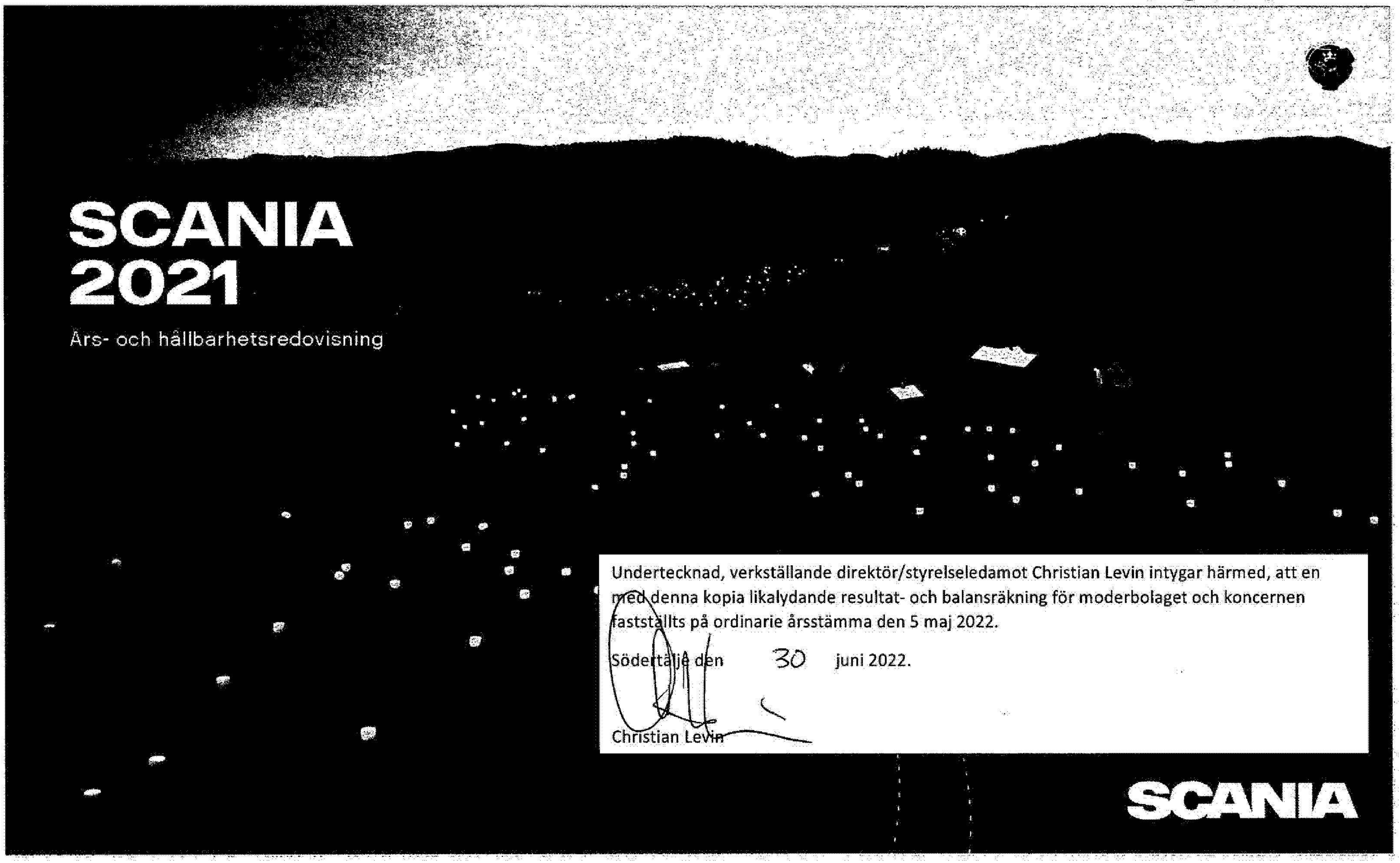
20220714092240

556184-8564

SCANIA 2021

Års- och hållbarhetsredovisning



Undertecknad, verkställande direktör/styrelseledamot Christian Levin intygar härmed, att en med denna kopia likalydande resultat- och balansräkning för moderbolaget och koncernen fastställts på ordinarie årsstämma den 5 maj 2022.

