rule 904 i Regulation S eller (iii) i enlighet med ett undantag från registreringskravet i U.S. Securities Act som därefter (i tillämpliga fall) föreskrivs i Rule 144 i U.S. Securities Act och (B) i enlighet med alla tillämpliga värdepapperslagar i USA:s delstater. Inga utfästelser kan lämnas gällande möjligheten att vid återförsäljning av Nya Aktier utnyttja det undantag som föreskrivs i Rule 144.

Nya Aktier som förvärvas av investerare utanför Sverige, Danmark, Norge och Storbritannien kan omfattas av restriktioner avseende överlåtelse och återförsäljning och får inte överlåtas eller återförsäljas utom i enlighet med vad som är tillåtet enligt lagar och bestämmelser om värdepapper. Investerarna bör vara medvetna om att de kan tvingas ta den finansiella risken av denna investering under en obegränsad tidsperiod.



Finansiella rapporter

Revisors rapport avseende nya historiska finansiella rapporter	F-2
SAS koncernens resultaträkning	F-3
Rapport över övrigt totalresultat	F-3
SAS koncernens balansräkning	F-4
SAS koncernens förändring i eget kapital	F-6
SAS koncernens kassafödesanalys	F-7
Noter till de finansiella rapporterna	F-8

Samtliga belopp i miljoner svenska kronor (MSEK) om inte annat anges.

Revisors rapport

Till styrelsen i SAS AB

Revisors rapport avseende nya historiska finansiella rapporter

Vi har granskat de finansiella rapporterna för SAS AB som omfattar balansräkningarna per den 31 december 2009, 31 december 2008 och 31 december 2007 och resultaträkningarna, rapport över övrigt totalresultat och kassaflödesanalyserna och redogörelsen för förändring i eget kapital för dessa år samt ett sammandrag av väsentliga redovisningsprinciper och andra tilläggsupplysningar.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för de finansiella rapporterna

Styrelsen och verkställande direktören ansvarar för att de finansiella rapporterna tas fram och presenteras på ett rättvisande sätt i enlighet med IFRS så som de antagits av EU och enligt kraven i prospektdirektivet för införande av prospektförordningen 809/2004/EG. Denna skyldighet innefattar utformning, införande och upprätthållande av intern kontroll som är relevant för att ta fram och på rättvisande sätt presentera de finansiella rapporterna utan väsentliga felaktigheter, oavsett om de beror på oegentligheter eller fel.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om de finansiella rapporterna på grundval av vår revision. Vi har utfört vår revision i enlighet med FAR SRS rekommendation RevR 5 Granskning av prospekt. Det innebär att vi planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra oss om att de finansiella rapporterna inte innehåller några väsentliga felaktigheter.

Utfört arbete

En revision i enlighet med FAR SRS rekommendation RevR 5 *Granskning av prospekt* innebär att utföra granskningsåtgärder för att få revisionsbevis som bestyrker belopp och upplysningar i de finansiella rapporterna. De valda granskningsåtgärderna baseras på vår bedömning av risk för väsentliga felaktigheter i de finansiella rapporterna oavsett om de beror på oegentligheter eller fel. Vid riskbedömningen överväger vi den interna kontroll som är relevant för bolagets framtagande och rättvisande presentation av de finansiella rapporterna som en grund för att utforma de revisionsåtgärder som är tillämpliga under dessa omständigheter men inte för att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll. En revision innebär också att utvärdera tillämpligheten av använda redovisningsprinciper och rimligheten i de betydelsefulla uppskattningar som styrelsen och verkställande direktören gjort samt att utvärdera den samlade presentationen i de finansiella rapporterna. Vi anser att erhållna revisionsbevis är tillräckliga och ändamålsenliga som underlag för vårt uttalande.

Uttalande

Vi anser att de finansiella rapporterna ger en rättvisande bild i enlighet med de internationella redovisningsstandarderna IFRS sådana de antagits av EU av SAS ABs ställning per den 31 december 2009, 31 december 2008 och 31 december 2007 samt av resultat och kassaflöde för dessa räkenskapsår.

Stockholm den 8 april 2010

Deloitte AB

Peter Gustafsson
Auktoriserad revisor

SAS koncernens resultaträkning

	Not	2009	2008 (omräknade)	2007 (omräknade)
Intäkter	3	44 918	52 870	50 452
Personalkostnader	4	-17 998	-17 632	-16 371
Övriga rörelsekostnader	5	-25 912	-31 959	-28 977
Leasingkostnader flygplan		-2 319	-2 282	-2 342
Avskrivningar och nedskrivningar	6	-1 845	-1 550	-1 416
Resultatandelar i intresseföretag	7	-258	-147	32
Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag		429	-	-
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader		-97	4	41
Rörelseresultat		-3 082	-696	1 419
Resultat från andra värdepappersinnehav		-	-	5
Finansiella intäkter	8	304	660	785
Finansiella kostnader	8	-645	-933	-1 026
Resultat före skatt		-3 423	-969	1 183
Skatt	9	803	4	-286
Årets resultat från kvarvarande verksamheter		-2 620	-965	897
Resultat från avvecklade verksamheter	10	-327	-5 395	-182
Årets resultat		-2 947	-6 360	715
<i>Årets resultat hänförligt till:</i>				
Innehavare av aktier i moderföretaget		-2 947	-6 303	716
Minoritetsintresse		-	-57	-1
Resultat per aktie (SEK)		-1,44	-6,26	0,71
Resultat per aktie (SEK) från kvarvarande verksamheter		-1,28	-0,96	0,89
Resultat per aktie (SEK) från avvecklade verksamheter		-0,16	-5,30	-0,18

Rapport över övrigt totalresultat

	2009	2008	2007
Årets resultat	-2 947	-6 360	715
Övrigt totalresultat:			
Valutakursdifferenser vid omräkning av utlandsverksamhet, netto efter skatt om 0 (2008: 85, 2007: 0)	27	-336	73
Kassaflödessäkringar - säkringsreserv, netto efter skatt om -347 (2008: 695, 2007: -228)	970	-1 848	586
Verkligt värde reserv, netto efter skatt om 0 (2008:0; 2007:0)	-	-	-508
Summa övrigt totalresultat för året, netto efter skatt	997	-2 188	152
Summa totalresultat	-1 950	-8 544	866
<i>Totalresultat hänförligt till:</i>			
Innehavare av aktier i moderföretaget	-1 950	-8 487	869
Minoritetsintresse	-	-57	-3

Se efterföljande noter till koncernredovisningen.

SAS koncernens balansräkning

TILLGÅNGAR	Not	2009	2008	2007
Anläggningstillgångar				
Immateriella tillgångar	11	1 296	1 092	1 226
Materiella anläggningstillgångar	12			
Byggnader och mark		439	513	568
Flygplan		13 087	11 037	10 766
Reservmotorer och reservdelar		1 299	1 185	1 211
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan		161	220	226
Övriga inventarier och fordon		192	318	308
Pågående investeringar		158	232	172
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar		238	627	185
		15 574	14 132	13 436
Finansiella anläggningstillgångar				
Kapitalandelar i intresseföretag	7	358	622	1 063
Långfristiga fordringar hos intresseföretag	14	-	-	170
Andra värdepappersinnehav	35	234	5	5
Pensionsmedel, netto	15	10 286	9 658	9 496
Uppskjuten skattefordran	9	1 159	921	690
Andra långfristiga fordringar		729	410	577
Summa anläggningstillgångar	13	29 636	26 840	26 663
Omsättningstillgångar				
Varulager och förråd	16	758	819	849
Förskott till leverantör		-	1	1
		758	820	850
Kundfordringar	17	1 581	1 851	1 951
Fordringar hos intresseföretag	18	92	479	510
Övriga fordringar	35	4 780	2 661	2 637
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 058	1 009	1 070
		7 511	6 000	6 168
Kortfristiga placeringar	19	3 691	3 872	7 308
Kassa och bank	36	498	1 911	1 583
Innehav av tillgångar för försäljning	10	401	3 921	6 198
Summa omsättningstillgångar		12 859	16 524	22 107
SUMMA TILLGÅNGAR		42 495	43 364	48 770

	Not	2009	2008	2007
Eget kapital				
Aktiekapital	20	6 168	1 645	1 645
Övrigt tillskjutet kapital		170	170	170
Reserver	21	279	-718	1 466
Balanserade vinstmedel		4 772	6 215	12 518
Totalt eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare		11 389	7 312	15 799
Minoritetsintresse		-	-	19
Totalt eget kapital		11 389	7 312	15 818
Långfristiga skulder				
Förlagslån	22	919	953	693
Obligationslån	23	-	2 212	2 079
Övriga lån	24	6 809	10 535	3 936
Uppskjuten skatteskuld	9	2 832	2 988	3 755
Övriga avsättningar	26	2 131	2 138	2 022
Övriga skulder		378	334	120
		13 069	19 160	12 605
Kortfristiga skulder				
Kortfristig del av lån		5 742	872	1 615
Kortfristiga lån	27	907	1 189	421
Förskott från kunder		13	7	20
Leverantörsskulder		1 738	2 068	2 108
Skulder till intresseföretag	28	-	-	94
Skatteskulder		27	110	5
Trafikavräkningsskuld		3 227	3 299	3 842
Kortfristig del av övriga avsättningar		852	148	190
Övriga skulder		2 110	2 460	1 580
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	29	3 264	4 274	5 149
Skulder hänförliga till innehav av tillgångar för försäljning	10	157	2 465	5 323
		18 037	16 892	20 347
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		42 495	43 364	48 770

Se efterföljande noter till koncernredovisningen.

SAS koncernens förändring i eget kapital

	Eget kapital hänförligt till moderföretagets ägare						Totalt eget kapital hänf. till moderföretagets ägare	Minoritets-intresse	Summa eget kapital
	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings-reserv	Verkligt värde reserv	Omräk-nings-reserv	Balan-serade vinstmedel			
Ingående eget kapital 1 januari 2007	1 645	170	518	508	286	13 239	16 366	22	16 388
Effekt av byte av redovisningsprincip till IFRIC 13	-	-	-	-	-	-1 410	-1 410	-	-1 410
Ingående eget kapital justerat i enlighet med ny princip 1 januari 2007	1 645	170	518	508	286	11 829	14 956	22	14 978
Periodens resultat	-	-	-	-	-	716	716	-1	715
Omräkningdifferenser	-	-	-	-	75	-	75	-2	73
Kassaflödessäkring	-	-	814	-	-	-	814	-	814
Förändring i verkligt värde reserv	-	-	-	-508	-	-	-508	-	-508
Skatt på poster hänförlig till summa totalresultat för året	-	-	-228	-	-	-	-228	-	-228
Summa totalresultat för året	-	-	586	-508	75	716	869	-3	866
Förändring av ägarandel i intresseföretag	-	-	-	-	-	-26	-26	-	-26
Utgående balans 31 december 2007	1 645	170	1 105	-	361	12 518	15 799	19	15 818
Periodens resultat	-	-	-	-	-	-6 303	-6 303	-57	-6 360
Omräkningdifferenser	-	-	-	-	-251	-	-251	-	-251
Kassaflödessäkring	-	-	-2 543	-	-	-	-2 543	-	-2 543
Skatt på poster hänförlig till summa totalresultat för året	-	-	695	-	-85	-	610	-	610
Summa totalresultat för året	-	-	-1 848	-	-336	-6 303	-8 487	-57	-8 544
Förändring av ägarandel i intresseföretag	-	-	-	-	-	-	-	38	38
Utgående balans 31 december 2008	1 645	170	-743	-	25	6 215	7 312	-	7 312
Periodens resultat	-	-	-	-	-	-2 947	-2 947	-	-2 947
Omräkningdifferenser	-	-	-	-	27	-	27	-	27
Kassaflödessäkring	-	-	1 317	-	-	-	1 317	-	1 317
Skatt på poster hänförlig till summa totalresultat för året	-	-	-347	-	-	-	-347	-	-347
Summa totalresultat för året	-	-	970	-	27	-2 947	-1 950	-	-1 950
Nedsättning av aktiekapital	-1 234	-	-	-	-	1 234	-	-	-
Nyemission	5 757	-	-	-	-	300	6 057	-	6 057
Kostnader nyemission, netto	-	-	-	-	-	-184	-184	-	-184
Skatteeffekt av IFRIC 13	-	-	-	-	-	154	154	-	154
Utgående balans 31 december 2009	6 168	170	227	-	52	4 772	11 389	-	11 389

Se efterföljande noter till koncernredovisningen.

SAS koncernens kassaflödesanalys

	Not	2009	2008	2007
Den löpande verksamheten				
Resultat före skatt		-3 423	-969	1 183
Avskrivningar och nedskrivningar		1 845	1 550	1 416
Resultat vid försäljning av flygplan, byggnader och aktier		-332	-4	-46
Resultat före skatt i avvecklade verksamheter, exkl. realisationsresultat	10	-520	-4 227	-770
Avskrivningar och nedskrivningar i avvecklade verksamheter	10	47	1 845	526
Justering för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.	33	44	-25	-94
Betald skatt		-3	-19	-38
<i>Förändring av:</i>				
Varulager och förråd		69	42	11
Rörelsefordringar		8	177	-397
Rörelseskulder		-1 149	-1 021	1 075
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-3 414	-2 651	2 866
Investeringsverksamheten				
Materiella anläggningstillgångar		-4 350	-3 721	-2 219
Aktier och andelar, immateriella tillgångar m.m.		-230	-69	-171
Förskottsinsbetalningar på flygmateriel		-81	-665	-293
Förvärv av dotterföretag	34	-	7	-225
Avyttring av dotterföretag och intresseföretag	35	605	103	549
Försäljning av flygplan, byggnader och aktier		174	655	652
Intäkter från sale och leaseback av flygplan	12	872	1 166	1 387
Försäljning av andra anläggningstillgångar m.m.		399	-389	107
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-2 611	-2 913	-213
Finansieringsverksamheten				
Upptagande av lån		2 080	6 500	-
Återbetalning av lån		-3 060	-4 260	-4 700
Förändring av räntebärande fordringar och skulder		-544	240	208
Nyemission inklusive emissionskostnader		5 808	-	-
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		4 284	2 480	-4 492
Årets kassaflöde		-1 741	-3 084	-1 839
Omräkningsdifferens i likvida medel		49	-18	29
Likvida medel omklassificerade från/till innehav av tillgångar för försäljning		98	-6	-102
Likvida medel vid årets början	36	5 783	8 891	10 803
Likvida medel vid årets slut	36	4 189	5 783	8 891

Se efterföljande noter till koncernredovisningen.

Noter till de finansiella rapporterna

Not 1 • Bakgrund och beskrivning av verksamheten

SAS AB ("Bolaget") och dess dotterbolag (kallas kollektivt för "Koncernen") tillhandahåller transporttjänster. Bolaget har sitt säte i Stockholm.

Koncernens huvudsakliga verksamhet är att bedriva passagerarflyg i ett omfattande nordiskt och internationellt nätverk. Koncernens tre viktiga knutpunkter i Köpenhamn, Stockholm och Oslo utgör fundamentet i flygnätverket. Förutom passagerarflyg erbjuder Koncernen flygfrakttjänster och andra flygrelaterade tjänster på utvalda flygplatser i Koncernens linjenätverk. Koncernens verksamhet enligt Core SAS utgörs av Scandinavian Airlines samt dotterbolagen Blue1 och Widerøe tillsammans med SAS Ground services, SAS Technical services och SAS Cargo. Förutom Core SAS finns övriga verksamheter som inkluderar bolag som Koncernen planerar att avyttra i enlighet med Core SAS och de koncerngemensamma funktionerna.

Den 3 februari 2009 lanserade Koncernen en förnyad strategi "Core SAS" där man offentliggjorde sina avsikter att omstrukturera verksamheten för att ytterligare fokusera på sina hemmamarknader (den nordiska regionen, definierad som Danmark, Norge, Sverige och Finland). Den 2 april 2009 slutförde SAS koncernen en företrädesemission om 2 303 miljoner stamaktier till en teckningskurs om 2,63 SEK per aktie för befintliga aktieägare ("företrädesemissionen") vilken inbringade en nettoemissionslikvid om 5 808 MSEK. Företrädesemissionen genomfördes för att stödja implementeringen av Core SAS-strategin. Under 2009 påbörjades implementeringen av Core SAS och som en del av programmet har Koncernen fortsatt att avyttra verksamheter som inte tillhör kärnverksamheten samt reducerat personalstyrkan och flygplansflottan för att anpassa sig till den omstrukturerande verksamheten. Under 2010 och 2011 kommer Koncernen fortsätta att implementera Core SAS.

Under implementeringen av Core SAS har Koncernen fortsatt påverkats av den globala konjunktur nedgången och som ett resultat upplevt en dramatisk minskning av antal passagerare. Koncernen har särskilt påverkats av nedgången i antalet affärsresenärer under året. Koncernens resultat påverkades också påtagligt av volatilitet i valutakurser och oljepriser.

Som en direkt följd på nivån på resultatet för helåret 2009 skulle Koncernen inte ha uppfyllt vissa av villkoren för de finansiella åtaganden ("financial covenants") som ingår i villkoren för vissa av dess kreditfaciliteter. På grund härav har Koncernen omförhandlat villkoren för fyra av sina kreditfaciliteter. Förändringarna av kreditfaciliteterna, vilka är villkorade av att koncernens företrädesemission inbringa en nettoemissionslikvid om minst 4 000 MSEK (se not 40), skulle medföra en förlängning av förfallodatumen för faciliteterna till 2013 samt en ändring av villkoren för de finansiella åtagandena. Långivarna har beviljat dispens för efterlevnaden av vissa finansiella åtaganden i dessa faciliteter till det tidigare av att antingen alla villkor för ändringarna är uppfyllda eller den 14 maj 2010. Då förändringarna av kreditfaciliteterna är villkorade av företrädesemissionen samt att dispensen endast gäller fram till den 14 maj 2010 har 2 485 MSEK av koncernens låneskuld klassificerats som kortfristiga skulder i koncernens balansräkning per den 31 december 2009. Som ett resultat av klassificeringen av dessa faciliteter som kortfristiga skulder, återspeglar balansräkningen per 31 december 2009 att kortfristiga skulder överstiger omsättningstillgångar med 5 178 MSEK.

Koncernen har tagit fram prognoser rörande dess kassaflöden och likviditetsbehov för de kommande tolv månaderna med beaktande av rådande förhållanden på marknaden, rimliga förändringar i efterfrågan på flygresor baserat på dessa marknadsförhållanden och Koncernens förmåga att modifiera sin kostnadsstruktur som ett resultat av föränderliga ekonomiska förhållanden och nivåer för passagerarintäkter. I sina prognoser har Koncernen även beaktat tillgängliga likvida medel, sina tillgängliga kreditfaciliteter och sina möjligheter att erhålla ytterligare finansiering. På grund av ett antal olika antaganden som varit nödvändiga för framtagandet av dessa prognoser skulle Koncernens verkliga kassaflöde kunna skilja sig väsentligt från det prognostiserade. Koncernen har tagit hänsyn till potentiella variationer i antagandena när prognoser tagits fram, inklusive antagandet att koncernen inte lyckas i fortsatta förhandlingar rörande omförhandlingen av kreditfaciliteterna och att koncernen skulle tvingas återbetala de belopp som för närvarande anges som kortfristiga skulder. Även om Koncernen tror att man framgångsrikt kommer att

kunna genomföra den nödvändiga företrädesemissionen och därmed att förändringarna i villkoren för kreditfaciliteterna träder i kraft, förutsätter inte koncernens nuvarande kassaflödesprognoser nettoemissionslikviden från företrädesemissionen eller de förändrade kreditfaciliteterna för att finansiera koncernens nuvarande förpliktelser (inklusive kortfristiga skulder) eller verksamheten för de kommande tolv månaderna. Koncernen förväntar sig att kunna finansiera eventuell förtida återbetalning av belopp som utnyttjats under de förändrade kreditfaciliteterna från dess nuvarande likviditet och/eller kassaflöde från verksamheten. Som ett resultat har Koncernen dragit slutsatsen att det är lämpligt att upprätta årsredovisningen för året som slutade 31 december 2009 under antagandet om fortsatt drift.

Not 2 • Väsentliga redovisningsprinciper

Allmänt

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med de av EU godkända International Financial Reporting Standards (IFRS) samt tolkningar av International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) per den 31 december 2009. Dessa standarder har tillämpats konsekvent på samtliga perioder som presenteras i Koncernens finansiella rapporter. De finansiella rapporterna har upprättats på basis av anskaffningsvärde med undantag för omvärdering av finansiella tillgångar och skulder. De viktigaste redovisningsprinciperna anges nedan.

Uppskattning och bedömning i de finansiella rapporterna

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

Uppskattningarna och antagandena ses över regelbundet. Förändringar i uppskattningarna redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkar denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

Nya och ändrade standarder och tolkningar 2009

Följande nya och ändrade standarder och tolkningar har trätt ikraft och tillämpats från och med räkenskapsåret 2009 med påverkan på de finansiella rapporterna.

Standarder och tolkningar med påverkan på redovisat resultat

IFRIC 13 Kundlojalitetsprogram

IFRIC 13 klargör att när ett företag säljer en vara eller en tjänst tillsammans med ett kundlojalitetsprogram (till exempel lojalitetspoäng som berättigar till en framtida vara eller tjänst) så skall försäljningstransaktionen redovisas som en transaktion som omfattar flera komponenter ("multiple sales arrangement"). Biljettintäkten skall fördelas och allokeras baserat på respektive komponents, d.v.s. flygresan respektive bonuspoängen, verkliga värde och redovisas som en intäkt i den period som åtagandet uppfylls.

Genom medlemskap i Koncernens lojalitetsprogram, Eurobonus, kan kunderna tjäna bonuspoäng genom att flyga med SAS och/eller andra Star Alliance-bolag samt genom att handla från kommersiella samarbetspartners, till exempel hyrbils- och kreditkortsföretag.

Koncernen redovisade tidigare en avsättning och försäljningskostnad endast för de rörliga marginalkostnader som var förknippade med Eurobonusmedlemmarnas intjänning, d.v.s. en bedömd kostnad för att uppfylla åtagandet. Efter införande av IFRIC 13 allokeras biljettintäkten mellan den sålda resan och de intjänade bonuspoängen. Den del som allokeras till de intjänade bonuspoängen redovisas som en intäkt först i den period som kunden utnyttjar sina poäng eller när de förfaller. Jämförelsetalen har räknats om i enlighet med ovanstående principändring. Även om Koncernen inte presenterar en balansräkning per den 31 december 2006, skulle effekten av införandet av IFRIC 13 även ha påverkat denna period.

Införandet av IFRIC 13 på Koncernens finansiella rapporter framgår nedan:

Påverkan på resultaträkningen	2008 (Tidigare rapporterat)	Effekt från införande av IFRIC 13	2008 (Enligt ny princip)	2007 (Tidigare rapporterat)	Effekt från införande av IFRIC 13	2007 (Enligt ny princip)
Intäkter	52 920	-50	52 870	50 338	114	50 452
Övriga externa kostnader	-31 970	11	-31 959	-28 942	-35	-28 977
Rörelseresultat	-657	-39	-696	1 340	79	1 419
Resultat per aktie från kvarvarande verksamheter	-0,92	-0,04	-0,96	0,81	0,08	0,89

forts. Not 2

Påverkan på balansräkningen	2008 (Tidigare rapporterat)	Effekt från införande av IFRIC 13	2008 (Enligt ny princip)	2007 (Tidigare rapporterat)	Effekt från införande av IFRIC 13	2007 (Enligt ny princip)
Övriga avsättningar	768	1 370	2 138	691	1 331	2 022
Eget kapital hänförligt till moderbolagets aktieägare	8 682	-1 370	7 312	17 130	-1 331	15 799

IAS 23 Låneutgifter

Enligt den reviderade IAS 23 skall låneutgifter hänförliga till kvalificerade tillgångar aktiveras som en del av tillgångens anskaffningsvärde. Denna ändring i IAS 23 överensstämmer med Koncernens tidigare redovisningsprincip varför den inte haft någon effekt på Koncernens resultat eller ställning.

Standarder och tolkningar som påverkat uppställningsformer och upplysningar

IAS 1 Utformning av finansiella rapporter (omarbetad)

Ändringen i IAS 1 har inneburit att Koncernens intäkter och kostnader som tidigare redovisades mot eget kapital och som inte avser transaktioner med ägarna nu presenteras nu i en separat rapport över totalresultat. I händelse av en retroaktiv tillämpning av en ny redovisningsprincip eller omklassificering skall enligt IAS 1 en tredje balansräkning vid ingången av det första jämförelseåret presenteras. Koncernen har presenterat en tredje balansräkning per 1 januari 2008 som följd av implementeringen av IFRIC 13, vilket medförde en ändrad redovisningsprincip med retroaktiv tillämpning. Koncernen har i enlighet med reglerna i IAS 1 valt att inte använda de ändrade benämningarna på de finansiella rapporterna.

IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar (utökade upplysningskrav om verkligt värde och likviditetsrisk) (Ändring)

De tillkommande upplysningskraven i den reviderade IFRS 7 har medfört att Koncernen lämnat mer information om finansiella instrument värderade till verkligt värde och Koncernens likviditetsrisker. I enlighet med övergångsreglerna för innevarande räkenskapsår har Koncernen valt att inte presentera jämförelsetal avseende de nya upplysningarna i de finansiella rapporterna.