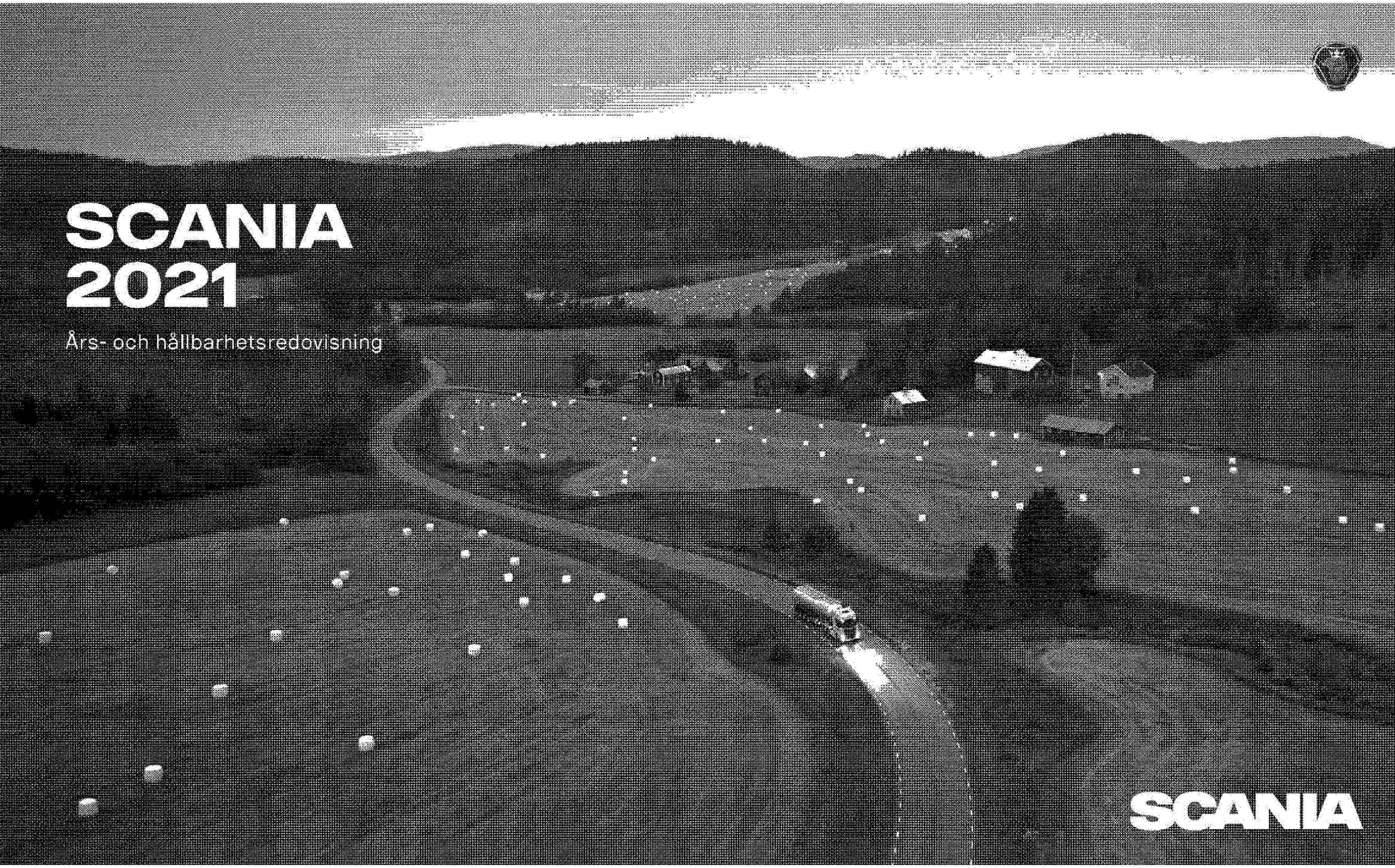
Södertälje den 30 juni 2022.

Christian Levin

SCANIA

SCANIA 2021

Års- och hållbarhetsredovisning



ÅRET I KORTHET

Efter att föregående år präglats av globala störningar på grund av pandemin upplevde Scania under 2021 en stark återhämtning i efterfrågan på transporter men också fortsatta problem i leveranskedjan och en oförutsägbar ekonomisk utveckling. Några höjdpunkter var lanseringen av vår ny drivlina och fortsatt stora framsteg på vår resa mot elektrifiering, båda väsentliga för att kunna skynda på omställningen till hållbara transportlösningar.



Scania 130 år

Ända sedan år 1891 har Scania utvecklat transportlösningar för både gods och människor. År 2021, 130 år senare, verkar vi inom ekosystemet för transport och logistik, förmodligen i den mest intressanta och utmanande av tider.