IFRS 8 Rörelsesegment

IFRS 8 Rörelsesegment ersätter IAS 14 Segmentrapportering. IFRS 8 har medfört att Koncernens segmentinformation presenteras utifrån företagsledningens perspektiv och rörelsesegment identifieras utifrån den interna rapporteringen till företagets högste verkställande beslutsfattare. Den högste verkställande beslutsfattaren fattar beslut om resursfördelning och utvärderar segmentens resultat. Koncernen har identifierat Koncernens VD som dess högste verkställande beslutsfattare och presenterar segmenten utifrån den information som ledningen använder. Segmentsinformation för tidigare perioder har omräknats för att anpassas till denna nya standard. Införandet av IFRS 8 har inte påverkat allokering av goodwill till kassagenererande enheter.

Nya standarder och tolkningar som implementerats 2009 men som varken påverkat redovisat resultat eller lämnade upplysningar i de finansiella rapporterna

Utöver ovanstående standarder och tolkningar har Koncernen implementerat följande standarder och tolkningar under 2009; IAS 27 *Koncernredovisning och separata finansiella rapporter*, Ändring i IFRS 2 *Aktierelaterade ersättningar*, Ändringar i IFRS 5 *Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter*, Ändringar i IAS 16 *Materiella anläggningstillgångar*, Ändringar i IAS 18 *Intäkter*, Ändringar i IAS 19 *Ersättningar till anställda*, Ändringar i IAS 28 *Innehav i intresseföretag*, Ändring i IAS 32 *Finansiella instrument: Klassificering*, Ändringar i IAS 33 *Resultat per aktie*, Ändringar i IAS 36 *Nedskrivningar*, Ändringar i IAS 38 *Immateriella tillgångar*, Ändringar i IAS 39 *Finansiella instrument: Redovisning och värdering*. Därutöver har IFRIC utgivit följande tolkningar och ändringar i tolkningar; Ändring i IFRIC 9 *Omvärdering av inbäddade derivat*, IFRIC 15 *Avtal om uppförande av fastighet*, IFRIC 16 *Säkringar av nettoinvestering i en utlandsverksamhet*, IFRIC 18 *Överföringar av tillgångar från kunder (tillämpas för överföringar som skett från och med den 1 juli 2009)*. Implementeringen av ovanstående standarder och tolkningar har inte haft någon väsentlig effekt på Koncernens finansiella rapporter.

Standarder, ändringar och tolkningar av befintliga standarder där ändringen ännu inte trätt i kraft och som inte har tillämpats i förtid av Koncernen

Följande standarder och tolkningar av befintliga standarder har publicerats och är obligatoriska för Koncernens redovisning för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2010 eller senare, men har inte tillämpats i förtid:

IFRS 3 (Omarbetad) *Rörelseförvärv*: ska tillämpas för redovisningsperioder som börjar den 1 juli 2009 eller senare, och kräver att förvärvsmetoden till-

lämpas vid rörelseförvärv men kommer också att medföra vissa förändringar av nuvarande redovisning. Företagsledningen förväntar sig inte att denna omarbetade standard kommer att få någon väsentlig inverkan på Koncernens finansiella rapporter och kommer att tillämpa den omarbetade standarden framåtriktat för alla rörelseförvärv från och med den 1 januari 2010.

IAS 27 (Ändring) *Koncernredovisning och redovisning av innehav i dotterföretag*: ska tillämpas för räkenskapsperioder som börjar den 1 juli 2009 eller senare, och kräver att effekterna av alla transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande ska redovisas i eget kapital om kontrollförhållandet inte har förändrats. Sådana transaktioner kommer inte längre att ge upphov till goodwill eller vinster eller förluster. När ägarkontroll förloras kommer allt eventuellt återstående intresse i enheten att omvärderas till verkligt värde, och en vinst eller förlust redovisas i resultaträkningen. Företagsledningen förväntar sig inte att tillämpningen av ändringen kommer att få någon större inverkan på Koncernen och kommer att tillämpas framåtriktat för transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande från och med den 1 januari 2010.

Ändring i IFRS 5 *Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter*: Ändringen är en del av IASB:s årliga förbättringsprojekt. Ändringen klargör att IFRS 5 specificerar de upplysningskrav som finns för anläggningstillgångar (eller avyttringsgrupper) som klassificerats som anläggningstillgångar som innehas för försäljning eller avvecklade verksamheter. Den klargör också att det allmänna kravet i IAS 1 fortfarande gäller, d.v.s. att ge en rättvisande bild och källor till osäkerhet i uppskattningar. Koncernen kommer att tillämpa dessa klargöranden vid upprättande av finansiella rapporter 2010 och utreder för närvarande vilka ytterligare upplysningar som kan komma att bli aktuella 2010. Ändringen i IFRS 5 är inte antagen av Europeiska Unionen.

IFRIC 17 *Värdeöverföring av icke-kontanta tillgångar genom utdelning till ägare (gäller för räkenskapsår som börjar 1 juli 2009 eller senare)*: Denna tolkning ger vägledning om redovisning av överenskomelser enligt vilka ett företag delar ut saktillgångar till aktieägarna. En ändring har också gjorts i IFRS 5 där det krävs att tillgångarna klassificeras som innehav för utdelning endast om de är tillgängliga för utdelning i sitt nuvarande skick och utdelningen är mycket sannolik. Koncernen kommer att tillämpa IFRIC 17 från och med den 1 januari 2010, men den förväntas inte ha någon väsentlig inverkan på Koncernens finansiella rapporter.

IFRS 9 *Finansiella instrument*: Den nya standarden utgör det första steget i att ersätta IAS 39 *Finansiella instrument*. Standarden reglerar huvudsakligen vilka finansiella tillgångar som ska eller kan värderas till verkligt värde samt vilka som ska värderas till upplupet anskaffningsvärde. Standarden skall tillämpas senast för räkenskapsåret 2013 men tidigare tillämpning är tillåten. IFRS 9 har ännu inte antagits av EU. Koncernen har ännu inte utrett samtliga effekter som IFRS 9 kan komma att få på Koncernens finansiella rapporter.

Utöver ovanstående standarder har IASB utkommit med ändringar i IFRS, IFRS 2 *Aktierelaterade ersättningar*, IFRS 7 *Finansiella instrument – Upplysningar*, IAS 1 *Utformning av finansiella rapporter*, IAS 7 *Kassaflöden*, IAS 17 *Leasing*, IAS 21 *Effekterna av ändrade valutakurser*, IAS 24 *Upplysningar om närstående*, IAS 28 *Innehav i intresseföretag*, IAS 32 *Finansiella instrument: Klassificering*, IAS 36 *Nedskrivningar*, IAS 38 *Immateriella tillgångar*, IAS 39 *Finansiella instrument: Redovisning och värdering* samt IFRIC har utgett en ny tolkning, IFRIC 19 *Extinguishing Financial Liabilities with Equity Instruments* och en ändring i IFRIC 14/IAS 19 – *Begränsningen av en förmånsbestämd tillgång, lägsta fonderingskrav och samspelet dem emellan*. Dessa ändringar och tolkningar är ännu inte antagna av EU, och Koncernen utreder för närvarande om de kommer att påverka Koncernens finansiella rapporter.

Konsolideringsprinciper

Koncernredovisningen omfattar finansiella rapporter för moderföretaget och enheter som kontrolleras av företaget. Bestämmande inflytande (kontroll) föreligger där Koncernen direkt eller indirekt äger mer än 50% av rösttalet eller har rätt att utforma/styra en enhets finansiella och operativa strategier i syfte att erhålla ekonomiska fördelar.

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

forts. Not 2

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

Minoritetsintresse i nettotillgångar hos konsoliderade dotterföretag redovisas i Koncernens balansräkning som en separat komponent i eget kapital och den andel av resultatet som är hänförligt till minoritetsintressen presenteras som en del av periodens resultat i Koncernens resultaträkning.

Alla koncerninterna transaktioner, balansposter, intäkter och kostnader eliminerar vid konsolidering.

Rörelseförvärv

Förvärv av dotterföretag och verksamheter redovisas enligt förvärvsmetoden. Kostnaderna för rörelseförvärv värderas som det sammanlagda verkliga värdet (vid datum för övertagandet) av de aktuella tillgångarna, upplupna eller övertagna skulder och värdepapper utfärdade av Koncernen i utbyte mot kontroll av det förvärvade företaget, plus eventuella kostnader direkt hänförliga till rörelseförvärvet. Det förvärvade företagens identifierbara tillgångar, skulder och ansvarsförbindelser som uppfyller kraven för redovisning enligt IFRS 3 *Rörelseförvärv* redovisas till sitt verkliga värde på förvärvsdagen, med undantag för anläggningstillgångar (eller avyttringsgrupper) som klassificeras som innehav för försäljning enligt IFRS 5 *Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter*, vilka redovisas och värderas till verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader. När ett rörelseförvärv har gjorts i flera etapper ska varje transaktion behandlas separat för att fastställa de verkliga värdena på det förvärvade företagens identifierbara tillgångar, skulder och ansvarsförbindelser och för att fastställa värdet på eventuell goodwill från transaktionen.

Investeringar i intresseföretag

Intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden från och med det datum då Koncernen fick väsentligt inflytande till det datum då sådant inflytande upphör.

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

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

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

Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

När Koncernen avser att avyttra, alternativt kategorisera som "innehav för försäljning", en verksamhet som utgör en självständig, väsentlig verksamhet eller ett geografiskt verksamhetsområde ska den klassificeras som avveklad. Vinst eller förlust efter skatt i den avvecklade verksamheten särredovisas i resultaträkningen, skild från Koncernens övriga resultat och redovisningen för jämförelseperioden visas för att presentera den avvecklade verksamheten separat från den kvarvarande verksamheten.

Tillgångar som innehas för försäljning värderas till det lägre av redovisat värde och verkligt värde med avdrag för försäljningskostnader. Anläggningstillgångar och avyttringsgrupper klassificeras som innehav för försäljning om

deras redovisade värde kommer att återvinnas vid en försäljning snarare än genom fortsatt nyttjande. Detta villkor anses vara uppfyllt när företagsledningen och styrelsen har fattat beslut om att avyttra rörelsen, en aktiv försäljningsprocess har inletts, och tillgångarna finns tillgängliga för omedelbar försäljning i sitt nuvarande skick, samt att det är troligt att försäljningen kommer att ske inom ett år.

Omräkning av utländsk valuta

De enskilda finansiella rapporterna för företag inom Koncernen redovisas i företagets funktionella valuta, det vill säga valutan i den ekonomiska miljö där de primärt har sin verksamhet. Koncernredovisningen redovisas i svenska kronor, vilket är bolagets funktionella valuta.

När de finansiella rapporterna för de enskilda dotterföretagen upprättas redovisas transaktioner i andra valutor än företagets funktionella valuta (utländska valutor) enligt de valutakurser som rådde vid transaktionstillfället. Vid varje balansdatum ska monetära tillgångar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens valutakurser. Icke-monetära poster redovisade till verkligt värde i utländsk valuta omräknas till de kurser som rådde den dag då det verkliga värdet fastställdes. Icke-monetära poster som värderats till sitt anskaffningsvärde i en utländsk valuta omräknas inte.

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

I koncernredovisningen omräknas tillgångar och skulder i Koncernens utlandsverksamhet till balansdagens valutakurser. Intäkter och kostnader omräknas till genomsnittskursen under perioden, under förutsättning att valutakurserna inte fluktuerar väsentligen under perioden. I så fall används valutakursen på transaktionsdagen. Eventuella kursdifferenser förs till eget kapital och redovisas i Koncernens omräkningsreserv för utländsk valuta. Sådana omräkningsdifferenser redovisas som intäkt eller kostnad under den period då verksamheten avyttras.

Den valutakurs som tillämpas vid omräkning av de finansiella rapporterna i konsolideringssyfte framgår av tabellen nedan.

Finansiella instrument

Finansiella instrument redovisas i Koncernens balansräkning när Koncernen blir en part enligt instrumentets avtalsmässiga bestämmelser och värderas därefter till upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde beroende på hur de ursprungligen kategoriserades enligt IAS 39.

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

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

Finansiella tillgångar

Finansiella tillgångar delas upp i följande kategorier: tillgångar som kan säljas, finansiella tillgångar som omvärderas till verkligt värde över resultaträkningen samt lånefordringar och kundfordringar. Kategoriseringen beror på de finansiella tillgångarnas art och syfte, och fastställs vid det första redovisningstillfället.

Valutakurser	Balansdagskurs			Genomsnittskurs			
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	
Danmark	DKK 100	139,15	146,80	127,05	143,13	128,19	123,84
Norge	NOK 100	124,30	110,35	118,75	120,78	117,60	115,02
USA	USD	7,21	7,75	6,47	7,68	6,50	6,77
Storbritannien	GBP	11,49	11,25	12,90	11,90	12,18	13,53
Schweiz	CHF 100	695,35	734,55	569,85	706,56	600,77	562,25
Japan	JPY 100	7,84	8,60	5,72	8,23	6,34	5,73
EMU-länder	EUR	10,35	10,94	9,47	10,66	9,56	9,23

forts. Not 2

Lånefordringar och kundfordringar

Utestående fordringar i intresseföretag kategoriseras som lånefordringar och kundfordringar och värderas till upplupet anskaffningsvärde. Dessa fordringar redovisas till nuvärde och räntetäckter redovisas enligt effektivräntemetoden. Kundfordringar kategoriseras som lånefordringar och kundfordringar. Kundfordrans förväntade löptid är mindre än 13 dagar, varför värdet redovisas till nominellt belopp utan diskontering, vilket bedöms vara en god uppskattning av verkligt värde. Kundfordringar utvärderas individuellt för nedskrivningar och alla nedskrivningsförluster i resultaträkningen som övriga rörelsekostnader.

Likvida medel

Likvida medel omfattar kassamedel, depositioner och likvida investeringar med en löptid på högst tre månader, vilka snabbt kan konverteras till känt kontantbelopp och där risken för värdeförändring är liten. Posterna kortfristiga placeringar samt kassa och bank i Koncernens balansräkning utgör sammantaget Koncernens likvida medel. Deposit och spärrade medel, kategoriseras som låne- och kundfordringar och övriga placeringar kategoriseras som finansiella tillgångar som innehas för handel.

Finansiella skulder och eget kapital

Finansiella skulder och eget kapitalinstrument klassificeras enligt villkoren i kontraktet.

Ett eget kapitalinstrument är ett kontrakt som innebär en residual rätt i Koncernens tillgångar när skulderna har dragits av. Eget kapitalinstrument utfärdade av Koncernen redovisas med beloppet av de ersättningar som erhållits efter direkta emissionskostnader.

Finansiella skulder utgör kontraktsskyldigheter och redovisas när Koncernen blir betalningsskyldig enligt kontraktet.

Leverantörsskulder

Leverantörsskulder redovisas initialt till verkligt värde och därefter till upplupet anskaffningsvärde enligt effektivräntemetoden. Eftersom leverantörsskulder har en förväntat kort löptid redovisas värdet till nominellt belopp utan diskontering, vilket bedöms vara en god approximation av leverantörsskulderens verkliga värde.

Låneskulder

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

Alla låneskulder kategoriseras som andra skulder och redovisas inledningsvis till verkligt värde med avdrag för direkta transaktionskostnader. Därefter värderas låneskulder till upplupet anskaffningsvärde enligt effektivräntemetoden med undantag för eventuella långfristiga låneskulder som redovisas som säkring av verkligt värde. Den säkrade risken i samband med långfristiga låneskulder som betecknas som verkligt värdesäkringar värderas till verkligt värde.

Derivatinstrument

Koncernen innehar olika finansiella instrument för att hantera valutarisker, ränterisker och bränslerisker (se not 25).

Alla derivat redovisas inledningsvis som antingen tillgångar eller skulder till verkligt värde i Koncernens balansräkning och sedan omvärderas de till verkligt värde vid varje balansdag.

Redovisningen av förändringar i verkligt värde beror på huruvida derivatet har betecknats, och uppfyller kraven för säkringsredovisning samt vilken typ av säkring det gäller. Om derivat betecknats som ett säkringsinstrument i en verkligt värdesäkring redovisas förändringar i derivatets verkliga värde och den säkrade posten i resultatet på den rad i Koncernens resultaträkning som gäller den säkrade posten. Om ett derivat betecknas som ett säkringsinstrument i en kassaflödessäkring eller säkring av nettoinvestering redovisas den effektiva delen av förändringarna i derivatinstrumentets verkliga värde i eget kapital. Den ineffektiva delen av kassaflödessäkringar redovisas direkt i Koncernens resultaträkning. Belopp som hänförs till eget kapital återförs i Koncernens resultaträkning under de perioder när den säkrade posten redovisas i Koncernens resultaträkning. För ett derivat som inte klassificeras som säkringsinstrument redovisas vinsten eller förlusten i Koncernens resultaträkning för den period då förändringen uppkom.

För att säkringsredovisning ska få tillämpas måste dess effektivitet kunna påvisas vid ingåendet och löpande under säkringsperioden. När det gäller säk-

ring av prognostiserade kassaflöden är ett krav att det är mycket sannolikt att prognosen ska inträffa.

Materiella anläggningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till historiskt anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuell nedskrivning. Dessa tillgångar skrivs av linjärt till beräknat restvärde över den förväntade nyttjandeperioden. Eftersom komponenter i flygplan har varierande nyttjandeperiod har Koncernen delat upp komponenterna i avskrivningssyfte.

Kostnader för rutinmässigt flygplansunderhåll samt reparationer resultatförs löpande. Omfattande modifieringar, bland annat de stora obligatoriska genomgångarna av motorerna, och förbättringar på anläggningstillgångar aktiveras och skrivs av tillsammans med den tillgång som arbetet hänförs till, över dess kvarvarande nyttjandeperiod. Investeringar i egna och hyrda lokaler skrivs av över beräknad nyttjandeperiod, dock ej överstigande kvarvarande hyresperiod för hyrda lokaler.

Resultat vid avyttring eller utrangering av materiell anläggningstillgång beräknas som skillnaden mellan försäljningsvärdet och det redovisade värdet. Den vinst eller förlust som uppstår redovisas i resultaträkningen.

Avskrivningar baseras på följande förväntade nyttjandeperioder:

Tillgångsklass	Avskrivningar, år
Flygplan (*)	20
Reservmaterial och reservdelar *	20
Motorkomponenter (genomsnitt)	8
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan	5
Övriga inventarier och fordon	3-5
Byggnader	5-50

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

Leasing

Koncernen har ingått finansiella och operationella leasingavtal. Leasingavtal där Koncernen i stor utsträckning tar över samtliga risker och fördelar med tillgången redovisas som finansiella leasingavtal. Alla övriga leasingavtal klassificeras som operationella leasingavtal.

Koncernen som leasetagare

Finansiella leasingavtal – I början av leasingperioden redovisas finansiella leasingavtal till det lägre av verkligt värde för tillgången i leasingavtalet och nuvärde av minimileaseavgifterna. Motsvarande betalningsskyldighet till leasegivaren ingår i balansräkningen under övriga lån. Leaseavgifter är proportionellt fördelade mellan finansiella kostnader och minskad leasingförpliktelse så att man får en konstant ränta på den återstående skulden. Tillgångens ekonomiska livslängd överensstämmer med Koncernens policy för ägda tillgångar.

Vinst från sale and leaseback av egendom och utrustning under finansiella leasingavtal skjuts upp och amorteras över leasingperioden.

Sale and leasebackavtal klassificeras i enlighet med ovan nämnda principer för finansiell respektive operationell leasing.

Operationell leasing – Avgifter som ska betalas under operationella leasingavtal belastar resultatet linjärt över perioden för respektive leasingavtal. Förmåner som erhållits och eventuellt kommer att erhållas som stimulans för att sluta ett operationellt leasingavtal fördelas också linjärt över leasingperioden.

Om en sale and leasebacktransaktion resulterar i ett operationellt leasingavtal, och det är uppenbart att transaktionen genomförs till verkligt värde, redovisar Koncernen eventuell vinst eller förlust omedelbart.

Koncernen som leasegivare

Finansiell leasing – Fordringar från finansiell leasing upptas i balansräkningen till nettointvesteringsbeloppet i leasingavtalet, vilket beräknas utifrån minimileaseavgifterna och eventuellt restvärde diskonterat till den ränta som kalkylerats i leasingavtalet.

Intäkter från finansiell leasing allokteras till olika redovisningsperioder så att den speglar en konstant periodisk avkastning från Koncernens utestående nettointivering för leasingavtalen.

Operationell leasing – Hyresintäkter från operationell leasing redovisas linjärt över perioden för respektive leasingavtal. Direkta initialkostnader för förhandlingar och upprättande av ett operationellt leasingavtal adderas till det redovisade värdet för den leasade tillgången och redovisas linjärt över leasingperioden.

forts. Not 2

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar utgörs av goodwill och aktiverade kostnader för systemutveckling. Koncernen bedriver ingen verksamhet avseende forskning och utveckling (FoU). Immateriella tillgångar redovisas i balansräkningen när:

- ▶ en identifierbar, icke-monetär tillgång föreligger
- ▶ det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelarna som kan hänföras till tillgången kommer att tillfalla företaget
- ▶ tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Goodwill redovisas i balansräkningen som en immateriell tillgång till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade nedskrivningar. Goodwill utgörs av det belopp varmed anskaffningsvärdet överstiger det verkliga värdet på Koncernens andel av det förvärvade dotterföretagets identifierbara nettotillgångar vid förvärvstillfället. Vinst eller förlust vid avyttringen av en enhet inkluderar kvarvarande redovisat värde på den goodwill som avser den avyttrade verksamheten.

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

Utvecklingskostnader som inte uppfyller ovan nämnda kriterier resultatförs i den period de uppkommer. Kostnader för systemutveckling redovisas som en tillgång under förutsättning att de uppfyller ovan nämnda kriterier. Aktiverade utvecklingskostnader skrivs av linjärt över tillgångens förväntade nyttjandeperiod. Nyttjandeperioden uppgår maximalt till fem år. Avskrivning på aktiverade utvecklingskostnader ingår i posten avskrivningar i Koncernens resultaträkning.

Övriga immateriella tillgångar med begränsad nyttjandeperiod skrivs av över nyttjandeperioden. Avskrivning på övriga immateriella tillgångar ingår i posten avskrivningar i Koncernens resultaträkning.

Nedskrivning av materiella och immateriella tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod

Minst en gång per år granskar Koncernen de redovisade beloppen av materiella och immateriella tillgångar med bestämbar nyttjandeperiod för att fastställa om det finns några indikationer för nedskrivning. Om sådana indikationer finns görs en värdering av återvinningsvärdet för tillgången (eller som en del av en kassagenererande enhet) för att fastställa den eventuella nedskrivningens storlek. Återvinningsvärdet definieras som det högre av tillgångens verkliga värde minus försäljningskostnader och nyttjandevärde. Om återvinningsvärdet för tillgången (eller den kassagenererande enheten) bedöms vara lägre än dess bokförda värde ska det bokförda värdet för tillgången (eller den kassagenererande enheten) skrivas ned. Återvinningsvärde fastställs beroende på vilken sorts tillgång det rör sig om. För flygplan baseras det på nuvärdet av aktuell marknadsmässig leasehyra, antaget att ett flygplan genererar en marknadsmässig leasehyra tills det uppnått en ålder om 25 år. För reservmateriel och reservdelar avseende flygplan beräknas återvinningsvärdet genom att uppskatta verkligt värde vid varje rapportperiods slut. För alla övriga tillgångar uppskattar Koncernen de framtida diskonterade kassaflödena utifrån Koncernens finansieringsplan.

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

Varulager och förråd

Varulager, förråd av flygmateriel samt övriga förråd är redovisade till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Anskaffningsvärde beräknas genom tillämpning av först in/först ut-metoden. Vissa reservdelar relaterade till flygplan värderas enligt lägsta värdets princip kollektivt med motsvarande flygplan.

Avsättningar och eventalförpliktelser

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

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

Ersättningar till anställda

Pensioner

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

För de pensionsordningar där arbetsgivaren har förpliktat sig för en bestämd premie har förpliktelsen mot arbetstagarna upphört när avtalade premier har elagts.

Där förmånsbaserad pension har avtalats upphör inte förpliktelserna förrän avtalade pensioner utbetalats. Koncernen gör en beräkning av pensionsförpliktelserna för de förmånsbaserade pensionsordningarna baserad på uppskattad framtida slutlönen. Samtidigt görs en uppskattning av fonderade medel.

Årets pensionskostnad är sammansatt av nuvärdet av årets pensionsintjäning och ränta på förpliktelsen vid årets början med avdrag för avkastning på fonderade medel. Härtill kommer för vissa pensionsordningar amortering av estimatavikelser och planändringar. Koncernen tillämpar den så kallade korridoren vid redovisning av estimatavikelser. Under korridor metoden redovisas estimatavikelser utanför korridorrens nedre och övre gränser omedelbart. Dessa beräknas som 10% av den största av den fastställda förpliktelsen vid den aktuella tidpunkten eller det verkliga värdet av förvaltningstillgångarna. Estimatavikelser inom korridoren amorteras över en 15-årsperiod, vilket motsvarar den genomsnittliga återstående anställningstiden.

Planändringar och avvikelse mellan förväntade och faktiska utfall för beräknade pensionsförpliktelser och fonderade medel amorteras över genomsnittlig kvarvarande intjäningstid för de yrkesaktiva som omfattas av pensionsplanen.

Uppsägningslöner

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

Intäktsredovisning

Passagerarintäkter

Biljettförsäljning redovisas som kortfristig trafikavräkningssskuld i Koncernens balansräkning. Passagerarintäkter redovisas när Koncernen eller annat flygbolag utför transporten. Ej längre giltiga biljetter som inte har använts av passageraren redovisas också som intäkt. Koncernen uppskattar outnyttjade biljetter för varje period med utgångspunkt i historisk användningsnivå för outnyttjade biljetter under den senaste två- till treårsperioden, och redovisar löpande intäkter och reducerar den kortfristiga trafikavräkningssskulden utifrån denna uppskattning. Den beräknade reserven för outnyttjade biljetter vid årets slut redovisas som intäkt följande år.

Koncernens ledning utvärderar med jämna mellanrum den beräknade kortfristiga trafikavräkningssskulden och redovisar eventuella justeringar i sina finansiella rapporter under den period då bedömningarna gjorts. Dessa justeringar gäller i första hand återbetalningar, utbyten, transaktioner med andra flygbolag och andra poster som slutbetalas under en period som kommer senare än respektive biljettförsäljning och till annat belopp än det ursprungliga försäljningspriset.

Charterintäkter

Koncernen använder flygplan på charterbasis för flygningar som äger rum utanför reguljära tidtabeller i form av hyresavtal med särskilda kunder. Likt passagerarintäkter, redovisas charterintäkter när transporten har genomförts.

Post- och fraktintäkter

Koncernen tillhandahåller godstransporttjänster, både på passagerarplan och kommersiella fraktflygningar. Intäktsredovisning görs när flygtransporten har genomförts.

Övriga intäkter

Försäljning av varor och övriga tjänster intäktsredovisas när varan har levererats respektive när tjänsten har utförts.

Lojalitetsprogram

Koncernens lojalitetsprogram, EuroBonus, ger passagerare förmåner i syfte att öka resandet med Koncernens flygbolag. Genom medlemskap i Koncernens

forts. Not 2

lojalitetsprogram kan kunderna tjäna bonuspoäng genom att flyga med SAS och/eller andra Star Alliance-bolag samt genom att handla från kommersiella samarbetspartners, till exempel hyrbils- och kreditkortsföretag.

Intäkter från biljettförsäljning fördelas mellan såld biljett och lojalitetspoäng. Den del av biljettpriset som allokeras till lojalitetspoängen redovisas som en intäkt först i den period som åtagandet uppfylls eller har förfallit.

Lånekostnader

Lånekostnader som uppkommer i verksamheten resultatförs under den period de uppkommer. Räntekostnader avseende förskottsbetalningar hänförliga till ännu ej levererade flygplan aktiveras. I det fall beslut fattats att skjuta upp leveranser av flygplan för vilka förskott erlagts, upphör aktivering av räntekostnader. Avskrivningar av aktiverade räntekostnader påbörjas vid drifttagande av flygplanen och sker enligt huvudprincipen för flygplan.

Skatt

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

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

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

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

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

Segment

Koncernens segmentinformation presenteras utifrån företagsledningens perspektiv och omfattar de delar av Koncernen som definieras som rörelsesegment. Rörelsesegmenten identifieras utifrån den interna rapporteringen till företagets högste verkställande beslutsfattare. Den högste verkställande beslutsfattaren fattar beslut om resursfördelning och utvärderar segmentens resultat. Koncernen har identifierat Koncernens VD som dess högste verkställande beslutsfattare.

Kritiska redovisningsbedömningar och källor till osäker värdering

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

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

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

Passagerarintäkter

Passagerarintäkter från biljettförsäljning redovisas först som en skuld för förtida försäljningar före transport och redovisas som en intäkt först när Koncernen har utfört själva transporten. Vad gäller redovisningen av intäkter från outnyttjade biljetter gör Koncernen uppskattningar baserade på historiska trender avseende skulder för sålda men ännu inte utnyttjade biljetter, antalet biljetter som används, och när de används, för resande med andra flygbolag samt antalet sålda biljetter som aldrig kommer att utnyttjas. Dessa uppskattningar används för att avgöra hur mycket av outnyttjade biljettförsäljningar som skall intäktsföras och när. Förändringar i dessa uppskattningar skulle kunna ha en effekt på Koncernens resultat.

Periodvisa utvärderingar görs för att uppskatta förtida transportintäkter. Eventuella justeringar, vilka kan vara betydande, inkluderas i statistiska uppskattningar av vissa försäljningstransaktioner och de faktiska försäljningspriser, återbetalningar, utbyten, transaktioner med andra flygbolag samt andra poster som slutregleras efter det att den underliggande biljetten sålts och till belopp som skiljer sig från det ursprungliga försäljningspriset.

Lojalitetsprogram

Koncernens lojalitetsprogram, EuroBonus, ger passagerare som flyger med Koncernens flygbolag (och partnerbolag) möjligheten att tjäna bonuspoäng vilka ger dem rätt till olika förmåner, inklusive gratis flygresor.

Intäkter från biljettförsäljning fördelas mellan biljetten och lojalitetspoäng intjänade av EuroBonusmedlemmar. Den del av biljettpriset som allokeras till lojalitetspoängen värderas till verkligt värde och redovisas som en intäkt först i den period som poängen har utnyttjats eller förfallit. Koncernens fördelning av intäkter per poäng baseras på en uppskattning av verkligt värde för dessa förmåner. Poängens verkliga värde baseras på olika uppskattningar vilka inkluderar (i) förväntat antal inlösta poäng, (ii) förändringar i EuroBonusprogrammets popularitet, (iii) kundbeteende, (iv) mönster för inlösen av poäng till flyg, hotell, hyrbil, uppgraderingar på flyg och övriga särskilda events, och (v) det viktade genomsnittliga försäljningspriset för flyg, hotell, hyrbil, uppgraderingar på flyg och övriga särskilda events som erbjudas i utbyte mot poäng.

Genom ovan antaganden applicerar Koncernen det uppskattade verkliga värdet per poäng (vilket inkluderar den uppskattade inlösningsstakten) till antalet intjänade poäng och därigenom uppskjuta den del av intäkterna som allokerats till poängen. Förändringar i uppskattningarna ovan skulle kunna ha en väsentlig effekt på Koncernens resultat.

Förväntade ekonomiska nyttjandeperioder för materiella anläggningstillgångar

Koncernledningen granskar periodiskt att de ekonomiska nyttjandeperioderna för materiella anläggningstillgångar är korrekta. Granskningen utgår från tillgångarnas aktuella skick, den period som de förväntas fortsätta vara ekonomiskt förmånliga för Koncernen, information om tidigare tillgångar av samma art samt utvecklingen i branschen. Eventuella förändringar i den ekonomiska nyttjandeperioden för egendom, fabriker och utrustning redovisas framåtriktat i Koncernens resultaträkning.

Nedskrivning av tillgångar

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

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

Pensioner

Pensionsantaganden är ett viktigt inslag i de aktuella metoder som används för att mäta pensionsåtaganden och värdera tillgångar och kan ha en väsentlig inverkan på redovisad pensionsförpliktelse, pensionstillgångarna och den årliga pensionskostnaden. De två antaganden som är mest kritiska är diskonteringsräntan och den förväntade avkastningen på förvaltningstillgångar.

Diskonteringsräntan motsvarar avkastningen på förstklassiga företagsobligationer eller, om det inte finns någon fungerande marknad för sådana obligationer, den marknadsmässiga avkastningen på statsobligationer. En sänkt diskonteringsränta ökar nuvärdet av pensionskulden och den årliga pensionskostnaden.

För att bestämma den förväntade avkastningen på förvaltningstillgångar tar Koncernen i beaktande tillgångarnas nuvarande och förväntade kategorifördelning och historisk såväl som förväntad avkastning på de olika kategorierna av tillgångar.

Avvikelser kan uppstå om den faktiska avkastningen är högre eller lägre än uppskattat eller av faktiska inflationsnivåer och lönejusteringar som avviker från Koncernens antaganden. Dessutom påverkas estimatavvikelser av förändrade parametrar med avseende på diskonteringsränta och förväntad

forts. Not 2

livslängd. Förändrade antaganden kan medföra en väsentlig förändring av pensionstillgångarna, förpliktelser och pensionskostnader under kommande perioder.

Känsligheten för förändringar i enskilda antaganden kan uppskattas på följande sätt: En förändring av diskonteringsräntan med 1 procentenhet skulle påverka förpliktelserna med cirka 4 000 MSEK. En förändring med 1 procentenhet när det gäller antaganden om inflationen skulle påverka förpliktelserna med cirka 2 000 MSEK och en förändring med 1 procentenhet i parametern för lönejustering skulle påverka förpliktelserna med cirka 3 000 MSEK.

Uppskjutna skatt

Koncernen redovisar uppskjutna skattefordringar vid varje balansdag i den utsträckning det är sannolikt att de kommer att utnyttjas under kommande perioder. Detta bygger på uppskattningar om framtida lönsamhet. Om dessa uppskattningar ändras kan det medföra minskade uppskjutna skattefordringar under kommande perioder för tillgångar som för närvarande redovisas i Koncernens balansräkning. När framtida lönsamhetsnivåer uppskattas har Koncernen beaktat verksamhetsresultat från de senaste åren och kan, om så behövs, överväga försiktiga och genomförbara skatteplaneringsstrategier för att generera framtida skattepliktiga överskott. Om de framtida skattepliktiga överskotten är lägre än det belopp som kalkylerades när det uppskjutna skattebeloppet fastställdes kommer en minskning i uppskjutna skattefordringar att krävas, med motsvarande i resultaträkningen, utom i fall då den är relaterad till poster som bokförs direkt mot eget kapital. Å andra sidan, om framtida lönsamhet överskrider den nivå som kalkylerats vid beräkningen av uppskjutna skattefordringar, kan ytterligare en uppskjuten skattefordran redovisas med motsvarande intäkt i resultaträkningen, utom i det fall den uppskjutna skatten hänför sig till ett rörelseförvärv eller en transaktion eller händelse som redovisas direkt mot eget kapital. Under 2009 redovisades tidigare ej redovisade uppskjutna skattefordringar som en följd av ledningens ändrade bedömning om framtida resultatutveckling inom vissa skattejurisdiktioner.

Twister

Koncernen är involverad i rättstvister och andra tvister som en naturlig del av affärsverksamheten. Det krävs bedömningar från ledningen för att avgöra utfallet på riskerna och kvantifiera möjliga skadestånd. Faktiska utfall kan avvika från det som är redovisat vilket i sin tur kan påverka Koncernens resultat (se not 31).

Not 3 • Intäkter

	2009	2008	2007
Trafikintäkter:			
Passagerarintäkter	32 674	38 053	36 928
Charter	2 176	1 663	1 927
Post och frakt	1 011	1 509	1 700
Övriga trafikintäkter	1 869	2 159	1 295
Övriga rörelseintäkter:			
Försäljning ombord	457	519	511
Ground handling-tjänster	1 349	1 280	1 462
Tekniskt underhåll	604	792	973
Terminal- och speditionstjänster	767	1 505	1 229
Försäljningskommissioner och avgifter	398	668	834
Övriga rörelseintäkter	3 613	4 722	3 593
Summa	44 918	52 870	50 452

Not 4 • Ersättningar

	2009	2008	2007
Löner och övriga ersättningar	12 595	12 645	12 021
Sociala avgifter	1 943	2 047	1 824
Pensionskostnader	2 687	2 594	2 063
Övriga	773	346	463
Summa	17 998	17 632	16 371

För räkenskapsåret som slutar 31 december 2009 inkluderar personalkostnaderna omstrukturingskostnader om 1 444 (2008: 265; 2007: 194) MSEK (se not 26).

Not 5 • Övriga rörelsekostnader

	2009	2008	2007
Försäljningskostnader	597	680	660
Flygbränsle	7 685	9 637	7 554
Lufftartsavgifter	4 399	4 651	4 307
Måltidskostnader	1 187	1 346	1 373
Hanteringskostnader	1 767	1 813	1 740
Tekniskt flygplansunderhåll	2 938	3 197	3 144
Data- och telekommunikationskostnader	2 130	2 273	2 208
Övrigt	5 209	8 362	7 991
Summa	25 912	31 959	28 977

Not 6 • Avskrivningar och nedskrivningar

	2009	2008	2007
Immateriella tillgångar	42	27	41
Flygplan	1 429	1 149	1 045
Reservmotorer och reservdelar	157	147	135
Verkstadsinventarier och serviceutrustning för flygplan	83	63	58
Övriga inventarier och fordon	73	102	82
Byggnader och inredningar	61	50	55
Nedskrivningar	-	12	-
Summa	1 845	1 550	1 416

Not 7 • Intresseföretag

Koncernens finansiella rapporter för samtliga perioder speglar resultat i intresseföretag. De totala beloppen relaterade till intresseföretag presenteras nedan:

	2009	2008	2007
Totala tillgångar i intresseföretag	2 317	8 739	12 303
Totala skulder i intresseföretag	-1 469	-8 054	-9 436
Totala intäkter i intresseföretag	9 320	16 347	15 817
Resultat efter skatt i intresseföretag	-860	-1 039	208
Koncernens resultatandelar i intresseföretag	-258	-147	32

Koncernens resultatandelar i intresseföretag, inklusive samtliga redovisade nedskrivningar under perioden är följande:

Resultatandelar i intresseföretag:	2009	2008	2007
British Midland PLC	-	-114	33
Skyways Holding AB	-8	2	11
Air Greenland A/S	28	17	33
Go Now AS	-	-21	-18
AS Estonian Air	-186	-50	-20
Commercial Aviation Leasing Ltd	-95	14	-11
Malmö Flygfraktkterminal AB	2	5	5
Övriga	1	-	-1
Summa	-258	-147	32

Koncernens kapitalandelar i intresseföretag efter justering för Koncernens andel av vinst/förlust är följande:

forts. Not 7

Kapitalandelar i intresseföretag:		Säte	2009	Kapital- andel %	2008	Kapital- andel %	2007	Kapital- andel %
British Midland PLC	Derby, Storbritannien	-	-	-	20,0	95	20,0	
Skyways Holding AB	Stockholm, Sverige	50	25,0	58	25,0	57	25,0	
Air Greenland A/S	Nuuk, Grönland	286	37,5	273	37,5	218	37,5	
AS Estonian Air	Tallinn, Estland	8	49,0	161	49,0	189	49,0	
ST Aerospace Solutions (Europe) A/S	Köpenhamn, Danmark	-	-	-	-	412	28,7	
Commercial Aviation Leasing Ltd	Dublin, Irland	-	-	112	49,0	60	49,0	
Malmö Flygfraktterminal AB	Malmö, Sverige	10	40,0	15	40,0	8	40,0	
Travel AS	Fredrikstad, Norge	-	-	-	-	6	25,3	
SIA Baltijas Kravu Centers	Riga, Lettland	-	-	-	-	5	45,0	
Go Now AS	Oslo, Norge	-	-	-	-	10	41,7	
Övriga		4		3		3		
Summa		358		622		1 063		

Koncernen redovisade en förlust om 114 MSEK under 2008 (2007: vinst om 33 MSEK) hänförligt till Koncernens andel av British Midland plcs förlust, vilket minskade Koncernens kapitalandel i British Midland plc till noll.

Koncernens andel av resultatet i AS Estonian Air 2009 inkluderar nedskrivning av kapitalandelar i intresseföretag om 163 MSEK. Nedskrivningen har sin grund i AS Estonian Airs historiska förluster vilket är ett resultat av den kraftiga nedgången i ekonomin och den kraftiga nedgången av affärsresenärer. Förutom nedskrivningen har Koncernen även skrivit ner en förfallen fordran på en av ägarna till AS Estonian Air. Denna nedskrivning om 52 MSEK ingår i övriga rörelsekostnader.

Not 8 • Finansnetto

Finansiella intäkter	2009	2008	2007	Finansiella kostnader	2009	2008	2007
Ränteutgifter på finansiella tillgångar värderade till upplupet anskaffningsvärde	91	81	47	Räntekostnader på finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	-629	-728	-847
Ränteutgifter på finansiella tillgångar värderade till verkligt värde	208	579	738	Räntekostnader på finansiella skulder värderade till verkligt värde	-205	-230	-220
Övriga finansiella intäkter	5	-	-	Övriga finansiella kostnader	-53	-39	-40
Summa	304	660	785	Valutakursdifferenser, netto	203	53	13
				Nettoresultat finansiella instrument kategoriserade som:			
				- Innehav för handel	-10	2	76
				- Andra skulder	49	9	-8
				Säkringsredovisning			
				Säkring av verkligt värde			
				- varav värdeförändring på säkringsinstrument	16	72	-16
				- varav värdeförändring på säkrad post	-16	-72	16
				Summa	-645	-933	-1 026

Not 9 • Skatt

Följande komponenter ingår i Koncernens skattekostnad:

	Kvarvarande verksamheter			Avecklade verksamheter			Totalt		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Aktuell skatt	95	-60	-28	-	24	-12	95	-36	-40
Uppskjuten skatt	708	64	-258	-	-273	5	708	-209	-253
Skatt hänförlig till Koncernen	803	4	-286	-	-249	-7	803	-245	-293

Aktuell skatt har beräknats utifrån fastställd skattesats i respektive land. Skattesatsen i Sverige ändrades den 1 januari 2009 från 28% till 26,3%. Uppskjuten skatt har beräknats till den skattesats som förväntas gälla då skatten realiserar.

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

	2009	2009 (%)	2008	2008 (%)	2007	2007 (%)
Resultat före skatt i kvarvarande verksamheter	-3 423		-969		1 183	
Resultat före skatt i avecklade verksamheter	-327		-5 146		-195	
Resultat före skatt	-3 750		-6 115		988	
Skatt enligt skattesats i Sverige	986	26,3	1 712	28,0	-277	-28,0
Skatteeffekt av resultat i intresseföretag	-10	-0,3	-12	-0,2	10	1,1
Skatteeffekt av icke avdragsgilla kostnader	-797	-21,3	-928	-15,3	-142	-15,3
Skatteeffekt av icke skattepliktiga intäkter	469	12,5	52	0,9	174	18,7
Skatter hänförliga till tidigare år	127	3,4	-	-	-	-
Skatteeffekt av ej redovisade underskottsavdrag	28	0,8	-826	-13,4	-166	-17,8
Skatteeffekt av ändrad skattesats	-	-	30	0,5	91	9,8
Nedskrivning av uppskjutna skattefordringar	-	-	-273	-4,5	-	-
Skattekostnad och effektiv skattesats för räkenskapsåret	803	21,4	-245	-4,0	-310	-31,4

forts. Not 9

Uppskjuten skatteskuld/skattefordran:	2009	2008	2007
Uppskjuten skatteskuld	2 832	2 988	3 755
Uppskjuten skattefordran	-1 159	-921	-690
Uppskjuten skatteskuld, netto	1 673	2 067	3 065

Under 2009 redovisade Koncernen uppskjutna skattefordringar om 199 MSEK avseende tidigare ej redovisade förluster. Aktiveringen var ett resultat av ledningens bedömning om att det är troligt att dessa uppskjutna skattefordringar kommer realiseras inom kommande perioder, med hänsyn till att det finns genomförbara skattestrategier och framtida beskattningsbara inkomster i flera juridisktioner där dessa rörelseförluster och andra skatteattribut förekommer.

I tabellerna nedan redovisas komponenterna i Koncernens uppskjutna skatteskulder och skattefordringar och förändringar i uppskjuten skatteskuld netto under året:

Uppskjuten skatteskuld i balansräkningen:	2009	2008	2007
Anläggningstillgångar	1 739	1 830	1 955
Avsättningar	-2	-43	-49
Kassaflödssäkringar	69	-208	439
Övriga temporära skillnader	1 920	1 549	1 678
Skattemässiga underskottsavdrag	-894	-140	-268
Summa	2 832	2 988	3 755

Uppskjuten skattefordran i balansräkningen:	2009	2008	2007
Skattemässiga underskottsavdrag	1 019	767	1 254
Anläggningstillgångar	68	59	-25
Avsättningar/fordringar	72	95	15
Tillgångar som innehas för försäljning	-	-	-554
Summa	1 159	921	690

Avstämning av uppskjuten skatteskuld, netto:	2009	2008	2007
Ingående balans	2 067	3 065	2 095
Tillgångar för försäljning	42	-	554
Årets förändringar avs. kassaflödssäkringar	347	-695	228
Nettoskatteskuld i sålda företag	-	-	-35
Förändring enligt resultaträkningen	-708	-64	253
Uppskjuten skatt redovisad mot eget kapital	-36	-28	-90
Kursdifferenser m.m.	-39	-211	60
Uppskjuten skatteskuld, netto, per 31 december	1 673	2 067	3 065

Per den 31 december 2009 hade Koncernen utnyttjade underskottsavdrag i kvarvarande verksamheter på 8 035 (2008: 4 570; 2007: 4 289) MSEK. Baserat på dessa underskottsavdrag redovisar Koncernen en uppskjuten skattefordran om 1 913 (2008: 907; 2007: 968) MSEK. Uppskjutna skattefordringar redovisas i den utsträckning det är sannolikt att underskottsavdragen kommer att utnyttjas innan de förfaller. Redovisade skattefordringar avser främst Blue1, SAS AB samt Koncernens verksamheter i Danmark. För underskottsavdrag uppgående till 709 (2008: 1 101; 2007: 727) MSEK, redovisas ingen uppskjuten skattefordran på grund av osäkerhet vad avser framtida vinstintjäning. Underskottsavdrag på 5 MSEK förfaller under 2010 och 462 MSEK under åren 2011-2019. För resterande underskottsavdrag finns ingen förfallotidpunkt.

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

Skatter redovisade direkt mot eget kapital avseende kassaflödssäkringar, redovisade enligt IAS 39, uppgår till 227 (2008: 407; 2007: 287) MSEK.

Not 10 • Avecklade verksamheter

Koncernen har avyttrat, eller redovisat som innehav för försäljning, verksamheter under 2007, 2008 och 2009 och redovisat vissa av dessa som avecklade verksamheter (se not 35 för mer information om avyttringar).

Årets resultat från avecklade verksamheter	2009	2008	2007
Årets resultat i avecklade verksamheter	-520	-4 476	-797
Resultat vid försäljning	193	-919	609
Utdelning från avecklade verksamheter	-	-	6
Årets resultat från avecklade verksamheter	-327	-5 395	-182
Årets resultat i avecklade verksamheter			
Intäkter	2 177	12 403	14 637
Personalkostnader	-856	-2 646	-2 891
Övriga rörelsekostnader	-1 527	-11 072	-10 475
Leasingkostnader flygplan	-215	-914	-1 308
Avskrivningar och nedskrivningar	-47	-159	-226
Resultatandelar i intresseföretag	-	5	-23
Resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag	-	-	59
Resultat vid försäljning av flygplan och byggnader	-	9	-14
Rörelseresultat	-468	-2 374	-241
Finansiella poster, netto	-52	-158	-190
Resultat före skatt	-520	-2 532	-431
Skatt	-	-249	-7
Årets resultat	-520	-2 781	-438
Nedskrivning av goodwill	-	-1 686	-300
Koncernelimineringar	-	-9	-59
	-520	-4 476	-797

I årets resultat från avecklade verksamheter är Spanair och Spirit inkluderade. Före avecklingen ingick Spanair i övriga verksamheter utanför Core SAS och Spirit utgjorde en del av Scandinavian Airlines.

Innehav av tillgångar för försäljning och därtill hänförliga skulder	2009	2008	2007
Goodwill	-	-	1 711
Övriga immateriella tillgångar	-	64	86
Materiella anläggningstillgångar	165	447	535
Finansiella anläggningstillgångar	91	873	1 159
Summa anläggningstillgångar	256	1 384	3 491
Omsättningstillgångar	-	160	147
Kortfristiga fordringar	135	2 269	2 458
Likvida medel	10	108	102
Summa omsättningstillgångar	145	2 537	2 707
Innehav av tillgångar för försäljning	401	3 921	6 198
Långfristiga skulder	11	54	53
Kortfristiga skulder	146	2 411	5 270
Skulder hänförliga till innehav av tillgångar för försäljning	157	2 465	5 323
Nettokassaflöde från avecklade verksamheter som redovisas som innehav av tillgångar för försäljning:			
	2009	2008	2007
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-98	-1 519	-362
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-77	-517	-173
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	149	2 055	526
Nettokassaflöde	-26	19	-9

Not 11 • Immateriella tillgångar

	Goodwill			Övriga tillgångar			Summa immateriella tillgångar		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Ingående anskaffningsvärde	1 010	1 141	2 880	1 284	1 249	1 439	2 294	2 390	4 319
Investeringar	-	-	266	146	53	126	146	53	392
Utrangeringar	-	-	-	-11	-	-9	-11	-	-9
Företagsförsäljning* (not 35)	-4	-	-116	-	-	-64	-4	-	-180
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning* (not 10)	-17	-	-2 103	-	-	-260	-17	-	-2 363
Omklassificeringar*	-	-64	38	-	-33	3	-	-97	41
Valutakursdifferenser	130	-67	176	-7	15	14	123	-52	190
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	1 119	1 010	1 141	1 412	1 284	1 249	2 531	2 294	2 390
Ingående ackum. nedskrivningar och avskrivningar	-116	-110	-198	-1 086	-1 054	-1 189	-1 202	-1 164	-1 387
Årets avskrivningar i kvarvarande verksamheter	-	-	-	-42	-27	-41	-42	-27	-41
Årets avskrivningar i avvecklade verksamheter	-	-	-	-	-4	-32	-	-4	-32
Nedskrivningar i kvarvarande verksamheter	-	-12	-	-	-	-	-	-12	-
Nedskrivningar i avvecklade verksamheter	-	-	-300	-	-	-	-	-	-300
Utrangeringar	-	-	-	11	-	-	11	-	-
Företagsförsäljning* (not 35)	-	-	11	-	-	45	-	-	56
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning* (not 10)	17	-	392	-	-	174	17	-	566
Omklassificeringar*	-	-	-	-	13	-	-	13	-
Valutakursdifferenser	-25	6	-15	6	-14	-11	-19	-8	-26
Utgående ackum. nedskrivningar och avskrivningar	-124	-116	-110	-1 111	-1 086	-1 054	-1 235	-1 202	-1 164
Utgående planenligt restvärde	995	894	1 031	301	198	195	1 296	1 092	1 226

* Försäljningen av Spanair, som redovisades som tillgångar som innehas för försäljning 31 december 2007, slutfördes 2009. Aerolineas de Baleares redovisades också som en tillgång som innehas för försäljning 31 december 2007 och såldes 2008. Dessutom såldes även Cubic Air Cargo 2009. Spirit är under försäljning och redovisas som tillgång som innehas för försäljning per den 31 december 2009. Omklassificeringar 2008 inkluderar omklassificering av airBaltics tillgångar vid det tillfälle då Koncernen övergick till att redovisa airBaltic som intresseföretag. Koncernen sålde kvarvarande ägarandel i airBaltic i december 2008. Se även not 35.

Goodwill hänförs till följande enheter:

	2009	2008	2007
SAS Scandinavian Airlines Norge	791	702	756
Widerøe	163	145	156
airBaltic	-	-	65
Air Maintenance Estonia	27	29	25
Blue1	14	14	14
SAS Cargo	-	4	15
Summa goodwill	995	894	1 031

Prövning av nedskrivningsbehov av immateriella tillgångar

Bedömning av värdet av Koncernens goodwillposter har gjorts genom jämförelse med återvinningsvärdet. Återvinningsvärdet har baserats på respektive kassagenererande enhets nyttjandevärde och bygger på kassaflöden i respektive enhets affärsplan, vilka omfattar fem år.

De prognostiserade kassaflödena baseras på antaganden avseende volymutveckling, enhetsintäkt, driftsmarginaler och diskonteringsräntor. Antagandet är att kassaflödet för planperioden kommer ligga kvar på femte årets nivå (dvs. en årlig tillväxt på noll).

Diskonteringsräntan har estimerats baserat på en vägd kapitalkostnad efter skatt om 10,2% för samtliga bolag inom segmentet Core SAS. Diskonteringsräntan före skatt för respektive bolag har därefter bestämts beroende på respektive bolags nominella skattesats och uppgår till mellan 14,0% och 14,7%.

För att stödja den nedskrivningsprövning som gjorts av goodwill i Koncernen har en övergripande analys gjorts av känsligheten i de variabler som använts i modellen. En försämring av vart och ett av de väsentliga antagandena som ingår i affärsplanerna eller en försämring av den årliga omsättningstillväxten och driftsmarginalerna bortom planperioden eller en höjning av diskonteringsräntan som var och en för sig är rimligt visar att en god marginal ändå finns mellan återvinningsvärde och redovisade värden. Bedömningen är därmed att det inte finns något ytterligare behov av nedskrivning av goodwill vid utgången av 2009.

Not 12 • Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader & Mark			Flygplan			Reservmotorer & reservdelar			Verkstadsinventarier & serviceutr. flygplan		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Ingående anskaffningsvärde	1 600	1 580	1 717	19 846	18 666	18 358	1 891	1 791	1 755	1 322	1 350	1 310
Investeringar	67	13	24	3 700	2 965	1 310	253	123	127	15	85	97
Aktiverade räntor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	-16	-15	-23	-2 280	-1 964	-1 510	-71	-34	-33	-93	-78	-39
Företagsförsäljning* (not 35)	-	-	-35	-	-	-	-	-	-	-	-4	-
Omklassificering till tillgångar för försäljning* (not 10)	-369	-	-175	-	-	-515	-	-	-289	-40	-	-80
Omklassificeringar*	36	10	17	1 506	288	877	106	36	181	43	-55	-4
Valutakursdifferenser	29	12	55	200	-109	146	59	-25	50	60	24	66
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	1 347	1 600	1 580	22 972	19 846	18 666	2 238	1 891	1 791	1 307	1 322	1 350
Ingående avskrivningar	-1 087	-1 012	-1 033	-8 809	-7 900	-7 028	-706	-580	-372	-1 102	-1 124	-1 095
Årets avskrivningar i kvarvarande verksamheter	-61	-50	-55	-1 429	-1 149	-1 045	-157	-147	-135	-83	-63	-58
Årets avskrivningar i avvecklade verksamheter	-8	-34	-44	-	-	-66	-	-	-15	-4	-11	-20
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	14	14	22	434	144	71	56	19	14	72	75	37
Företagsförsäljning* (not 35)	-	-	26	-	-	-	-	-	-	-	4	-
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning* (not 10)	248	-	103	-	-	293	-	-	89	33	-	66
Omklassificeringar*	-4	12	-	80	-	-17	-113	-	-142	-37	26	4
Valutakursdifferenser	-10	-17	-31	-161	96	-108	-19	2	-19	-25	-9	-58
Utgående ackumulerade avskrivningar	-908	-1 087	-1 012	-9 885	-8 809	-7 900	-939	-706	-580	-1 146	-1 102	-1 124
Utgående planenligt restvärde	439	513	568	13 087	11 037	10 766	1 299	1 185	1 211	161	220	226

	Övriga inventarier & fordon			Pågående investeringar			Förskott anläggningstillgångar			Summa materiella anläggningstillgångar		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Ingående anskaffningsvärde	1 693	1 953	3 472	232	172	378	627	185	317	27 211	25 697	27 307
Investeringar	27	137	293	275	352	368	81	665	293	4 418	4 340	2 512
Aktiverade räntor	-	-	-	-	-	-	19	26	17	19	26	17
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	-148	-324	-224	-	-	-	-	-	-	-2 608	-2 415	-1 829
Företagsförsäljning* (not 35)	-	-32	-1 607	-	-	-71	-	-	-	-	-36	-1 713
Omklassificering till tillgångar för försäljning* (not 10)	-47	-	-79	-15	-	-	-	-	-	-471	-	-1 138
Omklassificeringar*	-66	-68	19	-336	-290	-505	-479	-314	-434	810	-393	151
Valutakursdifferenser	28	27	79	2	-2	2	-10	65	-8	368	-8	390
Utgående ackumulerat anskaffningsvärde	1 487	1 693	1 953	158	232	172	238	627	185	29 747	27 211	25 697
Ingående avskrivningar	-1 375	-1 645	-2 838	-	-	-	-	-	-	-13 079	-12 261	-12 366
Årets avskrivningar i kvarvarande verksamheter	-73	-102	-82	-	-	-	-	-	-	-1 803	-1 511	-1 375
Årets avskrivningar i avvecklade verksamheter	-5	-4	-49	-	-	-	-	-	-	-17	-49	-194
Försäljning av materiella anläggningstillgångar	116	309	220	-	-	-	-	-	-	692	561	364
Företagsförsäljning* (not 35)	-	30	1 136	-	-	-	-	-	-	-	34	1 162
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning* (not 10)	25	-	52	-	-	-	-	-	-	306	-	603
Omklassificeringar*	42	55	-4	-	-	-	-	-	-	-32	93	-159
Valutakursdifferenser	-25	-18	-80	-	-	-	-	-	-	-240	54	-296
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 295	-1 375	-1 645	-	-	-	-	-	-	-14 173	-13 079	-12 261
Utgående planenligt restvärde	192	318	308	158	232	172	238	627	185	15 574	14 132	13 436

* Försäljningen av Spanair, som redovisades som tillgångar som innehas för försäljning 31 december 2007, slutfördes 2009. Aerolineas de Baleares redovisades också som en tillgång som innehas för försäljning 31 december 2007 och såldes 2008. Dessutom såldes även Cubic Air Cargo 2009. Spirit är under försäljning och redovisas som tillgång som innehas för försäljning per den 31 december 2009. Omklassificeringar 2008 inkluderar omklassificering av airBaltics tillgångar vid det tillfälle då Koncernen övergick till att redovisa airBaltic som intresseföretag. Koncernen sålde kvarvarande ägarandel i airBaltic i december 2008. Se även not 35.

forts. Not 12

Koncernens flygplansinnehav specificeras enligt följande:

	2009	2008	2007
Ägda	7 168	4 809	4 298
Finansiellt leasade	5 919	6 228	6 468
Bokfört värde	13 087	11 037	10 766

Under 2009 redovisade Koncernen en realisationsförlust vid försäljning av flygplan och byggnader om 97 MSEK. Under 2008 och 2007 redovisade Koncernen ett resultat från försäljning av flygplan och byggnader om 4 MSEK respektive 41 MSEK.

Under vart och ett av åren i den treårsperiod som avslutades den 31 december 2009 träffade Koncernen avtal om olika operationella leasingavtal och sale and leaseback-transaktioner avseende flygplan och egendom vilket diskuteras vidare i not 32.

Förfallotidpunkt	2009		2008		2007	
	Framtida minimi-leaseavgift	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgift	Framtida minimi-leaseavgift	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgift	Framtida minimi-leaseavgift	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgift
Inom ett år	480	478	579	574	518	506
1-5 år	2 751	2 624	3 327	3 151	3 070	2 668
Över 5 år	583	461	789	669	1 141	827
Summa	3 814	3 563	4 695	4 394	4 729	4 001

Materiella anläggningstillgångar som leasas till andra parter

Koncernen har träffat avtal om att leasa vissa tillgångar till andra parter i enlighet med operationella leasingavtal.

Koncernen har utleasade tillgångar med bokförda värden enligt nedan:

	Flygplan			Maskiner & inventarier		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Anskaffningsvärde	1 543	1 458	1 459	5	14	12
Avgår ackumulerade avskrivningar	-924	-887	-806	-3	-5	-4
Bokfört värde operationellt utleasade tillgångar	619	571	653	2	9	8

Finansiell leasing

Finansiellt leasade tillgångars bokförda värde uppgick på balansdagen till:
Flygplan

	2009	2008	2007
Anskaffningsvärde	8 706	8 698	8 656
Avgår ackumulerade avskrivningar	-2 787	-2 470	-2 188
Bokfört värde finansiellt leasade tillgångar	5 919	6 228	6 468

Per den 31 december 2009 hade Koncernen avtal om finansiell leasing av flygplan med återstående löptid på upp till sju år. Framtida minimi-leaseavgifter och deras nuvärden finns beskrivna mer detaljerat nedan. Leaseavgifterna består dels av minimi-leaseavgifter och dels av variabla avgifter som reflekterar förändringar i kortfristiga marknadsräntor. De totala leaseavgifterna under 2009 uppgick till 551 (2008: 500; 2007: 643) MSEK. Variabla avgifter har påverkat årets leaseavgifter med -47 (2008: 35; 2007: 113) MSEK.

Årets avskrivningar avseende operationellt utleasade tillgångar var MSEK 60 (2008: 85; 2007: 87) MSEK.

Framtida leaseintäkter för operationella leasingavtal på balansdagen:

	2009	2008	2007
Inom ett år	260	299	252
1-5 år	738	631	512
Över 5 år	263	448	337
Summa	1 261	1 378	1 101

Förutom uthyrning av ägda tillgångar har Koncernen även träffat avtal om vidareuthyrning, som redovisats som operationell leasing. Se not 32 för ytterligare information om Koncernens operationella leasingåtaganden.

Not 13 • Finansiella anläggningstillgångar

	Kapitalandelar i intresseföretag			Långfristiga fordr. hos intresseföretag			Andra värdepappersinnehav			Pensionsmedel, netto			Andra långfristiga fordringar			Summa finansiella anläggningstillgångar		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Ingående anskaffningsvärde	622	1 063	1 012	-	170	189	58	58	329	9 658	9 496	8 805	1 331	1 267	2 709	11 669	12 054	13 044
Tillskott	41	-	44	-	-	-	-	-	1	438	245	485	908	379	254	1 387	624	784
Resultatandelar i intresseföretag, kvarvarande verksamhet	-258	-147	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-258	-147	32
Resultatandelar i intresseföretag, avvecklade verksamheter	-	5	-23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Försäljning	-	-	-	-	-	-	-	-	-89	-	-	-	-	-	-	-	-	-89
Företagsförsäljning*(not 35)	0	-463	-	-	-	-	-	-	-	-28	-35	-	-1	-25	0	-492	-60	
Omklassificeringar till tillgångar för försäljning* (not 10)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-39	-	-	-45	-1 159	-84	-	-1 159	
Amortering	-	-	-	-	-9	-8	-	-	-	-	-	-	-210	-208	-550	-210	-217	-558
Utdelning	-6	-	-14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-6	-	-14
Omklassificeringar*	-	70	-3	-	-193	-	227	-	-183	-	-	-	-15	-99	-7	212	-222	-193
Valutakursdifferenser	-41	94	15	-	32	-11	-	-	-	229	-55	241	-29	-7	45	159	64	290
Utgående ack. ansk.värde	358	622	1 063	-	-	170	285	58	58	10 286	9 658	9 496	1 940	1 331	1 267	12 869	11 669	12 054

forts. Not 13

	Kapitalandelar i intresseföretag			Långfristiga fordr. hos intresseföretag			Andra värdepappersinnehav			Pensionsmedel, netto			Andra långfristiga fordringar			Summa finansiella anläggningstillgångar		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Ingående omvärdering	-	-	-	-	-	-	-	508	-	-	-	-	-	-	-	-	-	508
Årets omvärdering	-	-	-	-	-	-	-	-13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-13
Försäljning	-	-	-	-	-	-	-	-495	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-495
Företagsförsäljning* (not 35)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utgående ack. omvärdering	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingående nedskrivningar	-	-	-	-	-	-	-53	-53	-236	-	-	-	-	-	-	-53	-53	-236
Nedskrivning i kvarvarande verksamheter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-52	-	-	-52	-	-
Nedskrivning av awecklade verksamheter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Företagsförsäljning*(Not 35)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Omklassificeringar*	-	-	-	-	-	-	2	-	183	-	-	-	-	-	-	2	-	183
Valutakursdifferenser	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Utgående nedskrivning	-	-	-	-	-	-	-51	-53	-53	-	-	-	-52	-	-	-103	-53	-53
Utgående restvärde	358	622	1063	-	-	170	234	5	5	10286	9658	9496	1888	1331	1267	12766	11616	12001

* Försäljningen av Spanair, som redovisades som tillgång som innehas för försäljning 31 december 2007, slutfördes 2009. Aerolineas de Baleares redovisades också som en tillgång som innehas för försäljning 31 december 2007 och såldes 2008. Dessutom såldes även Cubic Air Cargo 2009. Spirit är under försäljning och redovisas som tillgång som innehas för försäljning per den 31 december 2009. Omklassificeringar 2008 inkluderar omklassificering av airBaltics tillgångar vid det tillfälle då Koncernen övergick till att redovisa airBaltic som intresseföretag. Koncernen sålde kvarvarande ägarandel i airBaltic i december 2008. Se även not 35.

Not 14 • Långfristiga fordringar hos intresseföretag

Långfristiga fordringar 2008 och 2007 bestod av ett lån som emitterades av Koncernen till Commercial Aviation Leasing Ltd och som förföll 2009.

Not 15 • Pensionsmedel, netto

	2009	2008	2007
Pensionsmedel, netto, fonderade ordningar	12 605	11 694	11 441
Pensionsmedel, netto, ofonderade ordningar	-2 319	-2 036	-1 945
Summa	10 286	9 568	9 496

De flesta pensionsordningar i Skandinavien är förmånsbaserade. Merparten av pensionsordningarna är säkrade genom försäkringsbolag. De kollektiva pensionsplanerna för tjänstemän i Sverige samt för personal i Norge är säkrade genom förmånsbaserade pensionsordningar i försäkringsbolag. I Sverige är pensionsordningarna säkrade främst hos Alecta och Euroben och i Norge hos Vital. Personalen i Danmark har i huvudsak premiebaserade lösningar.

En stor del av Koncernens anställda i Sverige omfattas av ITP-pension återförsäkrad i Alecta (Alectaplanen). Alectaplanen är en pensionsplan som omfattar flera arbetsgivare (s.k. multi-employer plan) och har av Redovisningsrådet klassificerats som en förmånsbestämd pensionsplan. Koncernen har ingått ett särskilt och specifikt avtal med Alecta av vilket det framgår att Alecta åtagit sig att tillhandahålla samtliga grunduppgifter beträffande anställda och före detta anställda (omfattande lön, ålder m.m.) vilka utgör underlag för Koncernens redovisning enligt IAS 19. Överenskommelsen med Alecta innebär också att Koncernen erhållit en skriftlig bekräftelse att överskottet i Alectaplanen kommer Koncernen tillgodo i form av antingen indirekt eller direkt premiereduktion eller genom kontant återbetalning. Baserat på den information som Koncernen erhåller redovisar Koncernen sin proportionella andel av Alectaplanens förpliktelser, förvaltningstillgångar och kostnader i enlighet med reglerna i IAS 19 avseende förmånsbestämda pensionsplaner.

Vid beräkning av pensionsförpliktelser, årets pensionsintjäning och avkastning används parametrar som fastställs lokalt i respektive land baserat på den lokala marknadssituationen samt förväntad framtida utveckling. Den normala pensionsåldern för ej flygande personal följer i huvudsak respektive lands regler för allmän pensionering. Den normala pensionsåldern för flygande personal i Koncernen är 60 år. Enligt avtal med Koncernens piloter i Danmark, Norge och Sverige samt kabinanställda i Norge medges frivillig förtida avgång med pension från tidigast 55 år. Koncernen har även utfäst sig att för piloter vilka förlorar sin licens betala pension fram till ordinarie pensionsålder, 60 år. Kabinpersonal anställd i Sverige försäkras med 65 års pensionsålder men vid fyllda 50 år sänks pensionsåldern till 60 år. Det uppskattade nuvärdet för samtliga dessa åtaganden inkluderas i Koncernens beräknade totala pensionsförpliktelse.

Följande ekonomiska förutsättningar utgör ett vägt genomsnitt för Koncernen:

	2009	2008	2007
Diskonteringsränta	5,1%	4,9%	5,8%
Längsiktig avkastning	5,9%	6,0%	6,2%
Inflation	1,7%	1,7%	1,7%
Framtida lönejusteringar	2,2%	2,6%	3,2%
Framtida justeringar av löpande pensioner	1,7%	1,7%	1,7%

I enlighet med IAS 19 fastställs diskonteringsräntan baserat på marknadsmässig avkastning på företagsobligationer på balansdagen. Om det inte finns någon fungerande marknad för sådana obligationer används den marknadsmässiga avkastningen på statsobligationer.

Diskonteringsräntan fastställs på balansdagen baserat på företagsobligationer och med hänsyn till relevant spread vars löptid är förenlig med löptiden för förpliktelseerna. Den långsiktiga avkastningen ska motsvara en långsiktig förväntan på avkastning av fonderade medel med bakgrund i pensionsinstitutets placeringar i aktier respektive räntebärande värdepapper.

För de största pensionsordningarna i Sverige och Norge används följande specifika antaganden:

Diskonteringsränta	4,5 % (2008: 4,5%; 2007: 5,5%)	i Sverige
	5,5 % (2008: 5,0%; 2007: 6,0%)	i Norge
Längsiktig avkastning	6,0% (2008: 6,0%; 2007: 6,5%)	i Sverige
	6,0% (2008: 6,0%; 2007: 6,0%)	i Norge
Inflation	1,5% (2008: 1,5%; 2007: 1,5%)	i Sverige
	2,0% (2008: 2,0%; 2007: 2,0%)	i Norge
Kommande lönejusteringar	2,0% (2008: 2,5%; 2007: 2,5%)	i Sverige
	2,5% (2008: 3,0%; 2007: 4,0%)	i Norge

	2009	2008	2007
Förmånsbaserade pensionsordningar			
Årets pensionsintjäning	-1 196	-1 079	-1 008
Ränta på pensionsavsättningar	-1 616	-1 618	-1 488
Årets förväntade avkastning på fonderade medel	1 878	1 786	1 841
Årets amorteringar av estimatavikelser och planändringar	-839	-641	-506
Årets resultatpåverkan, netto, avseende förmånsbaserade pensionsordningar i kvarvarande verksamheter	-1 773	-1 552	-1 161

forts. Not 15

En analys av statusen för Koncernens tillgångar för förmånsbaserade pensionsordningar, med utgångspunkt för alla förmånsbaserade pensionsplaner specificeras i tabellen nedan.

Status per 31 december	2009	2008	2007
Fonderade medel	32 816	30 472	30 585
Pensionsförpliktelser	-33 578	-32 615	-29 069
Differens fonderade medel och förpliktelser	-762	-2 143	1 516
Ej resultatförda estimatavikelser samt planändringar	11 048	11 801	7 980
Bokförd tillgång	10 286	9 658	9 496

Enligt IAS 19 är det tillåtet att skjuta fram redovisningen av estimatavikelser genom att amortera ackumulerad avvikelse som överstiger det högsta av 10% av förpliktelsen eller fonderade medel över genomsnittlig återstående anställningstid. Koncernen uppskattar den återstående anställningstiden för de flesta pensionsplaner till 15 år. Detta återspeglas som oredovisade estimatavikelser och planändringar i tabellen ovan.

Per den 31 december 2007 uppgick den ackumulerade oredovisade estimatavikelsen till cirka 8 000 MSEK. Mot bakgrund av svag börsutveckling under 2008 ökade avvikelsen med cirka 1 500 MSEK beroende på lägre avkastning med i genomsnitt 5%. Därutöver sänktes diskonteringsräntan med 1 procentenhet i Sverige och Norge. Lönejusteringar i Norge reducerades dessutom med 1 procentenhet med 3%. Dessa förändringar ledde tillsammans till en ökning av avvikelsen om 2 300 MSEK. Per den 31 december 2008 uppgick den ackumulerade oredovisade estimatavikelsen till 11 600 MSEK. Avvikelsen har minskat jämfört med 2008 som en följd av lägre antaganden om lönejusteringar i samtliga länder samt en höjd diskonteringsränta i Norge men har ökat som en följd av den aktuariella förlusten på tillgångarna i pensionsplanerna samt av valutakursdifferenser. Årets amortering av avvikelsen uppgick till cirka 800 MSEK. Vid utgången av året uppgår den ackumulerade oredovisade estimatavikelsen till cirka 10 800 MSEK vilken ska amorteras under de kommande åren. Amorteringen av avvikelsen blir under kommande år cirka 600-700 MSEK per år. I det fall avkastningen på tillgångarna i pensionsplanerna förbättras kommer detta att förbättra estimatavikelsen.

Förändringar i förpliktelsen och fonderade medel för vart och ett av de tre åren med balansdag 31 december 2009 specificeras nedan:

Förändringar av nuvärdet av förpliktelsen för förmånsbestämda planer	2009	2008	2007
Förpliktelse för förmånsbestämda planer per den 1 januari	32 615	29 069	27 307
Utbetalda pensioner	-1 756	-1 470	-1 250
Kostnad för intjäning	1 196	1 079	1 008
Räntekostnader	1 616	1 618	1 488
Aktuariella vinster och förluster (-/+)	-1 525	2 678	-670
Effekt av sålda bolag och bolag under avyttring	-163	-95	-67
Valutakursdifferenser	1 595	-264	1 253

Förpliktelse för förmånsbestämda planer per den 31 december	2009	2008	2007
	33 578	32 615	29 069

Förändring av förvaltningstillgångarnas verkliga värde	2009	2008	2007
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde per den 1 januari	30 472	30 585	27 954
Inbetalda premier	1 829	1 557	1 535
Utbetalda pensioner	-1 374	-1 230	-971
Förväntad avkastn. på förvaltningstillgångar	1 878	1 786	1 841
Aktuariella vinster och förluster (-/+)	-980	-1 877	-433
Utnyttjande av företagsanknutna medel i Alecta	-	-	-273
Effekt av sålda bolag och bolag under avyttring	-163	-111	-102
Valutakursdifferenser	1 154	-238	1 034

Förvaltningstillgångarnas verkliga värde per den 31 december	2009	2008	2007
	32 816	30 472	30 585

Koncernens förvaltningstillgångar består av följande:	2009	2008	2007
Aktier	27%	18%	31%
Räntebärande värdepapper	61%	70%	57%
Fastigheter	9%	9%	9%
Övrigt	3%	3%	3%
	100%	100%	100%

I vissa pensionsordningar har under tidigare år den verkliga avkastningen varit lägre än Koncernens beräknade långsiktiga avkastning vilket avspeglas i posten ej resultatförda estimatavikelser. Den faktiska avkastningen på förvaltningstillgångarna var under år 2008 cirka -1%, och under 2007 cirka 5%. För 2009 beräknas avkastningen bli cirka 7%.

Skillnaden mellan differens fonderade medel/förpliktelser och nettobokförd tillgång per den 31 december 2009 visas nedan:

	Fonderade medel	Förpliktelser (PBO)	Differens fonderade medel/förpliktelser	Pensionsmedel, netto
Pensionsplaner i Sverige	14 023	11 532	2 491	6 272
Pensionsplaner i Norge	13 067	15 364	-2 297	2 635
Pensionsplaner i övriga länder	5 726	6 682	-956	1 379
Summa	32 816	33 578	-762	10 286

Pensionsmedel, netto, omfattande pensionsförpliktelser, förvaltningstillgångar samt ej resultatförda planändringar och estimatavikelser har för de förmånsbaserade pensionsordningarna utvecklat på följande sätt:

	2009	2008	2007
Ingående balans	9 658	9 496	8 805
Årets resultatpåverkan i kvarvarande och avvecklade verksamheter	-1 773	-1 552	-1 161
Inbetalda premier	1 829	1 557	1 535
Utbetalda pensioner	382	240	279
Utnyttjande av företagsanknutna medel i Alecta	-	-	-273
Pensionsmedel i avyttrade verksamheter samt i bolag under avyttring	-39	-28	-35
Förändring av estimatavikelser	-	-	105
Valutakursdifferenser	229	-55	241
Utgående balans	10 286	9 658	9 496

Av totala pensionsförpliktelser 33 578 (2008: 32 615; 2007: 29 069) MSEK var 30 468 (2008: 29 612; 2007: 25 962) MSEK fonderade och 3 110 (2008: 3 003; 2007: 3 107) MSEK ofonderade.

Under 2010 förväntas inbetalda premier uppgå till cirka 1 700 MSEK.

	2009	2008	2007
Nuvärde av förmånsbestämda förpliktelser	-33 578	-32 615	-29 069
Verkligt värde på förvaltningstillgångar	32 816	30 472	30 585
Underskott/överskott	-762	-2 143	1 516
Erfarenhetsbaserad justering avseende förvaltningstillgångar	-735	-1 529	289
Erfarenhetsbaserad justering avseende förmånsbestämda förpliktelser	-21	318	610

Redovisningsstandard IAS 19 är under omarbetande och ett diskussionsunderlag med vissa förslag har tagits fram av IASB. De föreslagna förändringarna, som innebär att estimatavikelser ej längre får amorteras över resterande genomsnittliga tjänstgöringstid utan löpande föras direkt mot eget kapital alternativt redovisas i resultaträkningen, kommer sannolikt att träda i kraft tidigast den 1 januari 2013. Denna förändring kommer att medföra att den vid tidpunkten för ikraftträdandet då ackumulerade avvikelsen i sin helhet måste föras mot eget kapital.

Not 16 • Varulager och förråd

	2009	2008	2007
Förråd, flygmateriel	519	581	610
Förråd, övrigt	196	176	171
Varulager	43	62	68
Summa	758	819	849
Värderat till anskaffningskostnad	758	819	835
Värderat till nettoförsäljningsvärde	-	-	14
Summa	758	819	849

Not 17 • Kortfristiga fordringar

Nedskrivning av kundfordringar netto av återvunnet belopp har belastat resultatet i kvarvarande verksamheter med 54 (2008: 41; 2007: 27) MSEK. I avvecklade verksamheter var motsvarande belopp 0 (2008: 146; 2007: 107) MSEK.

Åldersanalys ej nedskrivna kundfordringar:	2009	2008	2007
Ej förfallna kundfordringar	1 091	1 232	1 613
Förfallna < 31 dagar	137	205	223
Förfallna 31-90 dagar	108	92	61
Förfallna 91-180 dagar	70	40	29
Förfallna >180 dagar	175	282	25
Summa	1 581	1 851	1 951

Avsättning för osäkra kundfordringar	2009	2008	2007
Ingående avsättning	94	135	215
Avyttrade dotterbolag	-	-6	-
Omklassificering till tillgångar för försäljning	-1	-	-93
Reservering för befarade förluster	65	30	33
Återförda reserveringar	-42	-42	-13
Konstaterade förluster	-6	-23	-8
Valutakursdifferenser	-8	0	1
Summa	102	94	135

Not 18 • Kortfristiga fordringar hos intresseföretag

	2009	2008	2007
ST Aerospace Solutions (Europe) A/S	-	-	365
Commercial Aviation Leasing Ltd	-	375	128
AS Estonian Air	92	104	-
Skyways Holding AB	-	-	8
Övriga företag	-	-	9
Summa	92	479	510

Not 19 • Kortfristiga placeringar

	2009	2008	2007
Statsskuldväxlar	750	-	1 990
Bostadscertifikat	1 835	748	2 379
Depositioner	345	2 412	1 754
Företagscertifikat	550	499	945
Övrigt	220	213	240
Summa	3 700	3 872	7 308
Kortfristiga placeringar hänförliga till innehav av tillgångar för försäljning	-9	-	-
Summa	3 691	3 872	7 308

De kortfristiga placeringarna utgör likvida medel. Bokfört värde på kortfristiga placeringar överensstämmer med det verkliga värdet som ett resultat av deras kortfristiga karaktär.

Not 20 • Eget kapital**Aktiekapital**

Bolaget har två slags aktier, stamaktier och förlagsaktier. Under 2009 sänktes kvotvärdet per stamaktie från 10 SEK till 2,50 SEK. Som ett resultat av detta minskades bolagets aktiekapital genom att omklassificera 1 234 MSEK från aktiekapital till balanserade vinstmedel eftersom dessa medel nu är utdelningsbara. Dessutom beslutade styrelsen i februari 2009 att om nyemission med företrädesrätt.

Per den 31 december 2009 fanns 2 467 500 000 stamaktier utfärdade och utestående, som tillsammans utgör ett registrerat aktiekapital på 6 168 750 000 SEK. Det finns inte några utfärdade eller utestående förlagsaktier.

Stamaktierna ger aktieinnehavarna alla de rättigheter som finns i Aktiebolagslagen och bolagsordningen.

Förlagsaktierna ger aktieinnehavarna rätt att delta i och rösta på bolagets stämmor. Förlagsaktier ger inte aktieinnehavarna rätt till utdelning eller att delta i fondemission. Skulle förlagsaktier inlösas eller bolaget upplösas och bolagets tillgångar utskiftas erhåller innehavare av förlagsaktier endast ersättning motsvarande aktiernas nominella värde plus en ränteesättning.

Bolagsordningen kräver att en majoritetsandel av aktierna innehas av skandinaviska aktieägare. För att säkra detta ägandeförhållande har Styrelsen rätt att besluta om obligatorisk inlösen av aktier som innehas av utomskandinaviska aktieägare utan återbetalning till berörda aktieägare. Om inlösen av sådana aktier inte är möjlig, har Styrelsen rätt att (efter godkännande av bolagsstämman) överlåta teckningsoptioner, vilka ger rätt till teckning av förlagsaktier, till skandinaviska aktieägare för att späda ut utomskandinaviska aktieägares aktieinnehav till under 50%.

Utdelningspolicy

Koncernens årliga utdelning fastställs med beaktande av Koncernens resultat, finansiella ställning, kapitalbehov samt relevanta konjunkturförhållanden.

Utdelningen ska över en konjunkturcykel ligga i nivån 30-40% av koncernens resultat efter schablonskatt. Vid negativa resultat ges som regel ingen utdelning för att säkerställa koncernens finansiella position.

Reserver

Omräkningsreserven omfattar alla valutakursdifferenser som uppstår vid omräkning av finansiella rapporter från utländska verksamheter som har upprättat sina finansiella rapporter i en annan valuta än svenska kronor. Vidare består omräkningsreserven av valutakursdifferenser som uppstår vid omvärdering av skulder och valutaterminer som upptagits som säkringsinstrument av en nettoinvestering i utländsk verksamhet.

Verkligt värdereserven inkluderar den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på finansiella tillgångar som kan säljas fram till dess att tillgången antingen säljs eller skrivs ned permanent.

Säkringsreserven innefattar den effektiva andelen av den ackumulerade nettoförändringen av verkligt värde på ett kassafödesinstrument hänförligt till säkringstransaktioner som ännu inte inträffat.

Resultat per stamaktie

Resultat per aktie beräknas genom att dela årets resultat hänförligt till Koncernens aktieägare med genomsnittligt antal utestående aktier. I samband med företrädesemissionen tillkom ett fondemissionselement vilket motsvarar skillnaden mellan teckningskursen och marknadsvärdet på stamaktien på in-teckningsdagen. Genomsnittligt antal aktier om 2 041 588 938, 1 007 233 500 och 1 007 233 500 som används i beräkningen av resultat per aktie per 31 december 2009, 2008 och 2007 har justerats retroaktivt för att återspegla fondemissionselementet i företrädesemissionen för samtliga perioder.

Eftersom Koncernen inte har några optioner, konvertibler eller aktieprogram sker ingen utspädning av aktierna.

Not 21 • Reserver

Omräkningsreserv	2009	2008	2007
Ingående omräkningsreserv	25	361	286
Årets omräkningsdifferenser	50	-251	273
Avgår: Säkring av valutarisk i utlandsverksamhet	-137	-100	-314
Skatt avseende säkring av valutarisk i utlandsverksamhet ¹	36	28	113
Avgår: Omräkningsdifferenser hänförliga till avyttrade verksamheter	78	-13	3
Utgående omräkningsreserv	52	25	361
Verkligt värdereserv	2009	2008	2007
Ingående verkligt värdereserv	-	-	508
Finansiella tillgångar som kan säljas:			
- Omvärderingar redovisade direkt mot eget kapital	-	-	-13
- Redovisad i resultaträkning vid avyttring	-	-	-495
Utgående verkligt värdereserv	-	-	-
Säkringsreserv	2009	2008	2007
Ingående säkringsreserv	-743	1 105	518
Kassaflödessäkringar:			
- Redovisade direkt mot eget kapital	896	-1 516	583
- Förändring i resultaträkningen	420	-1 027	232
- Skatt hänförlig till årets förändring av säkringsreserv	-346	695	-228
Utgående säkringsreserv	227	-743	1 105
Summa reserver	2009	2008	2007
Ingående reserver	-718	1 466	1 312
Årets förändring av reserver:			
- Omräkningsreserv	27	-336	75
- Verkligt värdereserv	-	-	-508
- Säkringsreserv	970	-1 848	587
Utgående reserver	279	-718	1 466

¹ År 2007 avser 23 MSEK skatt för säkring av valutarisk i utlandsverksamhet för åren 2004-2006.

Not 22 • Förlagslån

Under verksamhetsåret 1986 emitterades ett förlagslån på 200 MCHF. Lånet löper utan fastställd förfalldag. Räntesatsen fastställs för perioder om 10 år och uppgår från och med januari 2006 till 2,375%. Koncernen har exklusiv rätt att säga upp lånet vart femte år. Vid uppsägning i samband med ränteomsättning har Koncernen skyldighet att återbetala lånet till 100% av nominellt värde. Sker uppsägning fem år efter ränteomsättning ska lånet återbetalas till 102,5% av nominellt värde. Koncernen har tidigare återköpt obligationer för 73 MCHF varefter lånet uppgår till nominellt 127 MCHF per den 31 december 2009 motsvarande 884 (2008: 934; 2007: 725) MSEK. Koncernen har ingått ränteswapavtal för att ändra räntexponering på lånet från fast till rörlig ränta och lånet ingår därmed i en verkligt värdesäkring. Med hänsyn tagen endast till lånets räntesats uppgår verkligt värde till 132 (2008: 130; 2007: 122) MCHF, motsvarande 919 (2008: 953; 2007: 693) MSEK per den 31 december 2009.

Lånet är noterat på Basel Stock Exchange, Geneva Stock Exchange och Swiss Exchange. På balansdagen uppgick det totala marknadsvärdet (inklusive kreditrisk) till 49 (2008: 42; 2007: 61) MCHF, motvärde 341 (2008: 308; 2007: 348) MSEK.

Not 23 • Obligationslån

I maj 2001 träffade vissa av Koncernens dotterbolag, SAS Danmark A/S, SAS Norge AS och SAS Sverige AB, ett avtal som gjorde det möjligt för Konsortiet att, med Moderbolagets godkännande, etablera ett program för europeiska medellånga lån på 1 000 000 000 EUR ("EMTN-programmet"). EMTN programmet gör det möjligt för Koncernen att emittera obligationer med fast eller rörlig ränta i valfri valuta eller ingen ränta i alla valutor.

Nedanstående tabell visar Koncernens utestående obligationer sedan starten för EMTN programmet:

Ursprungligt emitterat belopp	Räntesats	Utställd	Förfalldag	Återstående skuld valuta	Bokfört värde MSEK
108,0 MEUR	5,312%	2003	2010	106,4 MEUR	1 101
200,0 MSEK	4,180%	2005	2010	199,9 MSEK	200
454,0 MNOK	5,340%	2005	2010	453,7 MNOK	564
265,5 MNOK ¹	7,000%	2005	2010	265,5 MNOK	330
50,0 MNOK ¹	7,000%	2005	2010	49,9 MNOK	62
17,0 MNOK ¹	7,000%	2005	2010	17,0 MNOK	21
MNOK 213,0	5,340%	2006	2010	9,4 MNOK	12
Summa					2 290
Avgår: kortfristig del					-2 290
Summa långfristig del					-

¹ Lånet utgör en del av en verkligt värdesäkring

Den 31 december hade Koncernen utfärdade och utestående obligationer till ett värde av 2 290 (2008: 2 212; 2007: 6 097) MSEK.

Obligationslånen redovisas till upplupet anskaffningsvärde, förutom de som betecknas som verkligt värdesäkringar, som redovisas till verkligt värde. Obligationslånen löper till rörlig ränta, förutom lånen på 265,5 MNOK, 50,0 MNOK och 17,0 MNOK som löper till fast ränta. Räntexponeringen hanteras genom ränteswapavtal för justering av villkoret med fast ränta.

Dessutom har Koncernen ingått valutaderivat för vissa av dessa obligationer i syfte att begränsa valutarisken

Not 24 • Övriga lån

	2009 Bokfört värde	2008 Bokfört värde	2007 Bokfört värde
Avtal om finansiell leasing	3 511	4 210	3 818
Övriga lån	6 750	7 204	514
Summa	10 261	11 414	4 332
Avgår: kortfristig del	-3 452	-872	-343
Summa långfristig del	6 809	10 542	3 989
Skulder hänförliga till innehav av tillgångar för försäljning	-	-7	-53
Summa övriga lån	6 809	10 535	3 936

Finansiell leasing:

Förfalloprofil för finansiell leasing per 31 december 2009 åskådliggörs nedan:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015>	Summa
Finansiell leasing	433	932	1 033	440	137	536	3 511

forts. Not 24

Övriga lån:

Övriga lån inkluderar kreditfaciliteter ingångna av Koncernen med olika långivare för att tillhandahålla finansiering av den löpande verksamheten och inköp av flygplan. Lånen på dessa faciliteter är enligt uppställningen nedan:

Faciliteter	2009	2008	2007	Förfall
Revolverande kreditfacilitet, 366 MEUR	2 485	4 002	-	2012
Revolverande kreditfacilitet, 82 MNOK	102	99	-	2011
Revolverande kreditfacilitet, 140 MUSD	965	1 157	-	2013
Revolverande kreditfacilitet, 125 MUSD	686	929	-	2013
Bilaterala bankfaciliteter	-	-	-	2013
Bilaterala bankfaciliteter	-	-	-	2012
Bilaterala bankfaciliteter	-	-	-	2012
Kreditfacilitet, 160 MUSD	517	165	-	2011
Övriga faciliteter	238	343	247	2010
Summa	4 993	6 695	247	
Avgår: kortfristig del	-2 710	-279	-111	
Summa långfristig del	2 283	6 416	136	

Kreditfaciliteter om 3 165 MSEK är säkrade genom flygplan.

Dessa kreditfaciliteter har olika begränsande åtaganden inklusive specifika finansiella åtaganden. De finansiella åtagandena kräver att Koncernen behåller en viss nivå av likvida medel samt bibehåller vissa finansiella nyckeltal (såsom soliditet och Koncernens justerade finansiella nettoskuld i förhållande till justerad EBITDAR) vars nivåer specificeras i avtalen.

Koncernen förväntade sig inte klara vissa av åtagandena kopplade till dessa kreditfaciliteter efter 31 december 2009 och har därför inlett omförhandlingar av avtalen med dessa långivare. Ändringarna av dessa krediter är villkorade av framtida händelser och de aktuella lånen är klassificerade som kortfristiga skulder i Koncernens balansräkning. Se vidare information i not 40.

Not 25 • Finansiell riskhantering och finansiella derivat

Koncernen är exponerad för olika typer av finansiella risker. All riskhantering hanteras centralt och i enlighet med den policy som fastställts av Styrelsen. Koncernen använder derivatinstrument som en del i sin finansiella riskhantering för att begränsa sin exponering för vissa marknadsrisker, inklusive valutaflyktuationer, ränteförändringar och förändringar i priset på flygbränsle.

Ränterisker

Koncernen exponeras för ränterisk på räntebärande tillgångar och skulder. För att hantera ränterisken ingår Koncernen avtal om räntederivat med en genomsnittlig räntebindningstid om 3,5 år. Utöver detta tas hänsyn till förväntad utveckling av den finansiella nettoskuden för de kommande 12 månaderna samt ingångna kontrakt för flygplansinköp. Eftersom Koncernens upplåning inkluderar lån till både fast och rörlig ränta, ingår Koncernen avtal om räntederivat om att swappa fast till rörlig ränta och rörlig till fast ränta beroende på villkoren i det underliggande lånet. Den genomsnittliga räntebindningstiden enligt policyn var under året cirka 2,9 (2008: 2,6; 2007: 3,8) år. Vid utgången av 2009 var räntebindningstiden mot den finansiella nettoskuden 2,8 (2008: 0,4; 2007: 2,5) år.

Valutarisker

Koncernen är exponerad för valutarisk både avseende transaktionsrisk och valutaomvärderingsrisk.

Transaktionsrisken uppstår på kassaflöden i andra valutor än SEK. Kassaflöden som skapar denna exponering är i första hand relaterade till kassaflöden i samband med kommersiella flöden samt försäljning av flygplan. För att hantera denna exponering ingår Koncernen valutaderivat. Med utgångspunkt i Koncernens finanspolicy säkras 60-90% av Koncernens prognostiserade kassaflöde för 12 månader från den kommersiella verksamheten. Dessutom hanterar Koncernen sin exponering relaterat till framtida försäljning av flygplan i utländsk valuta genom valutaderivat och lån motsvarande 20-80% av de förväntade intäkterna.

Dessutom exponeras Koncernen för valutarisker när poster i balansräkningen i utländska valutor omräknas till Koncernens redovisningsvaluta. För att hantera

denna risk har Koncernen en policy som går ut på att i huvudsak bevara sina finansiella nettoskulder i redovisningsvalutan för varje dotterföretag. Koncernen säkrar dessutom investeringar i utländska dotterbolag genom att ingå finansiella derivatinstrument vilket motverkar den valutaexponering som nettoinvesteringen har skapat.

Bränslepriserisker

Koncernens rörelseresultat kan påverkas avsevärt av förändringar i priset på flygbränsle. Även om Koncernen har ingått långsiktiga avtal om bränsleinköp, regleras vissa av dessa avtal av index på bränslemarknaden. För att hantera denna risk gör Koncernen prognoser om behovet av flygbränsle och ingår avtal om derivat för att minska exponeringen för förändringar i bränslepriset huvudsakligen i optioner och swappar. Enligt Koncernens riskhanteringspolicy säkras man kostnaden för mellan 40 och 60% av sin förmodade bränsleförbrukning under kommande 12-månadersperiod. Den 31 december 2009 hade Koncernen i enlighet med denna policy träffat avtal om derivat som omfattar cirka 56% av Koncernens beräknade bränslebehov för 2010. Under 2009 stod kostnader i samband med flygbränsle för 17,5% av Koncernens rörelsekostnader, jämfört med drygt 19,4% under 2008.

Känslighetsanalys

	Förändring	Resultatpåverkan MSEK			Påverkan på eget kapital MSEK		
		2009	2008	2007	2009	2008	2007
Marknadsräntor +1%		121	-19	-14	7	11	20
Marknadsräntor -1%		-130	20	14	-7	-12	-21
Valuta +10%		1	-1	-	-413	-62	-427
Valuta -10%		-5	3	2	417	80	447
Bränslepris +10%		-	-	-	245	166	260
Bränslepris -10%		-	-	-	-256	-161	-305

Utöver ovanstående effekt på eget kapital påverkas eget kapital vid 10% valutaförändring med 523 (2008: 334; 2007: 511) MSEK av värdeförändringar för säkringar av nettoinvesteringar. Motsvarande värdeförändringar uppstår för nettoinvesteringar i utlandsverksamhet.

I ovanstående tabell visar känslighetsanalysen avseende marknadsräntor den omedelbara omvärderingseffekten på balansdagen för räntederivat, verkligt värdesäkringar och kortfristiga placeringar vid en 1-procentig parallellförskjutning av avkastningskurvan. Känslighetsanalysen avseende valuta visar den omedelbara omvärderingseffekten vid en 10-procentig förstärkning eller försvagning av den svenska kronan gentemot samtliga valutor som Koncernen är exponerad för. Vid känslighetsanalys avseende resultatpåverkan för bränslederivat har simuleringen baserats på ett 10-procentigt parallellskift avseende priskurvan för underliggande bränsle.

Kreditrisker

Koncernens finansiella transaktioner ger upphov till exponering för kreditrisk gentemot de finansiella motparterna. Med kreditrisk eller motpartsrisk avses risken för förlust om motparten inte fullgör sina åtaganden enligt ingångna avtal. Finanspolicyn föreskriver att transaktioner endast får ingås med motparter med hög kreditvärdighet, definierat som kategori A3/P-1 eller bättre enligt Moody's.

Fastställda motpartsgränser finns för varje motpart och revideras kontinuerligt. För att begränsa motpartsrisken ytterligare har ISDA-avtal (nettingavtal) ingåtts med de flesta motparter. Den kreditmässiga exponeringen är geografiskt koncentrerad till Norden med 91%. Resterande kreditexponering är fördelad med 5% i övriga Europa och med 4% i övriga världen. Den maximala kreditexponeringen för derivatinstrument motsvaras av det bokförda värdet, se tabell under rubriken finansiella derivat.

För kortfristiga placeringar utgörs kreditrisken storlek av det bokförda värdet och fördelar sig enligt följande:

Rating (Moody's)	2009	2008	2007
Aaa/P-1	1 250	-	1 990
Aa1/P-1	-	3 459	2 882
Aa2/P-1	351	213	595
Aa3/P-1	1 393	-	744
A1/P-1	697	100	799
A2/P-1	-	100	298
A3/P-1	-	-	-
Summa	3 691	3 872	7 308

forts. Not 25

Beträffande Koncernens kundfordringar är kreditrisken spridd på ett stort antal kunder, såväl privatpersoner som företag i olika branscher. Kreditinformation inhämtas av Koncernen i förhand före tillhandahållandet av tjänster till kunden i syfte att minimera risken för kundförluster och baseras på koncernintern information om betalningsbeteende kompletterad med kredit- och affärsinformation från externa källor.

Den maximala kreditrisken för Koncernen överensstämmer med de finansiella tillgångarnas bokförda värde enligt kategoriseringstabell.

Likviditets- och upplåningsrisker

Med likviditets- och upplåningsrisker avses risken att tillräcklig likviditet inte är tillgänglig vid önskad tidpunkt, samt att refinansiering av förfallna lån blir kostsam eller försärad. Koncernens målsättning är att den tillgängliga likviditeten minimum ska uppgå till 20% av Koncernens omsättning varav minst hälften ska hållas i likvida medel. Den tillgängliga likviditeten definieras av Koncernens likviditetsstrategi och motsvarar likvida medel plus totala outnyttjade kreditfaciliteter. Den 31 december 2009 uppgick Koncernens likviditet till 7 818 MSEK, med likvida medel på 4 189 MSEK och totala outnyttjade kreditfaciliteter till 3 629 MSEK. Koncernens likvida medel ska hållas i instrument med god likviditet eller kort löptid med kreditvärdighet om lägst A3/P-1 enligt kreditvärderingsinstitutet Moody's.

Kontrakterade kreditlöften

Koncernen har träffat avtal om olika kreditfaciliteter för att säkra ytterligare finansiering vid behov. I tabellen nedan finns en detaljerad beskrivning av dessa faciliteter den 31 december 2009.

Facilitet	Total facilitet	Utnyttjad facilitet	Outnyttjad facilitet	Förfalldatum
Revolverande kreditfacilitet 366 MEUR	3 789	2 485	1 304	2012
Revolverande kreditfacilitet 82 MNOK	102	102	-	2011
Revolverande kreditfacilitet 140 MUSD	1 007	965	42	2013
Revolverande kreditfacilitet 125 MUSD	902	686	216	2013
Bilaterala bankfaciliteter	500	-	500	2013
Bilaterala bankfaciliteter	500	-	500	2012
Bilaterala bankfaciliteter	250	-	250	2012
Kreditfacilitet, 160 MUSD	1 154	517	637	2011
Övriga faciliteter	418	238	180	2010
Summa	8 622	4 993	3 629	

Outnyttjade faciliteter inkluderar 2 554 MSEK vilket hänförs till kreditfaciliteter som är föremål för omförhandling, se även not 24. Koncernens tillgång till dessa outnyttjade faciliteter kommer inte godkännas av långivarna förrän samtliga nya åtaganden är uppfylla eller den 14 maj 2010. Som tillägg till de finansiella åtaganden diskuterade i not 24 är dessa lån föremål för icke-finansiella åtaganden som kan påverka Koncernens förmåga att skapa eller ha utestående panter, kvarstader eller andra säkerheter för nuvarande eller framtida tillgångar, intäkter eller ej inbetalt kapital.

Den genomsnittliga löptiden för de räntebärande skulderna uppgick till cirka 2,9 år den 31 december 2009 (2008: 2,2; 2007: 2,3). Förlagslån på 127 MCHF, motsvarande 884 MSEK, har exkluderats, eftersom lånet inte har någon fastställd förfalldag.

	2009			
	Utestående volym	Tillgångar	Skulder	Netto
Valutaderivat	29 812	195	-558	-363
Räntederivat	7 332	71	-98	-27
Bränslederivat	3 504	108	-8	100
Summa	40 648	374	-664	-290

Likviditetsrisk

31 december 2009	Upp till 3 mån	3-12 mån	1-5 år	Över 5 år
Förlagslån	21	-	84	926
Obligationslån	10	2 398	-	-
Övriga lån	138	3 106	2 690	1 605
Finansiella leasor	91	398	2 646	551
Kortfristiga lån	192	51	-	-
Övriga skulder	1	2	276	12
Bränslederivat	-1	9	-	-
Valutaderivat	498	60	-	-
Ränteswapavtal	-	43	39	16
Leverantörsskulder	1 738	-	-	-
Summa	2 688	6 067	5 735	3 110

31 december 2008	Upp till 3 mån	3-12 mån	1-5 år	Över 5 år
Förlagslån	22	-	89	1 001
Obligationslån	39	114	2 407	-
Övriga lån	198	459	7 322	156
Finansiella leasor	111	467	3 357	774
Kortfristiga lån	770	-	-	-
Övriga skulder	-	-	241	-
Bränslederivat	1	21	-	-
Valutaderivat	237	12	-	-
Ränteswapavtal	25	-9	12	5
Leverantörsskulder	2 068	-	-	-
Summa	3 471	1 064	13 428	1 936

31 december 2007	Upp till 3 mån	3-12 mån	1-5 år	Över 5 år
Förlagslån	17	-	69	794
Obligationslån	15	4 359	2 343	-
Övriga lån	95	29	388	72
Finansiella leasor	108	437	3 443	1 314
Kortfristiga lån	1	1	-	-
Övriga skulder	-	-	-	-
Bränslederivat	-260	-286	-	-
Valutaderivat	167	23	-	-
Ränteswapavtal	88	-173	24	9
Leverantörsskulder	2 108	-	-	-
Summa	2 339	4 390	6 267	2 189

Ovanstående tabell visar återstående kontraktssenlig löptid för Koncernens finansiella skulder exklusive verksamheter som redovisas som innehav av tillgångar för försäljning. De belopp som lämnas upplysning om är de kontraktssenliga ej diskonterade kassaflödena för de finansiella skulderna, baserat på tidigaste datum de kan komma att förfalla och inkluderar ej några prognostiserade kassaflöden. Tabellen ovan innehåller både ränta och nominellt belopp. Utöver ovanstående har Koncernen finansiella tillgångar med förfall inom 12 månader 9 263 MSEK (2008: 7 632, 2007: 11 352).

Finansiella derivat

Som nämns ovan används olika typer av valutaderivat såsom valutaterminskontrakt, valutaswapavtal och valutaoptioner för att hantera valutaexponeringen. Vidare hanteras ränterisken med olika typer av räntederivat såsom FRA (forward rate agreements), futures, ränteswapavtal och valutaränteswapavtal.

Per den 31 december 2009 uppgick det verkliga värdet på Koncernens utestående derivatinstrument till totalt -290 (2008: -792; 2007: 409) MSEK fördelat enligt nedanstående tabell.

Volymen av bränslederivat i ovan tabell är den bränslevolym som inköps genom derivatkontrakt i ton multiplicerat med den kontrakterade USD-valutan omräknad i SEK med valutakursen på rapporteringsdagen.

forts. Not 25

Det totala bokförda värdet för Koncernens finansiella derivatinstrument presenteras i följande balansposter:

	2009	2008	2007
Andra långfristiga fordringar	34	4	1
Övriga fordringar	340	-492	618
Summa derivattillgångar	374	-488	619
Övriga lån	-55	-38	-32
Kortfristiga skulder	-609	-266	-178
Summa derivatksulder	-664	-304	-210
Derivattillgångar/ -skulder netto vid periodens slut	-290	-792	409
Allokering av derivat enligt följande:			
Kassaflödessäkringar	-135	-1 011	322
Verkligt värdesäkringar	70	40	-32
Säkringar av nettoinvesteringar	-119	-46	-81
Derivat som inte betecknas som säkringar ur redovisningssynpunkt	-106	225	200
Derivattillgångar/ -skulder netto vid periodens slut	-290	-792	409

Kassaflödessäkringar

Flygplansinvesteringar

Investeringar i flygplan motsvarar de uppskattade nettokassaflöden som associeras med framtida försäljningar av flygplan. De lån och valutaterminskontrakt som associeras med försäljning av flygplan har betecknats som kassaflödessäkringar och den 31 december 2009 redovisades det verkliga värden som associeras med dessa säkringar i eget kapital till ett värde på 254 (2008: 207; 2007: 952) MSEK.

Kommersiella flöden

Valutaderivat används för att hantera transaktionsrisken i samband med prognostiserade kommersiella flöden. Dessa valutaderivat har betecknats som kassaflödessäkringar. Under förutsättning att effektiviteten hos säkringarna kan påvisas, redovisas den ackumulerade förändringen i marknadsvärdet för varje säkringstransaktion i eget kapital tills den återförs till resultaträkningen som en kostnad/intäkt. Den 31 december 2009 var det verkliga värdet för dessa derivat som redovisades i eget kapital -92 (2008: 814; 2007: -159) MSEK.

Räntederivat

När Koncernen lånar till rörlig ränta och ingår ränteswapavtal, i vilka det avtalas att rörlig ränta erhålles och fast ränta betalas, klassificeras säkringsförhållandet som en kassaflödessäkring. När säkringsredovisning tillämpas redovisas den effektiva delen av värdeförändringen i säkringsinstrumentet i eget kapital. Den 31 december 2009 redovisades den ackumulerade effekten på dessa derivat i eget kapital till ett belopp på -9 (2008: -18; 2007: 1) MSEK. I takt med att Koncernen återbetalar lån och tillhörande ränta redovisas summan av kassaflödessäkringar som en komponent av finansiella intäkter och finansiella kostnader.

Bränslederivat

Bränslederivat används för att hantera prisrisken i samband med flygbränsle. Dessa derivat har betecknats som kassaflödessäkringar. Den 31 december 2009 redovisades den ackumulerade effekten på dessa kassaflödessäkrade bränslederivat i eget kapital till ett belopp på 74 (2008: -1 662; 2007: 393) MSEK. I takt med att de underliggande flygbränsletransaktionerna slutförs redovisar Koncernen värdet på kassaflödessäkringen som en komponent av övriga rörelsekostnader.

Koncernen redovisade 227 (2008: -659; 2007: 1 187) MSEK avseende kassaflödessäkringar i det egna kapitalet per den 31 december 2009. Dessa förväntas falla ut i resultaträkningen under följande år:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015>	Summa
Flygplan	-9	-	209	5	-	139	344
Kommersiella flöden	-125	-	-	-	-	-	-125
Räntederivat	-	-	-	-7	-	-5	-12
Bränslederivat	102	-1	-	-	-	-	101
Uppskjutet skatt	8	-	-55	1	-	-35	-81
Effekt på eget kapital	-24	-1	154	-1	-	99	227

Det verkliga värdet är det belopp som erhålles eller betalas, om utestående finansiella instrument säljs på balansdagen.

Verkligt värdesäkring

I de fall Koncernen lånar till fast ränta och ändrar räntexponeringen genom att ingå ränteswapavtal, i vilket det avtalas att fast ränta erhålles och rörlig ränta betalas, klassificeras säkringsförhållandet som en verkligt värdesäkring. När säkringsredovisning tillämpas redovisas värdeförändringarna hänförliga till säkringsinstrumentet över räntenettet där effekterna motverkas genom att även underliggande säkrad position (lånets räntedel) värderas till verkligt värde och redovisas över räntenettet. De räntederivat som utgör säkringstransaktioner är villkorsmässigt matchade mot enskilda lån.

Säkring av nettoinvestering i utlandsverksamheter

För att säkra nettoinvestering i utlandsverksamhet har Koncernen ingått valutaderivatavtal och lån i motsvarande valuta. När säkringsredovisning tillämpas redovisas den effektiva delen av säkringsinstrumentets värdeförändring i eget kapital. De valutator där säkring av nettoinvestering sker är DKK och NOK. Den 31 december 2009 uppgick Koncernens huvudsakliga nettoinvesteringar i DKK och NOK till 1 438 (2008: 1 141; 2007: 1 539) MDKK och 2 598 (2008: 1 506; 2007: 2 532) MNOK.

Derivat som inte betecknas som säkringsinstrument

Derivat som inte betecknas som säkringsrelationer redovisas till verkligt värde med en redovisning av förändringen av det verkliga verket i resultaträkningen.

Värdering till verkligt värde

För räkningsår som påbörjas från 1 januari 2009 eller senare så har utökade upplysningskrav avseende finansiella instrument som värderas till verkligt värde i balansräkningen tillkommit i IFRS 7. Upplysningar ska lämnas om metod för fastställande av verkligt värde enligt en värderingshierarki bestående av tre nivåer. Nivåerna ska återspegla i vilken utsträckning verkligt värde bygger på observerbar marknadsdata respektive egna antaganden. Vid det första tillfället som de utökade upplysningskraven tillämpas krävs inte att upplysningar lämnas för jämförelseåret. Nedan följer en beskrivning av de olika nivåerna för fastställande av verkligt värde.

Nivå 1

Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån observerbara (ojusterade) noterade priser på en aktiv marknad för identiska tillgångar och skulder. En marknad betraktas som aktiv om noterade priser från en börs, mäklare, industrigrupp, prissättningstjänst eller övervakningsmyndighet finns lätt och regelbundet tillgängliga och dessa priser representerar verkliga och regelbundna förekommande marknadstransaktioner på armslängds avstånd. Denna grupp inkluderar i huvudsak statsskuldsväxlar och standardiserade derivat där det noterade priset används vid värderingen. Kassa och tillgodohavande hos bank kategoriseras även till nivå 1.

Nivå 2

Finansiella instrument där verkligt värde fastställs utifrån värderingsmodeller som baseras på andra observerbara data för tillgången eller skulder än noterade priser inkluderade i nivå 1, antingen direkt (det vill säga som prisnoteringar) eller indirekt (det vill säga härledda från prisnoteringar).

Exempel på observerbar data inom nivå 2 är data som kan utgöra grund för bedömning av pris, till exempel marknadsräntor och avkastningskurvor. Denna grupp inkluderar i huvudsak certifikat och ej standardiserade derivat (ränte-, valuta- och bränsleswappar, valuta- och bränsleooptioner) som inte handlas på en aktiv marknad och det verkliga värdet fastställs med hjälp av värderingstekniker som baseras i all väsentlighet på observerbar marknadsdata.

Nivå 3

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

Fastställande av verkligt värde - värderingsteknik

Andra värdepappersinnehav - Aktier och andelar

Balansposten "Andra värdepappersinnehav" (234 MSEK) utgörs av strategiska aktieinnehav som inte är dotter- eller intresseföretag. Balansposten består till största delen av Koncernens återstående aktieinnehav i Spanair (229 MSEK). Hela balansposten värderas till anskaffningsvärde på grund av att dess verkliga värde inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt till en försvarbar kostnad. Av

forts. Not 25

detta skäl ingår inte balansposten "Andra värdepappersinnehav" i nedan tabell "Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde".

Derivat

Ränteswappar

Verkligt värde för ränteswappar fastställs genom diskontering av bedömda framtida kassaflöden. Diskontering sker utifrån avkastningskurvor som baseras på aktuella marknadsräntor på balansdagen.

Futures

Standardiserade terminskontrakt med daglig avräkning. Det verkliga värdet bestäms därigenom via daglig marknadsvärdering "mark to market".

Forward Rate Agreement, FRA

Verkligt värde för OTC FRA-kontrakt fastställs genom diskontering av bedömda framtida kassaflöden. Diskontering sker utifrån avkastningskurvor som baseras på aktuella marknadsräntor på balansdagen. Standardiserade FRA-kontrakt med kontantavräkning värderas till verkligt värde utifrån noterade köp- respektive säljräntor per bokslutsdagen för ett FRA-kontrakt med motsvarande återstående löptid.

Valutaswappar

Verkligt värde för valutaswappar fastställs genom diskontering av bedömda framtida kassaflöden i respektive valuta och ränta. Diskontering sker utifrån avkastningskurvor på balansdagen. Omräkning av valutakomponenten sker utifrån aktuella valutakurser på balansdagen.

Valutaoptioner

Verkligt värde för optioner fastställs genom användandet av Black and Scholes värderingsmodell som är en erkänd och accepterad värderingsmodell på de finansiella marknaderna. Modellen baseras på i huvudsak observerbar data som till exempel spotkurs, lösenkurs, löptid, ränta, volatilitet med mera.

Bränsleoptioner

Verkligt värde för bränsleoptioner fastställs genom användandet av Black and Scholes värderingsmodell. Modellen baseras på i huvudsak observerbar data som till exempel fuelswapkurvan, lösenkurs, löptid, ränta, volatilitet med mera.

Bränsleswappar

Verkligt värde för bränsleswappar fastställs utifrån fuelswapkurvan på balansdagen.

Kortfristiga placeringar

Kortfristiga placeringar som kategoriserats som innehav för handel utgörs av statsskuldväxlar, bostads- och företagscertifikat med maximal återstående löptid av tre månader. Verkligt värde fastställs genom diskontering utifrån avkastningskurvor på balansdagen.

Kassa och bank

Kassa och bank utgörs av kassamedel samt disponibla tillgodohavanden hos banker och motsvarande institut. Bokfört värde motsvarar verkligt värde.

Finansiella tillgångar och skulder till verkligt värde

2009-12-31	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
TILLGÅNGAR			
Andra långfristiga fordringar			
Räntederivat	-	34	-
Övriga fordringar			
Bränslederivat	-	108	-
Valutaderivat	-	195	-
Räntederivat	-	37	-
Kortfristiga placeringar	750	2 385	-
Kassa och bank	499	-	-
Summa	1 249	2 759	-
	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
EGET KAPITAL & SKULDER			
Övriga lån			
Räntederivat	-	55	-
Kortfristig del av långfristiga lån			
Valutaderivat	-	119	-
Kortfristiga lån			
Bränslederivat	8	-	-
Valutaderivat	-	439	-
Räntederivat	-	43	-
Summa	8	656	-

Kategorisering av finansiella tillgångar och skulder

2009-12-31	Innehav för handel	Låne- & kundfordringar	Finansiella tillgång, som kan säljas	Andra skulder	Säkringsinstrument	Kvarvarande verksamheter och verksamheter för försäljning		Tillgångar och skulder för försäljning	Summa bokfört värde
						Icke finansiella poster	Summa bokfört värde		
	Verkligt värde	Upplupet anskaffningsvärde	Verkligt värde	Upplupet anskaffningsvärde	Verkligt värde		Summa verkligt värde ¹		
TILLGÅNGAR									
Långfristiga fordringar hos intresseföretag	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andra värdepappersinnehav	-	-	234	-	-	-	234	234	234
Andra långfristiga fordringar	-	433	-	-	-	262	695	695	695
Andra långfristiga fordringar, räntederivat	-	-	-	-	34	-	34	34	34
Kundfordringar	-	1 629	-	-	-	-	1 629	1 629	-48
Fordringar hos intresseföretag	-	84	-	-	-	8	92	92	92
Övriga fordringar	-	3 066	-	-	-	1 420	4 486	4 486	-46
Övriga fordringar, bränslederivat	-	-	-	-	108	-	108	108	108
Övriga fordringar, valutaderivat	167	-	-	-	28	-	195	195	195
Övriga fordringar, räntederivat	1	-	-	-	36	-	37	37	37
Kortfristiga placeringar	3 135	565	-	-	-	-	3 700	3 700	-9
Kassa och bank	499	-	-	-	-	-	499	499	-1
Summa	3 802	5 777	234	-	206	1 690	11 709	11 709	-104

¹ Verkligt värde för kortfristiga placeringar, förlagslån samt ett av obligationslånen har fastställts i sin helhet genom användande av officiella prisnoteringar. Verkligt värde för övriga finansiella tillgångar och skulder har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar, såsom diskontering av framtida kassaflöde till noterade ränta.

forts. Not 25

forts. Kategorisering av finansiella tillgångar och skulder

2009-12-31	Innehav för handel		Låne- & kundfordringar	Finansiella tillgång, som kan säljas	Andra skulder	Säkringsinstrument	Icke finansiella poster	Summa bokfört värde	Summa verkligt värde ¹	Tillgångar och skulder för försäljning	Summa bokfört värde
	Verkligt värde	Upplupet anskaffningsvärde	Verkligt värde	Upplupet anskaffningsvärde	Verkligt värde	Verkligt värde					
EGET KAPITAL & SKULDER											
Företagslån	-	-	-	919	-	-	-	919	341	-	919
Obligationslån	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Övriga lån	-	-	-	6 754	-	-	-	6 754	6 868	-	6 754
Övriga lån, räntederivat	41	-	-	-	14	-	-	55	55	-	55
Övriga skulder	-	-	-	276	-	102	-	378	377	-	378
Kortfristiga skulder	-	-	-	5 623 ²	-	-	-	5 623	5 620	-	5 623
Kortfristig för långfristiga lån, valutaderivat	-	-	-	-	119	-	-	119	119	-	119
Kortfristiga lån	-	-	-	417	-	-	-	417	417	-	417
Kortfristiga lån, bränslederivat	-	-	-	-	8	-	-	8	8	-	8
Kortfristiga lån, valutaderivat	192	-	-	-	247	-	-	439	439	-	439
Kortfristiga lån, räntederivat	41	-	-	-	2	-	-	43	43	-	43
Leverantörsskulder	-	-	-	1 754	-	-	-	1 754	1 754	-16	1 738
Summa	274	-	-	15 743³	390	102	16 509	16 041	16 041	-16	16 493
2008-12-31											
TILLGÅNGAR											
Långfristiga fordringar hos intresseföretag	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Andra värdepappersinnehav	-	-	5	-	-	-	-	5	5	-196	5
Andra långfristiga fordringar	-	602	-	-	-	-	-	602	602	-	406
Andra långfristiga fordringar, räntederivat	4	-	-	-	-	-	-	4	4	-	4
Kundfordringar	-	3 479	-	-	-	-	-	3 479	3 479	-1 628	1 851
Fordringar hos intresseföretag	-	479	-	-	-	-	-	479	479	-	479
Övriga fordringar	-	-	-	-	-	3 727	-	3 727	3 727	-574	3 153
Övriga fordringar, bränslederivat	-	-	-	-	-2 233	-	-	-2 233	-2 233	-	-2 233
Övriga fordringar, valutaderivat	370	-	-	-	1 371	-	-	1 741	1 741	-	1 741
Övriga fordringar, räntederivat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kortfristiga placeringar	1 243	2 629	-	-	-	-	-	3 872	3 872	-	3 872
Kassa och bank	1 602	417	-	-	-	-	-	2 019	2 019	-108	1 911
Summa	3 219	7 606	5	-	-862	3 727	13 695	13 695	13 695	-2 506	11 189
2008-12-31											
EGET KAPITAL & SKULDER											
Företagslån	-	-	-	953	-	-	-	953	308	-	953
Obligationslån	-	-	-	2 212 ²	-	-	-	2 212	1 964	-	2 212
Övriga lån	-	-	-	10 497	-	-	-	10 497	10 896	-	10 497
Övriga lån, räntederivat	33	-	-	-	5	-	-	38	38	-	38
Övriga skulder	-	-	-	233	-	101	-	334	334	-	334
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	-	879	-	-	-	879	900	-7	872
Kortfristiga lån	-	-	-	932	-	-	-	932	932	-9	923
Kortfristiga lån, bränslederivat	-	-	-	-	22	-	-	22	22	-	22
Kortfristiga lån, valutaderivat	102	-	-	-	147	-	-	249	249	-	249
Kortfristiga lån, räntederivat	14	-	-	-	-19	-	-	-5	-5	-	-5
Leverantörsskulder	-	-	-	2 801	-	-	-	2 801	2 801	-733	2 068
Summa	149	-	-	18 507³	155	101	18 912	18 439	18 439	-749	18 163

¹ Verkligt värde för kortfristiga placeringar, förlagslån samt ett av obligationslånen har fastställts i sin helhet genom användande av officiella prisnoteringar. Verkligt värde för övriga finansiella tillgångar och skulder har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar, såsom diskontering av framtida kassflöde till noterad ränta.

² Innehåller lån som används som säkringsinstrument av nettoinvestering i utlandsverksamhet.

³ Varav 1 332 MSEK (2008: 1 321) har dedikerats som säkringsinstrument i verkligt värdesäkringar och värderas till verkligt värde.

forts. Not 25

forts. Kategorisering av finansiella tillgångar och skulder

Kvarvarande verksamheter och
verksamheter för försäljning

2007-12-31	Innehav för handel	Låne- & kund- fordringar	Finansiella tillgång, som kan säljas	Andra skulder	Säkrings- instrument	Icke finansiella poster	Summa bokfört värde	Summa verkligt värde ¹	Tillgångar och skulder för försäljning	Summa bokfört värde
	Verkligt värde	Upplupet anskaff- ningsvärde	Verkligt värde	Upplupet anskaff- ningsvärde	Verkligt värde					
TILLGÅNGAR										
Långfristiga fordringar hos intresseföretag	-	170	-	-	-	-	170	170	-	170
Andra värdepappersinnehav	-	-	5	-	-	-	5	5	-	5
Andra långfristiga fordringar	-	1 181	-	-	-	-	1 181	1 181	-605	576
Andra långfristiga fordringar, räntederivat	-	-	-	-	1	-	1	1	-	1
Kundfordringar	-	3 733	-	-	-	-	3 733	3 733	-1 782	1 951
Fordringar hos intresseföretag	-	510	-	-	-	-	510	510	-	510
Övriga fordringar	-	-	-	-	-	2 592	2 592	2 592	-574	2 018
Övriga fordringar, bränslederivat	-	-	-	-	547	-	547	547	-	547
Övriga fordringar, valutaderivat	26	-	-	-	46	-	72	72	-	72
Övriga fordringar, räntederivat	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kortfristiga placeringar	5 314	1 994	-	-	-	-	7 308	7 308	-	7 308
Kassa och bank	1 145	540	-	-	-	-	1 685	1 685	-102	1 583
Summa	6 485	8 128	5	-	594	2 592	17 804	17 804	-3 063	14 741

2007-12-31

EGET KAPITAL & SKULDER

Företagslån	-	-	-	693	-	-	693	348	-	693
Obligationslån	-	-	-	2 079 ²	-	-	2 079	2 086	-	2 079
Övriga lån	-	-	-	3 957	-	-	3 957	3 932	-53	3 904
Övriga lån, räntederivat	-	-	-	-	32	-	32	32	-	32
Övriga skulder	-	-	-	-	-	120	120	120	-	120
Kortfristig del av långfristiga lån	-	-	-	4 361	-	-	4 361	4 368	-2 746	1 615
Kortfristiga lån	-	-	-	678	-	-	678	678	-436	242
Kortfristiga lån, bränslederivat	-	-	-	-	-	356	356	356	-	356
Kortfristiga lån, valutaderivat	-94	-	-	-	-	-	262	262	-	262
Kortfristiga lån, räntederivat	-80	-	-	-	-	-3	-83	-83	-	-83
Leverantörsskulder	-	-	-	3 550	-	-	3 550	3 550	1 442	2 108
Summa	-174	-	-	15 318³	385	120	15 649	15 293	-4 677	10 972

¹ Verkligt värde för kortfristiga placeringar, förlagslån samt ett av obligationslånen har fastställts i sin helhet genom användande av officiella prisnoteringar. Verkligt värde för övriga finansiella tillgångar och skulder har fastställts genom att delvis använda sig av officiella prisnoteringar, såsom diskontering av framtida kassflöde till noterad ränta.

² Innehåller lån som används som säkringsinstrument av nettoinvestering i utlandsverksamhet.

³ Varav 1 068 MSEK har dedikerats som säkringsinstrument i verkligt värdesäkringar och värderas till verkligt värde.

Not 26 • Övriga avsättningar

	Omstrukturering			Loyalitetsprogram			Övriga avsättningar			Totalt		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Ingående balans 1 januari	298	239	162	1 877	1 826	551	111	147	208	2 286	2 212	921
Förändrad redovisningsprincip enligt IFRIC 13	-	-	-	-	-	1 410	-	-	-	-	-	1 410
Ingående balans justerad enligt ny princip	298	239	162	1 877	1 826	1 961	111	147	208	2 286	2 212	2 331
Förändring enligt IFRIC 13	-	-	-	-	39	-79	-	-	-	-	39	-79
Avsättningar i kvarvarande verksamheter	1 767	284	216	778	221	272	36	30	137	2 581	535	625
Avsättningar i avvecklade verksamheter	27	-	-	-	-	-	-	-	-	27	-	-
lanspråktagna avsättningar kvarvarande verksamheter	-888	-228	-143	-890	-209	-308	-94	-75	-195	-1 872	-512	-646
lanspråktagna avsättningar avvecklade verksamheter	-24	-	-	-	-	-	-	-	-	-24	-	-
Valutakurseffekter	-5	3	4	-	-	1	12	9	-3	7	12	2
Skuld hänförlig till tillgångar som innehas för försäljning	-22	-	-	-	-	-21	-	-	-	-22	-	-21
Utgående balans	1 153	298	239	1 765	1 877	1 826	65	111	147	2 983	2 286	2 212
Avgår: Belopp redovisade som kortfristiga skulder										-852	-148	-190
Summa långfristiga skulder										2 131	2 138	2 022

forts. Not 26

Avsättningar för omstrukturering

Under tidigare år har Koncernen haft omstruktureringsprogram som "Turnaround 2005", "Strategy 2011" som inkluderas i siffrorna ovan för 31 december 2007 och 2008. Dessa kostnader är framförallt hänförliga till nedskärning av personal.

I februari 2009 lanserade Koncernen Core SAS, en förnyad strategisk inriktning, vilken ersätter tidigare omstruktureringsprogram. Core SAS ämnar till att stödja en ny rationaliserad och förenklad organisation och ge långsiktiga besparingsåtgärder. I samband med införandet av det nya programmet har kostnader uppkommit för Koncernen relaterade till försäljning av vissa dotterbolag, minskning av arbetskraften i samband med rationalisering av stabsfunktioner och nedläggning av vissa hyrfaciliteter.

Core SAS initierades i början av 2009, och under 2009 uppgick omstrukturingskostnaderna relaterade till implementeringen av Core SAS till 1 767 MSEK. Av detta avser 1 444 MSEK personaluppsägningar och 323 MSEK avser leasingkostnader och övrigt. Övervägande del av återstående avsättningar förväntas att utbetalas fram till 2012. Koncernen förväntar sig att det uppstår ytterligare kostnader om ca 1 000 MSEK under 2010 och 2011 hänförligt till ytterligare avgångsvederlag och kostnadsnerdragningar genom pågående förhandlingar.

Övriga avsättningar

I övriga avsättningar ingår avsättningar utanför ovan nämnda omstrukturingsprogram, för hyreskostnader avseende outhyrt lokaler samt underhållskostnader för inhyrda flygplan i enlighet med leasingavtal.

Not 27 • Kortfristiga lån

	2009	2008	2007
Emitterade företagscertifikat ¹	214	646	-
Banklån	-	11	7
Checkräkningskredit, utnyttjad del	-	114	436
Upplupna räntor	97	147	255
Derivat	570	280	159
Övrigt	26	-	-
Summa	907	1 198	857
Skulder hänförliga till innehav av tillgångar för försäljning	-	-9	-436
Summa	907	1 189	421

¹ Den genomsnittliga räntesatsen uppgick per balansdagen till 2,0% den 31 december 2009 för emitterade företagscertifikat.

Not 28 • Skulder till intresseföretag

	2009	2008	2007
ST Aerospace Solutions (Europe) A/S	-	-	93
Övriga företag	-	-	1
Summa	-	-	94

Not 29 • Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2009	2008	2007
Semesterlöneskuld	1 690	1 685	1 608
Övriga upplupna personalkostnader	210	440	493
Bränslekostnader	154	207	577
Försäljningsomkostnader	263	253	229
Tekniskt flygplansunderhåll	119	97	109
Övriga upplupna kostnader	556	1 198	1 613
Förutbetalda intäkter	272	394	520
Summa	3 264	4 274	5 149

Not 30 • Ställda säkerheter

	2009	2008	2007
Avseende långfristiga skulder till kreditinstitut			
Inteckningar i fast egendom	131	116	125
Inteckningar i flygplan	2 251	412	328
Företagsinteckningar	36	41	26
Avseende depositioner:	827	361	86
Summa	3 245	930	565

Utestående skuld per 31 december 2009 avseende inteckningar i flygplan var 2 180 MSEK (2008: 332; 2007: 154).

Not 31 • Eventualförpliktelser

Garantier	2009	2008	2007
Avseende långfristiga skulder			
Luftfartsavgifter	124	131	114
Leasingavtal	-	213	-
Bränsle	-	116	-
Hotell garantier	7	12	-
bmi försäljning	217	-	-
Övrigt	134	151	23
Summa	482	623	137

Rättsprocesser

Utredning av Air Cargo Industry

Den 14 februari 2006 inleddes både EU-kommissionen och amerikanska justitiedepartementet undersökningar avseende eventuell olaglig prisansordning av vissa tillägg inom flygfraktbranschen. SAS Cargo Group A/S ("SAS Cargo"), ett dotterföretag till Koncernen, var ett av flera flygfraktbolag som var inblandade i undersökningen.

Anspråk i USA

När det gäller den undersökning som inleddes av det amerikanska justitiedepartementet ingick Koncernen ett avtal den 21 juli 2008, där man förklarade sig skyldig till brott mot de amerikanska konkurrenslagarna och accepterade att betala böter som uppgick till 52 MUSD i delbetalningar under de kommande fyra åren i syfte att uppnå förlikning med det amerikanska justitiedepartementet. Under 2008 och 2009 betalade Koncernen 12 MUSD respektive 10 MUSD av förlikningen. Avsättningar för återstående 30 MUSD redovisas som skuld i Koncernens balansräkning.

I samband med ovanstående undersökning har ett antal civilrättsliga processer mot SAS Cargo och andra flygfraktbolag i USA, med åberopande av civila skador samt krav på ekonomisk kompensation, konsoliderats i ett ännu icke avgjort civilmål i New York. Koncernen deltar för närvarande i förhandlingar om förlikning i ovanstående mål och Koncernen anser att betalning av förlikning sannolikt kommer att krävas. Vilket kan ha en väsentlig påverkan på Koncernens resultat. Ledningen har emellertid inte kunnat fastställa storleken på den aktuella förlikningen på ett tillförlitligt sätt. Därför har Koncernen inte redovisat några avsättningar i sin balansräkning i samband med dessa civilmål.

Anspråk utanför USA

När det gäller den separata undersökning som inleddes av EU-kommissionen utfärdades en anklagelseskrift den 20 december 2007, där Kommissionen hävdade att vissa utredda rutiner i flygfraktsektorn utgör brott mot rådande konkurrenslagstiftning inom EU. Berörda företag inom Koncernen lämnade in skriftliga svar på anklagelseskriften i april 2008 och bemötte anklagelserna muntligen under ett förhör som hölls under den vecka som inleddes den 30 juni 2008. Därefter har Koncernen haft vissa informella med EU avseende den fortsatta processen. EU-kommissionen förväntas fatta sitt slutgiltiga beslut senare under 2010. Per den 31 december 2009 fastställde Koncernen att det är sannolikt att en framtida utbetalning kommer att krävas för att slutföra denna process, men ledningen har inte kunnat göra några tillförlitliga uppskattningar av storleken på den aktuella utbetalningen. Därför har man inte gjort några avsättningar för detta i Koncernredovisningen. Med utgångspunkt i yrkandets karaktär är det sannolikt att ett

forts. Not 31

negativt utfall kommer att vara betydande, vilket därmed skulle ha en avsevärd negativ effekt på Koncernens finansiella rapporter.

Anklagelser från Norwegian Air Shuttle

Norwegian Air Shuttle har framställt ett ersättningskrav mot koncernen avseende påstådd underprissättning samt användning av otillbörlig information, under perioden september 2002 till mars 2004, som Norwegian Air Shuttle ansåg vara affärshemligheter. Den 19 maj 2008 tilldömde distriktsdomstolen i Asker og Bærum Norwegian Air Shuttle skadestånd som uppgick till 132 MNOK plus ersättning för rättegångskostnader på 7 MNOK. Både Koncernen och Norwegian överklagade domen och domstolsförhandlingarna ägde rum under hösten 2008. Koncernen har inte redovisat några avsättningar då Koncernen anser att det finns starka argument för upphävande av domen. Se not 40 för ytterligare information.

Anklagelser om kartellbildning av flygpasageraravgifter på linjer över Stilla havet
Koncernen och vissa andra europeiska flygbolag har avhänggjorts som svarande i ett pågående mål i Kalifornien rörande påstådd kartellbildning av flygpasageraravgifter på linjer över Stilla havet. Koncernen, som inte trafikerar några sådana linjer, bestrider talan bestämt, bland annat på grund av att Koncernen inte konkurrerar på den marknad som målet rör. Eftersom det är omöjligt att kvantifiera det eventuella ansvar som målet i Kalifornien skulle kunna resultera i eller att förutspå utgången har det inte gjorts några reserveringar i Koncernens räkenskaper med anledning av stämningarna. En ofördelaktig utgång i detta mål skulle kunna få en väsentlig negativ effekt på Koncernens verksamhet, finansiella ställning och resultat.

Anspråk rörande Quantum Air

I samband med Quantum Airs bristande uppfyllelse av sina skyldigheter under 2009 under ingångna leasingavtal där Koncernen är leasegivare eller borgensman, har Koncernen vidtagit vissa rättsliga åtgärder mot Quantum Air. Vidare har Koncernen inlett skiljeförfarande mot Proturin, som äger Quantum Air och som garanterar en del av deras förpliktelser avseende återbetalning av ett förfallet lån från Koncernen till Quantum om cirka 5,7 MEUR. Koncernen har bokfört en reserv om 133 MSEK per 31 december 2009, vilket motsvarar Koncernens bästa bedömning av de troliga förlusterna.

Quantum Air och Proturin har framställt olika skadeståndsanspråk mot Koncernen, och hotat med att vidta rättsliga åtgärder avseende dels skada och förlust till följd av de uppsagda leasingkontrakten, dels, påstått avtalsbrott vid Koncernens försäljning av aktierna i Quantum Air till Proturin.

Andra rättsprocesser

Koncernen är inblandad i diverse andra processer och juridiska förbanden som har uppstått genom den vardagliga affärsverksamheten. Dessa anspråk relaterar till, men är inte begränsade till, Koncernens affärspraxis, personalfrågor och skattefrågor. Koncernen anser att den har redovisat tillräckliga avsättningar för dessa frågor i enlighet med vad som är lämpligt. Vad gäller frågor som inte kräver några avsättningar anser man att de inte kommer att ha någon betydande negativ effekt på Koncernens finansiella rapportering, med utgångspunkt i information som finns tillgänglig för närvarande. Rättsprocesser är emellertid oförutsägbara till sin karaktär och även om Koncernen tror att de aktuella avsättningarna är tillräckliga och/eller att den har ett tillräckligt försvar i dessa frågor, kan ofördelaktiga resultat ändå uppstå. Detta skulle kunna ha en betydande negativ effekt på Koncernens finansiella rapportering under kommande redovisningsperioder.

Not 32 • Hyresförpliktelser

Koncernen har ingått hyresåtaganden enligt följande, inkluderat de som resulterats genom sale and leaseback-transaktioner, med angivande av den totala årshyran för:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015>
Flygplan	1 862	1 525	1 225	1 058	985	2 894
Fastigheter	1 027	1 018	996	952	900	4 675
Maskiner och inventarier	101	100	99	99	92	90
Summa	2 990	2 643	2 320	2 109	1 977	7 659

Den totala leasingkostnaden för kvarvarande verksamheter som inkluderas i resultaträkningen var 3 770 MSEK, 3 762 MSEK respektive 3 784 MSEK för

2007, 2008 respektive 2009 och variabla avgifter på 11 MSEK, 10 MSEK respektive 16 MSEK. De variabla avgifterna varierar beroende på olika faktorer som till exempel omsättning, konsumentprisindex och kortfristiga marknadsräntor.

Under 2009 träffade Koncernen avtal om sale and leaseback-transaktioner för 3 flygplan (2008: 5 flygplan, 2007: 5 flygplan). De leasevillkor som har överenskommit till följd av dessa transaktioner hade löptider på mellan 8 och 14 år och ger Koncernen vissa återköpsrättigheter.

Under tidigare år har Koncernen träffat avtal om sale and leaseback-transaktioner för viss egendom. De leasevillkor som har överenskommit till följd av dessa sale and leaseback-transaktioner varierar mellan 10 och 20 år har inkluderats i tabellen över kommande minimiåtaganden ovan.

Inköpsåtaganden

Den 31 december 2009 hade Koncernen följande åtaganden i samband med framtida förvärv av materiella anläggningstillgångar.

	2009
Flygplan	706
Andra inköpsåtaganden	23
Summa	729

Not 33 • Justering för poster som inte ingår i kassaflödet m.m.

	2009	2008	2007
Resultatandelar i intresseföretag, kvarvarande verksamheter	258	147	-32
Resultatandelar i intresseföretag, avvecklade verksamheter	-	-5	23
Utdelningar från intresseföretag	6	-	14
Nedskrivningar	52	698	-
Aktiverad ränta på förskott till flygplansleverantörer	-19	-26	-17
Resultateffekt vid värdering av finansiella derivat enligt IAS 39	-252	-885	-22
Effekt av omvärderingar av EuroBonus-skulden i enlighet med IFRIC 13	-	39	-79
Övrigt	-1	7	19
Summa	44	-25	-94

Not 34 • Förvärv av dotterföretag

År 2007 förvärvade Koncernen det kvarvarande minoritetsintresset i Spanair och Aerolineas de Baleares från Teinver. Koncernen betalade 225 MSEK kontant och efterskänkte Teinvers lån från Koncernen på 41 MSEK. Till följd av transaktionen redovisade Koncernen goodwill till ett värde av 304 MSEK.

Not 35 • Avyttringar

Under vart och ett av åren under den treårsperiod som avslutades den 31 december 2009 avyttrade Koncernen vissa dotterföretag. Dessa avyttringar är i huvudsak ett resultat av Koncernens program för att avyttra bolag som antingen inte uppvisar tillräckliga resultat eller som inte ligger inom ramarna för kärnverksamheten, enligt diskussionen i Not 1. Dessa avyttringar diskuteras mer detaljerat nedan:

ÅR AVSLUTAT DEN 31 DECEMBER 2009

Avvecklade verksamheter

- Spanair – Den 30 januari 2009 ingick Koncernen ett slutligt avtal angående försäljningen av majoritetsandel i Spanair i utbyte mot en kontant köpeskilling om 1 EUR. Transaktionen avslutades första kvartalet 2009. Samtidigt med avyttringen utnyttjade Koncernen en rätt att omvandla lån om 20 MEUR till eget kapital. Omvandlingen av dessa lån resulterade i att Koncernen behöll en ägarandel om 19,9% i Spanair. Per den 31 december 2009 redovisas investeringen i Spanair i Koncernens balansräkning under balansposten andra värdepappersinnehav till ett belopp om 229 MSEK.

forts. Not 35

Koncernen har tillhandahållit och förbundit sig att fortsättningsvis tillhandahålla viss finansiering till Spanair och dess ägare:

- Koncernens finansiering till Spanair består av tre delar:
 - Koncernen beviljade ett lån på 99 MEUR (motsvarande 1 025 MSEK) under 2008 för att finansiera Spanairs operativa likviditetsbehov. Lånet har sedan omförhandlats och förlängdes till januari 2014. Löptiden kan därefter förlängas upp till ett år i taget om återbetalning av lånet medför att Spanair blir insolvent. Amorteringen av detta lån påskyndas om Spanair påvisar positiva kassaflöden över en viss nivå;
 - Koncernen beviljade en kreditfacilitet på maximalt 50 MEUR för att täcka eventuella framtida finansieringsbehov i händelse av att Spanair inte lyckas säkra denna upplåning genom extern finansiering. Detta lån finns tillgängligt för Spanair fram till den 31 december 2011 och förfaller i januari 2014 om det utnyttjas (löptiden kan förlängas upp till ett år i taget om återbetalning av lånet medför att Spanair blir insolvent). Amorteringen av detta lån påskyndas om Spanair påvisar positiva kassaflöden över en viss nivå. Den 31 december 2009 har Spanair utnyttjat 30 MEUR av denna kreditfacilitet (Se Not 37);
 - Koncernen har tillhandahållit Spanair garantier om 24 MEUR. Om en förändring av ägandet i Spanair sker kommer samtliga lån och garantier förfalla till betalning.
- De nya ägarna gav Spanair ett kapitaltillskott om 80 MEUR. Koncernen tillhandhöll i sin tur Spanairs köpare en bryggfinansieringsfacilitet om 30 MEUR av detta kapitaltillskott. Denna facilitet förfaller den 31 december 2010.

Som en följd av ovanstående transaktioner under 2009 har Koncernen en fordran om 1 646 på Spanair per den 31 december 2009 vilket ingår i övriga fordringar i Koncernens balansräkning samt investeringen om 229 MSEK.

Per den 31 december 2007 bokfördes Spanair som tillgång som innehas för försäljning och som awecklad verksamhet under 2008. Som en följd av detta redovisades förluster om 2 497 MSEK under 2008 (inkluderar en nedskrivning av uppskjuten skattefordran om 273 MSEK) och 412 MSEK under 2007 under posten resultat från awecklade verksamheter i Koncernens resultaträkning. Vidare bokfördes under 2008, innan Spanair klassificerades som en tillgång som innehas för försäljning, en nedskrivning om 1 686 MSEK avseende goodwill.

Andra avyttringar

- Cubic Air Cargo – I februari 2009 avyttrades Cubic Air Cargo till NordicGSA ApS för en köpeskilling av 7 MSEK vilket genererade en realisationsvinst om 3 MSEK
- SAS Ground Services Finland – Koncernen sålde sitt innehav i SAS Ground Services Finland, ett av Koncernens helägda dotterbolag, till ISS Palvelut i juni 2009 för köpeskillingen 23 MSEK. Ingen realisationsvinst/ förlust bokfördes i samband med försäljningen. I samband med försäljningen ingick Koncernen ett serviceavtal med ISS Palvelut att tillhandahålla marktjänster till Koncernens verksamhet i Finland.
- British Midland – I november 2009 avyttrade Koncernen 20% av aktierna i British Midland till ett intresseföretag till Lufthansa för 38 GBP (motsvarande cirka 428 MSEK). Enligt försäljningsavtalet fastställdes köpeskillingen till cirka 19 MGBP. Därutöver betalades Lufthansa ytterligare 19 MGBP till Koncernen för upphörandet av SAS rättigheter enligt aktieägaravtalet från 1999. Koncernen kommer att erhålla ytterligare tilläggsköpeskilling från Lufthansa om ytterligare värden i bmi kan realiseras under en period begränsad till två år. Efter transaktionen kommer SAS att ha en maximal exponering på 19 MGBP inom en period begränsad till två år i händelse av att bmi blir insolvent. Koncernen redovisade en realisationsvinst om cirka 426 MSEK i till följd av avyttringen.

ÅR AVSLUTAT DEN 31 DECEMBER 2008

Avecklade verksamheter

- airBaltic – I december 2008 sålde Koncernen sitt innehav på 47,2% i airBaltic till ledningen för airBaltic för cirka 216 MSEK, som följd av den lettiska regeringens beslut under 2008 att inte gå vidare med privatiseringen av flygbolaget. Till följd av denna avyttring redovisade Koncernen en realisationsvinst på 169 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2008. airBaltic är ett flygbolag baserat i Lettland, med primärt fokus på passagerarflyg inom den baltiska regionen.
- ST Aerospace Solutions (Europe) – I juni 2008 sålde Koncernen sin återstående andel på 33% i ST Aerospace Solutions (Europe) genom utnyttjandet

av en säljoption. Före försäljningen redovisade Koncernen sin andel på 33% i "Kapitalandelar i intresseföretag" i Koncernens balansräkning enligt kapitalandelsmetoden. Till följd av avyttringen redovisade Koncernen en realisationsförlust på 139 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2008. Verksamheten inom ST Aerospace Solutions (Europe) är primärt tillhandahållande av reservdelar och utrustning till flygplan.

- Aerolineas de Baleares – Under det år som avslutades den 31 december 2008 sålde Koncernen sitt innehav i Aerolineas de Baleares, ett helägt dotterföretag till en tredje part för ett nominellt belopp. Till följd av försäljningen redovisade Koncernen en realisationsförlust på 203 MSEK i Koncernens resultaträkning för 2008.
- SAS Media & SAS Facility Management – Under det år som avslutades den 31 december 2008 sålde Koncernen två helägda dotterföretag, SAS Media och SAS Facility Management för 19 MSEK. Till följd av dessa avyttringar redovisade Koncernen en realisationsförlust på 41 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2008.

ÅR AVSLUTAT DEN 31 DECEMBER 2007

Avecklade verksamheter

- SAS Flight Academy – I februari 2007 sålde Koncernen sitt dotterföretag SAS Flight Academy till STAR Capital Partners för 550 MSEK. Till följd av denna avyttring redovisade Koncernen en realisationsvinst på 359 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2007. SAS Flight Academics verksamhet koncentreras i första hand kring utbildningsprogram för piloter och kabinpersonal.
- Spanish Newco Airport Services ("Newco") – I september 2007 sålde Koncernen sin andel i markhanteringsföretaget Newco till en tredje part för 322 miljoner SEK. Till följd av denna avyttring redovisade Koncernen en realisationsförlust på 169 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2007.
- Rezidor Hotel Group ("Rezidor") – I maj 2007 sålde Koncernen sina återstående 9% i Rezidor till Carlson Companies för 584 MSEK, vilket gav en vinst på 513 MSEK under det år som avslutades den 31 december 2007. Före försäljningen klassificerades Koncernens innehav i Rezidor som finansiella tillgångar som kan säljas och inkluderades i "Andra värdepappersinnehav" i Koncernens balansräkning. Rezidors huvudsakliga verksamhet är drift av hotell, främst i Norden, Västeuropa och EMEA.

Tillgångar som innehas för försäljning

- Koncernen har redovisat Spirit, ett helägt dotterbolag, som en tillgång som innehas för försäljning per den 31 december 2009 till sitt redovisade belopp i enlighet med Koncernens redovisningsprinciper. Ingen vinst eller förlust redovisades till en följd av omklassificeringen av Spirit till tillgångar som innehas för försäljning.

Intäkterna och vinsterna i samband med ovanstående avyttringar och innehav av tillgångar för försäljning har inkluderats i tabellen nedan:

	2009	2008	2007
Köpeskilling för verksamheter som avyttrats under perioden	436	513	885
Betalad/ ej betald köpeskilling	216	-216	-
Försäljningskostnader	-46	-6	-214
Ej betalade försäljningskostnader	-	10	19
Likvida medel i avyttrade företag	-1	-198	-141
Påverkan på Koncernens likvida medel	605	103	549

Not 36 • Likvida medel

	2009	2008	2007
Kortfristiga placeringar	3 700	3 872	7 308
Kassa och bank	391	1 917	1 685
Kassa och bank omklassificerat från/ till innehav av tillgångar för försäljning	98	-6	-102
Likvida medel vid årets slut	4 189	5 783	8 891

forts. Not 36

Upplysning om likvida medel som inte är tillgängliga för användning av Koncernen
Av Koncernens likvida medel per 31 december 2009 och 2008 är totalt 154 MNOK inte tillgängliga för användning av Koncernen. 2008 tilldömde en norsk domstol skadestånd om 132 MNOK, samt ersättning för rättegångskostnader om 7 MNOK till Norwegian Air Shuttle i samband med ersättningskrav som Norwegian Air Shuttle framställt mot Koncernen avseende påstådd underprisättning samt användning av otillbörlig information som Norwegian Air Shuttle ansåg vara affärshemligheter. Det totala beloppet deponerades av Koncernen på ett spärrat bankkonto. Se ytterligare information i not 31.

Upplysning om betalda räntor

Under året erhållen ränta uppgick i kvarvarande verksamheter till 503 (2008: 508; 2007: 542) MSEK varav 114 (2008: 92; 2007: 167) MSEK avser terminspremier för valutaderivat. Under året uppgick betald ränta i kvarvarande verksamheter till 798 (2008: 797; 2007: 1 202) MSEK varav 226 (2008: 128; 2007: 193) MSEK avser terminspremier för valutaderivat.

Not 37 • Närstående transaktioner

Närstående inkluderar aktieägare, intresseföretag samt medlemmar i Koncernledningen. Koncernen genomför transaktioner med närstående i den löpande verksamheten vid inköp och försäljning av varor och tjänster samt i samband med tillhandahållandet av överenskommelse om finansiering till och från vissa närstående.

Försäljning av varor till närstående har genomförts på samma villkor som de transaktioner som genomförts med tredje part.

Intäkter vid försäljning till intresseföretag uppgick till 149 (2008: 206, 2007: 302) MSEK. Kostnader vid inköp från intresseföretag var 116 (2008: 712; 2007: 1 579) MSEK.

Dessutom har Koncernen ingått olika åtaganden i samband med avyttringen av icke kärnverksamheter. Informationen som följer är effekter på Koncernens balansräkning till följd av sådana åtaganden.

Spanair

Som tidigare nämnts, i not 35 har Koncernen pågående transaktioner och återstående skyldigheter även efter försäljningen av Koncernens majoritetsandel i Spanair motsvarande 80,1 %.

Per 31 december 2009 hade Koncernen följande utestående fordringar mot Spanair, till följd av transaktionerna som presenteras i not 35:

MSEK	2009
Övriga fordringar	1 646

Som upplysts om i not 35 har Koncernen beviljat Spanair en kreditfacilitet om 50 MEUR, av vilket 30 MEUR hade utnyttjats per 31 december 2009. Efter årsskiftet har Spanair erhållit ytterligare finansiering om 20 MEUR, genom att kvitta förfallna fordringar från Spanair till Koncernen, vilket medför att det totala lånebelopp som förfaller i januari 2014 uppgår till 50 MEUR.

Koncernen har även andra transaktioner med Spanair som en del i Koncernens löpande verksamhet. Sådana transaktioner är genomförda på samma villkor som de transaktioner som genomförts med tredje part.

Transaktioner med ledande befattningshavare

Ersättning till koncernledningen

TSEK	2009	2008	2007
Löner och övriga ersättningar	25 220	37 563	42 319
Pensionskostnad	8 955	7 103	10 040
Summa	34 175	44 666	52 359

Ersättning till koncernchef

Mats Jansson, VD och koncernchef i SAS, har genom sitt anställningsavtal rätt till avgångsvederlag vid icke avtalsenlig uppsägning från bolagets sida samt vid egen uppsägning i vissa specifika fall till följd av en förändring i ägandet eller kontrollen av SAS.

Not 38 • Segmentrapportering

Koncernens segment enligt Core SAS utgörs av Scandinavian Airlines, Blue1 och Widerøe. I den interna rapporteringen aggregerar koncernen dessa med övriga verksamheter inom Core SAS samt eliminerar transaktioner mellan dessa segment vilket resulterar i totalt resultat för Core SAS. Detta resultat används av koncernens högsta verkställande beslutsfattare för att följa upp och driva verksamheten. Övriga verksamheter inom Core SAS omfattar vissa gemensamma service- och ledningsfunktioner.

- Scandinavian Airlines: omfattar Koncernens flygverksamhet till, från och inom Norge Danmark och Sverige under varumärket Scandinavian Airlines. Segmentet tillhandahåller också en rad tjänster för Koncernens flygbolag och andra aktörer inom flygbranschen, bland annat underhåll, marktjänster och fraktverksamhet.
- Blue1: flygbolaget tillhandahåller resor från och till centrala flygplatser i Finland, ett nätverk med transfer möjligheter och prisvärda tilläggstjänster i Finland.
- Widerøe: Widerøe flyger till 36 destinationer i Norge samt sju destinationer i Sverige, Danmark samt Storbritannien.

Koncernens högste verkställande beslutsfattare följer inte löpande upp rörelseresultatet för övriga verksamheter och därför rapporteras dessa inte som separata segment. De har inkluderats i tabellen nedan som avstämningposter mot koncernens resultat. Dessa övriga verksamheter omfattar mindre dotterbolag som koncernen avser att avyttra, såsom Estonian Air, Skyways och Air Greenland, samt övriga kostnader som inte allokteras till ett segment.

Transaktioner mellan segmenten sker till marknadspriser. Alla intäkter rapporteras dessutom till Koncernens högste beslutsfattare och mäts i enlighet med vad som rapporteras i Koncernens resultaträkning. Segmentens prestationer bedöms utifrån ett rörelseresultatmått varför segmentinformationen presenteras per segment till rörelseresultat, EBIT.

Segmentstillgångar omfattar samtliga tillgångar som används direkt i segmentens verksamhet. Kapitalandelar i intresseföretag presenteras dock separat. Segmentens skulder och avsättningar omfattar samtliga förpliktelser som är direkt hänförliga till segmentens verksamhet.

Geografisk information

Trafikintäkter från inrikes trafik inom Danmark, Norge respektive Sverige allokteras till Inrikes. Trafik mellan de tre länderna hänförs till Intraskandinaviskt. Övriga trafikintäkter allokteras till det geografiska område där destinationen ligger.

Övriga intäkter allokteras till geografiskt område baserat på kundens geografiska placering, till exempel avseende varor som exporteras till en kund i annat land alternativt den geografiska placering där tjänsten eller servicen utförs.

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

Segmentinformation presenteras utifrån de principer som presenteras i Koncernens redovisningsprinciper. I enlighet med IFRS 8 har tidigare perioder omräknats.

forts. Not 38

Resultat per affärsområde

RESULTATRÄKNING

Januari-december	Scandinavian Airlines			Blue1			Widerøe			Avstämning					
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	Övrigt			Eliminerings		
Externa intäkter	38 895	45 549	43 435	1 781	1 924	1 951	3 320	3 444	3 052	544	448	356	-	-	-
Försäljning mellan segment	801	1 987	2 034	38	76	68	9	58	-2	1 163	1 284	1 290	-1 740	-1 883	-1 715
Intäkter	39 696	47 536	45 469	1 819	2 000	2 019	3 329	3 502	3 050	1 707	1 732	1 646	-1 740	-1 883	-1 715
Personalkostnader	-15 226	-14 804	-13 984	-371	-352	-304	-1 260	-1 284	-1 115	-385	-276	-312	-	-	-
Övriga rörelsekostnader	-23 349	-29 868	-26 555	-1 532	-1 546	-1 458	-1 746	-1 919	-1 508	-928	-699	-1 202	1 651	1 804	1 666
Rörelseresultat före avskrivningar och leasingkostnader	1 121	2 864	4 930	-84	102	257	323	299	427	394	757	132	-89	-79	-49
Leasingkostnader flygplan	-2 149	-2 132	-2 156	-115	-110	-136	-143	-120	-99	-	-	-	89	79	49
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 640	-1 343	-1 200	-5	-5	-7	-147	-160	-151	-46	-42	-37	6	6	3
Resultatandelar i intresseföretag	-93	-4	-25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Realisationsvinster/förluster*	-99	-10	41	-	-	-	1	14	11	1	-	-34	1	-	-
Rörelseresultat	-2 860	-625	1 590	-204	-13	114	34	33	188	349	715	61	7	6	3

RESULTATRÄKNING

Januari-december	Core SAS			Övriga			Avstämning								
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	Eliminerings			Koncernen					
Externa intäkter	44 540	51 365	48 794	378	1 505	1 658	-	-	-	44 918	52 870	50 452	-	-	-
Försäljning mellan segment	271	1 522	1 675	768	1 165	1 371	-1 039	-2 687	-3 046	-	-	-	-	-	-
Intäkter	44 811	52 887	50 469	1 146	2 670	3 029	-1 039	-2 687	-3 046	44 918	52 870	50 452	-	-	-
Personalkostnader	-17 242	-16 716	-15 715	-756	-916	-656	-	-	-	-17 998	-17 632	-16 371	-	-	-
Övriga rörelsekostnader	-25 904	-32 228	-29 057	-1 047	-2 454	-2 930	1 039	2 723	3 010	-25 912	-31 959	-28 977	-	-	-
Rörelseresultat före avskrivningar och leasingkostnader	1 665	3 943	5 697	-657	-700	-557	-	36	-36	1 008	3 279	5 104	-	-	-
Leasingkostnader flygplan	-2 318	-2 283	-2 342	-1	1	-	-	-	-	-2 319	-2 282	-2 342	-	-	-
Avskrivningar och nedskrivningar	-1 832	-1 544	-1 392	-13	-6	-24	-	-	-	-1 845	-1 550	-1 416	-	-	-
Resultatandelar i intresseföretag	-93	-4	-25	-165	-143	57	-	-	-	-258	-147	32	-	-	-
Realisationsvinster/förluster*	-96	4	18	428	0	23	-	-	-	332	4	41	-	-	-
Rörelseresultat	-2 674	116	1 956	-408	-848	-501	-	36	-36	-3 082	-696	1 419	-	-	5

Ej fördelade resultatposter:

Avstämning mot periodens resultat från kvarvarande verksamheter:

Resultat från andra värdepappersinnehav

Finansiella intäkter

Finansiella kostnader

Skatt

-

304

-645

803

660

-933

4

785

-1 026

-286

Periodens resultat från kvarvarande verksamheter

-2 620

-965

-897

* Inkluderar resultat vid försäljning av aktier i dotter- och intresseföretag samt resultat vid försäljning av flygplan och byggnader.

ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

	Scandinavian Airlines			Blue1			Widerøe			Avstämning								
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	Övrigt			Eliminerings					
Tillgångar	33 253	32 881	33 197	507	629	539	1 938	1 771	1 863	30 801	31 252	31 840	-21 665	-17 765	-21 171	44 834	48 768	46 268
Kapitalandelar i intresseföretag	13	129	503	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	129	503
Totala tillgångar	33 266	33 010	33 700	507	629	539	1 938	1 771	1 863	30 801	31 252	31 840	-21 665	-17 765	-21 171	44 847	48 897	46 771
Summa skulder	18 570	23 574	23 473	360	332	276	1 356	1 292	1 342	28 106	28 999	29 514	-21 654	-17 765	-21 171	26 738	36 432	33 434
Årets investeringar	3 961	3 749	1 917	2	7	6	485	358	193	30	29	317	-	-	-	4 478	4 143	2 433

ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

	Övriga verksamheter			Eliminerings			Koncernen		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007
Tillgångar	13 763	12 910	17 103	-16 460	-18 936	-15 664	42 137	42 742	47 707
Kapitalandelar i intresseföretag	345	493	560	-	-	-	358	622	1 063
Totala tillgångar	14 108	13 403	17 663	-16 460	-18 936	-15 664	42 495	43 364	48 770
Summa skulder	20 828	17 555	15 182	-16 460	-17 395	-15 664	31 106	36 052	32 952
Årets investeringar	43	7	26	-	-	-	4 521	4 150	2 459

forts. Not 38

Geografisk uppdelning

	Inrikes			Intraskandinavien			Europa			Interkontinentalt			Total								
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007						
Passagerarintäkter	11 388	12 546	12 471	3 683	4 211	4 002	12 737	15 027	14 541	4 866	6 269	5 914	32 674	38 053	36 928						
Frakt- och postintäkter	110	140	163	31	62	77	178	233	264	692	1 074	1 196	1 011	1 509	1 700						
Charterintäkter	36	20	45	9	-	-	1 889	1 643	1 882	242	-	-	2 176	1 663	1 927						
Övriga trafikintäkter	894	753	639	173	116	72	600	1 006	327	202	284	257	1 869	2 159	1 295						
Totala trafikintäkter	12 428	13 459	13 318	3 896	4 389	4 151	15 404	17 909	17 014	6 002	7 627	7 367	37 730	43 384	41 850						
	Danmark			Norge			Sverige			Europa			Övrigt			Total					
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007			
Övriga rörelseintäkter, kvarvarande verksamheter	1 107	1 266	1 336	1 985	2 217	1 966	1 823	1 907	2 157	1 495	3 097	2 594	778	999	549	7 188	9 486	8 602			
Övriga rörelseintäkter, avvecklade verksamheter	74	116	73	116	83	93	75	101	117	7	474	622	-	-	1	272	774	906			
Totala övriga rörelseintäkter	1 181	1 382	1 409	2 101	2 300	2 059	1 898	2 008	2 274	1 502	3 571	3 216	778	999	550	7 460	10 260	9 508			
	Danmark			Norge			Sverige			Europa			Övrigt			Ej fördelat			Total		
	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007	2009	2008	2007			
Tillgångar	1 522	3 375	2 977	2 723	3 940	3 933	14 351	11 319	11 623	644	3 755	4 383	193	296	142	3 104	2 523	4 111	22 537	25 208	27 169
Årets investeringar i kvarvarande verksamheter	30	220	71	18	101	78	352	1 135	1 038	-	49	326	0	3	5	4 121	2 664	946	4 521	4 172	2 464

Under åren som slutade 31 december 2009, 2008 och 2007 fanns ingen kund som stod för mer än 10% av Koncernens intäkter.

Not 39 • Dotterföretag i Koncernen

	Säte	Ägarandel (%)		Säte	Ägarandel (%)
<i>Ägda av SAS AB:</i>			<i>Ägt av Nordair A/S:</i>		
SAS Sverige AB	Stockholm	100	SAS Cargo Group A/S	Tårnby	100
SAS Norge AS	Bærum	100	<i>Ägt av SAS Investments Denmark A/S:</i>		
SAS Danmark A/S	Köpenhamn	100	SAS Trading Denmark A/S	Tårnby	100
Widerøe Flyveselskap AS	Bodø	100	<i>Ägda av SAS Ground Services AB:</i>		
SAS Ground Services AB	Stockholm	100	RASN A/S	Köpenhamn	100
SAS Tech AB	Stockholm	100	Spirit Air Cargo Handling Group AB	Stockholm	100
Nordair A/S	Tårnby	100	SAS Ground Services Finland OY	Helsingfors	100
Linjeflyg AB	Stockholm	100	SAS Ground Services UK, Ltd.	London	100
OY Nordair AB	Vantaa	100	<i>Ägt av Uris Ltd:</i>		
SAS Human Resources Sverige AB	Stockholm	100	Commercial Aviation Leasing Ltd.	Dublin	6
SAS Accounting Services Sverige AB	Stockholm	100	<i>Ägt av Cherrydean Ltd:</i>		
SAS Revenue Information Services A/S	Tårnby	100	Commercial Aviation Leasing Ltd.	Dublin	94
SAS Business Opportunities AB	Stockholm	100			
SAS Trading AB	Stockholm	100			
Övriga					
<i>Ägda av SAS Danmark A/S, SAS Norge AS, SAS Sverige AB:</i>					
SAS konsortiet	Solna	100			
<i>Ägda av SAS konsortiet:</i>					
SAS Scandinavian Airlines Norge AS	Bærum	100			
SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S	Tårnby	100			
SAS Scandinavian Airlines Sverige AB	Stockholm	100			
SAS Investments A/S	Köpenhamn	100			
Linjeflyg Leasing HB	Stockholm	79			
Cherrydean Ltd	Dublin	100			
SAS Capital B.V.	Rotterdam	100			
SAS Ground Services Sverige AB	Stockholm	100			
SAS Ground Services Norway AS	Oslo	100			
SAS Ground Services Denmark A/S	Köpenhamn	100			
URIS Ltd.	Dublin	100			
Övriga		100			

Not 40 • Väsentliga händelser efter balansdagen

Föreslagen företrädesemission

SAS styrelse har beslutat om en företrädesemission om cirka 5 000 MSEK vilken är villkorad av årsstämman godkännande och vilken genomförs för att implementera de återstående delarna av Core SAS. Företrädesemissionen stöds av bolagets fyra största aktieägare och av ett garanterande banksyndikat under förutsättning bland annat av att refinansieringen av obligationslån om ca 2 000 MSEK som förfaller 2010 säkerställs, och att ett slutligt avtal träffas med fackföreningarna för piloter och kabinpersonal innebärande 500 MSEK i kostnadsbesparingar. Avtalet med fackföreningarna slöts den 12 mars 2010. I april 2010 slutförde Koncernen refinansieringen av obligationslånen om ca 2 000 MSEK, (se även nedan).

Ny finansiering

I mars 2010 emitterade koncernen obligationer på EMTN-marknaden till ett totalt belopp om 60 MEUR (cirka 580 MSEK). Obligationerna förfaller 2011 och Koncernen har en möjlighet att förlänga förfallotidpunkten till 2016. I april 2010 gav Koncernen även ut konvertibla obligationslån om ca 1 600 MSEK, som löper till en ränta om 7,5%, och som kan konverteras till aktier. Obligationerna kommer förfalla 2015, förutsatt att de inte dessförinnan lösts in, konverterats eller återköpts och makulerats. Koncernen har rätt att lösa in obligationerna efter ungefär tre år från utgivandet om kursen enligt NASDAQ OMX Stockholm på de underliggande SAS-aktierna, under en viss period, överstiger 150% av obligationens nominella värde. Villkorat av beslut om ändring i bolagsordningen genom stämmobeslut, bemyndigande av styrelsen samt efterföljande registrering hos Bolagsverket av styrelsebeslutet att utfärda de konvertibla obligationslånen (vilket förväntas äga rum efter den föreslagna företrädesemissionen), kommer obligationerna kunna konverteras till aktier när innehavaren så bestämmer till en konverteringskurs om 3,5913 SEK fram till förfalldagen. Konverteringskursen kan ändras till följd av händelser som medför utspädningseffekter, inklusive den föreslagna företrädesemissionen.

Om den föreslagna företrädesemissionen inte genomförs skall Koncernen lösa in obligationerna mot kontant betalning runt den 15 maj 2010 till ett belopp uppgående till 100 % av det nominella beloppet för obligationerna samt upplupen, ej erlagd ränta. Dessa obligationer har getts ut som uppfyllandet av en del av villkoret för refinansieringen av Koncernens obligationer om cirka 2 000 MSEK som förfaller till betalning 2010.

Ändringar av kreditfaciliteter

Som nämnts i not 1, har koncernen omförhandlat villkoren för fyra kreditfaciliteter motsvarande cirka 5 000 MSEK av koncernens kreditfaciliteter per den 31

december 2009. De omförhandlade villkoren innebär förlängd löptid till 2013 och en ändring av villkoren för de finansiella åtagandena ("financial covenants"). Dessa ändringar är bland annat villkorade av att företrädesemissionen inbringat en nettoemissionslikvid om minst 4 000 MSEK.

Upplåning enligt dessa avtal, som utgör en del av övriga lån (not 24), redovisas som kortfristiga skulder och presenteras som så i upplysningar om förfallostrukturen i dessa finansiella rapporter. Detta reflekterar en möjlig snabbare återbetalning av lånen till följd av att ändringarna av dessa krediter är villkorade av framtida händelser. De lån som har klassificerats som kortfristiga skulder inkluderar 2 485 MSEK som utgör en del av de kreditfaciliteter som är föremål för omförhandling. Efter genomförd företrädesemission, medförande att ändringarna av villkoren för kreditfaciliteterna träder i kraft, kommer dessa skulder omklassificeras till långfristiga skulder.

Domstolsbeslut angående tvisten mellan Norwegian Air Shuttle och Koncernen

Under 2008 tilldömde en norsk distriktsdomstol Norwegian Air Shuttle skadestånd om 132 MNOK plus ersättningar för rättegångskostnader om 7 MNOK avseende påstådd underprissättning samt användning av otillbörlig information som Norwegian Air Shuttle ansåg vara affärshemligheter. Både Koncernen och Norwegian överklagade domen. Den 16 mars 2010 dömdes Koncernen att betala en ersättning om 160 MNOK plus legala kostnader om 14,7 MNOK till Norwegian Air Shuttle. Domen var ej enhällig och rättsens ordförande uttalade en avvikande åsikt i Koncernens favör där Norwegians skadeståndsanspråk avfärdades. Koncernen anser att det finns starka argument för upphävande av domen och utvärderar för närvarande möjligheterna att överklaga till den norska högsta domstolen. Om begäran om överklagan ej beviljas eller om överklagan ej är framgångsrik kommer den nu gällande domen ge en negativ effekt på Koncernens resultat och likvida medel om cirka 200 MSEK.

Skyways

Den 12 mars 2010 genomförde Skyways, ett av Koncernens intresseföretag, en nyemission i vilken Koncernen valde att inte teckna sin andel av nyemissionen. Till följd av detta minskade Koncernens kapitalandel i Skyways från 25,0% till 19,9%. Samtidigt med utspädningen av Koncernens ägarandel till följd av nyemissionen gav Koncernen ett villkorat aktieägartillskott om cirka 3,73 MSEK till Skyways, som ska betalas tillbaka när Skyways åter har utdelningsbara medel. Majoritetsägaren i Skyways gav samtidigt ett villkorat aktieägartillskott om ca 15 MSEK. Till följd av utspädningen av Koncernens ägarandel som ett resultat av nyemissionen utgör Skyways inte längre ett intresseföretag i Koncernen.

Ordlista

Följande termer som används i detta Prospekt har den betydelse som anges nedan:

AEA	The Association of European Airlines, en branschorganisation för flygbolag bestående av 36 medlemmar.
ASK	Offererade säteskilometer, ett kapacitetsmått som motsvarar antalet tillgängliga passagerarsäten multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa passagerare flygs.
ATK	Offererade tonkilometer, ett kapacitetsmått som motsvarar antalet tillgängliga kapacitetston för transport av passagerare, frakt och post multiplicerat med den sträcka i kilometer som denna last flygs.
CFROI	Justerad EBITDAR i relation till totala tillgångar (justerat sysselsatt kapital) som beräknas som summan av (i) synligt eget kapital, (ii) minoritetsandelar, (iii) övervärde i flygplansflottan, (iv) sju gånger den årliga nettokostnaden för operationell flygplansleasing och (v) finansiell nettoskuld, minus kapitalandelar i intresseföretag.
Codesharing	Avtal mellan flygbolag där en flygning som genomförs av ett flygbolag, även har flightnummer för ett eller flera andra flygbolag. Sådana avtal gör det möjligt för flera flygbolag att sälja platser på samma flygning.
EBIT	Rörelseresultat.
EBITDAR (före nedskrivning)	Årets resultat för kvarvarande verksamheter före finansnetto, skatt, avskrivningar och amorteringar, nedskrivningskostnader och leasingkostnader för flygplan.
EBITDAR-marginal (före nedskrivning)	EBITDAR (före nedskrivning) dividerat med intäkterna.
EBIT-marginal	Rörelseresultat dividerat med intäkterna.
EBT	Resultat före skatt.
EBT-marginal	Resultat före skatt dividerat med intäkterna.
ECA	European Cooperation Agreement mellan Koncernen, Lufthansa och bmi, ett samarbetsavtal som parterna ingick 1999 avseende trafik på linjer till och från Storbritannien. ECA löpte ut 2007.
EES-avtalet	Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
EFTA	Europeiska frihandelssammanslutningen.
Enhetskostnad (operationell)	Flygverksamhetens totala rörelsekostnader minskat med ej trafikrelaterade intäkter per ASK.
Enhetskostnad (total)	Flygverksamhetens totala rörelsekostnader inklusive kapacitetskostnaden för flygplan minskat med ej trafikrelaterade intäkter per ASK.
EUF-fördraget	Fördraget om den Europeiska unionens funktionssätt.
IAS	Internationella redovisningsstandarder så som de har antagits av International Accounting Standards Board ("IASB").
IATA	International Air Transport Association.
ICAO	International Civil Aviation Organization, FN:s specialorgan för internationell civil luftfart.
Justerad EBITDAR	Årets resultat från kvarvarande verksamheter före finansnetto, skatt, avskrivningar och amorteringar samt leasingkostnader för flygplan, justerad för återförda nedskrivningar på tillgångar (främst goodwill), försäljning av flygplan och byggnader, resultatandelar i intresseföretag, övriga vinster/förluster samt poster som ledningen ansett vara engångsposter eller ovanliga till sin natur.
Justerad EBITDAR-marginal	Justerad EBITDAR dividerat med intäkterna.
Justerad EBT	Inkomst före skatt justerad för nedskrivningar på tillgångar, försäljning av flygplan och byggnader, övriga vinster/förluster och engångsposter.
Kabinfaktor Passagerare	Ett mått på utnyttjandet av tillgängliga säten i relation till antalet betalande passagerare, uttryckt som relationen mellan RPK och ASK.
Nettoskuld	Räntebärande skulder minskat med räntebärande tillgångar.
Passageraryield	Passagerarintäkt (reguljär) delad med RPK (reguljär), ett mått för intäkt per enhet.
RASK	Total passagerarintäkt dividerat med total ASK, ett mått på intäkter för flygbolag i förhållande till samtliga tillgängliga säten.
RPK	Betalda passagerarkilometer, motsvarar antalet betalande passagerare multiplicerat med den sträcka i kilometer som dessa passagerare flygs.
RTK	Betalda tonkilometer, motsvarar antalet ton betald trafik (passagerare, frakt och post) multiplicerat med den sträcka i kilometer som denna trafik flygs.
Wet Lease	Kortfristig flygplansleasing där besättning, underhåll och nödvändiga försäkringar generellt sett ingår.

Adresser

Bolagets huvudkontor	Joint Global Coordinators	Joint Lead Managers and Joint Bookrunners	Co-Lead Manager	Revisorer
SAS AB (org. nr. 556606-8499) Besöksadress: Frösundaviks Allé 1, Solna Postadress: SE-195 87 Stockholm Telefon: 08-797 00 00	J.P. Morgan Securities Ltd. 125 London Wall London EC2Y 5AJ Storbritannien Telefon: +44 20 7325 1000 Nordea Bank AB Besöksadress: Smålandsgatan 17 Postadress: SE-105 71 Stockholm Telefon: 08-614 70 00 SEB Enskilda, Skandinaviska Enskilda Banken AB Besöksadress: Kungsträdgårdsgatan 8 Postadress: SE-106 40 Stockholm Telefon: 08-522 295 00	J.P. Morgan Securities Ltd. 125 London Wall London EC2Y 5AJ Storbritannien Telefon: +44 20 7325 1000 Nordea Bank AB Besöksadress: Smålandsgatan 17 Postadress: SE-105 71 Stockholm Telefon: 08-614 70 00 SEB Enskilda, Skandinaviska Enskilda Banken AB Besöksadress: Kungsträdgårdsgatan 8 Postadress: SE-106 40 Stockholm Telefon: 08-522 295 00 DnB NOR Markets (org. nr. 984 851 006) Besöksadress: Stranden 21 Postadress: N-0021 Oslo Norge Telefon: +47 22 94 88 80 The Royal Bank of Scotland N.V. 250 Bishopsgate, London EC2M 4AA Storbritannien Telefon: +44 20 7678 1700	Danske Markets Danske Bank A/S (CVR nr 6112 62 28) Besöksadress: Holmens Kanal 2-12 Postadress: DK-1092 Copenhagen K Danmark Telefon: +45 33 44 00 00	Deloitte AB Besöksadress: Rehngatan 11 Postadress: SE-113 79 Stockholm Telefon: 08-506 71 00 00

www.sasgroup.net



SAS AB (publ)
(org. nr. 556606-8499)
Besöksadress: Frösundaviks Allé 1, Stockholm
Postadress: SE-195 87 Stockholm
Telefon: +46 8 797 00 00