Ny drivlina lanserad

I november lanserade vi den nya drivlinan Scania Super, en milstolpe i vårt hållbarhetsarbete som befäster Scanias branschledande ställning. Med minst åtta procents bränslebesparing för våra kunder och en rad tjänster som ökar effektiviteten, tillgängligheten och säkerheten är detta en viktig plattform för att nå våra klimatmål.

8%

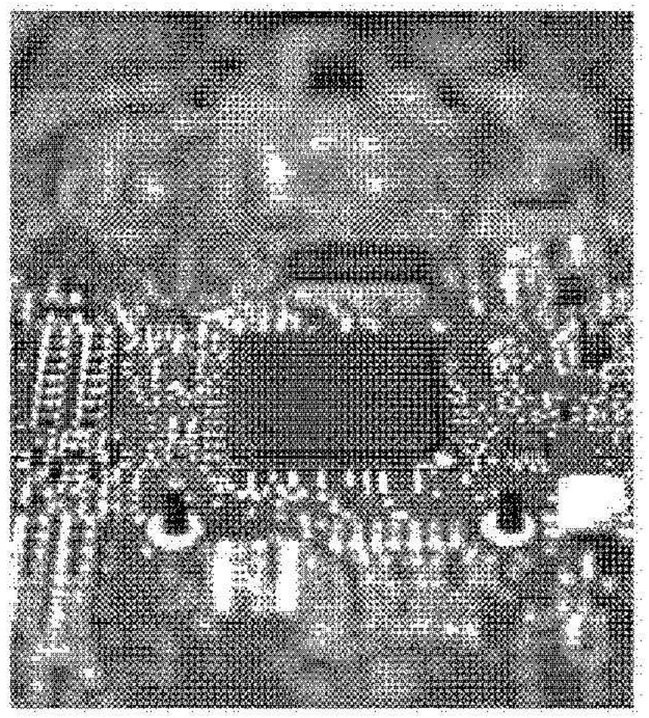
ytterligare bränslebesparingar jämfört med vårt nuvarande redan högeffektiva motorprogram.

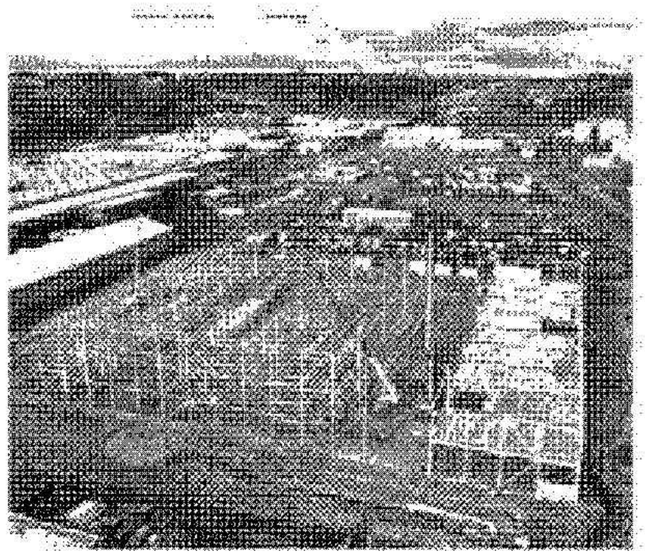
Covid-19 och det nya normala

2021 var året då vi och våra kunder fick lära oss att leva med covid-19. Långtgående vaccinering och säkerhetsrutiner möjliggjorde en gradvis återgång till våra kontor på många platser, samtidigt som omfattande användning av digitala verktyg har öppnat för mer flexibla, effektiva arbetssätt. Framtidsutsikterna är dock alltjämt osäkra och pandemin fortsätter att orsaka störningar i de globala leveranskedjorna.

Halvledarkris för produktionen

Covid-19-relaterade nedstängningar av fabriker, extremväder och snabbt ökande efterfrågan ledde till en allvarlig brist på halvledare som drabbade fordonsindustrin särskilt hårt. Bristen orsakade förseningar i Scanias produktion, med följdeffekter för våra kunder. Vi arbetar hårt för att normalisera produktionen, men halvledarkrisen fortsätter att utmana vår bransch med störningar som kan bestå under överskådlig tid.





Ökad satsning på elektrifiering

Scania gjorde stora investeringar i elektrifieringsprojekt under 2021 i syfte att bygga upp heltäckande kompetens inom elektrifiering i Stockholmsregionen. Exempelvis fortsatte uppförandet av vår nya 18 000 kvadratmeters anläggning för batterimontering. Projektet är ett samarbete med vår batterileverantör Northvolt och finansieras genom Scanias program för gröna obligationer.

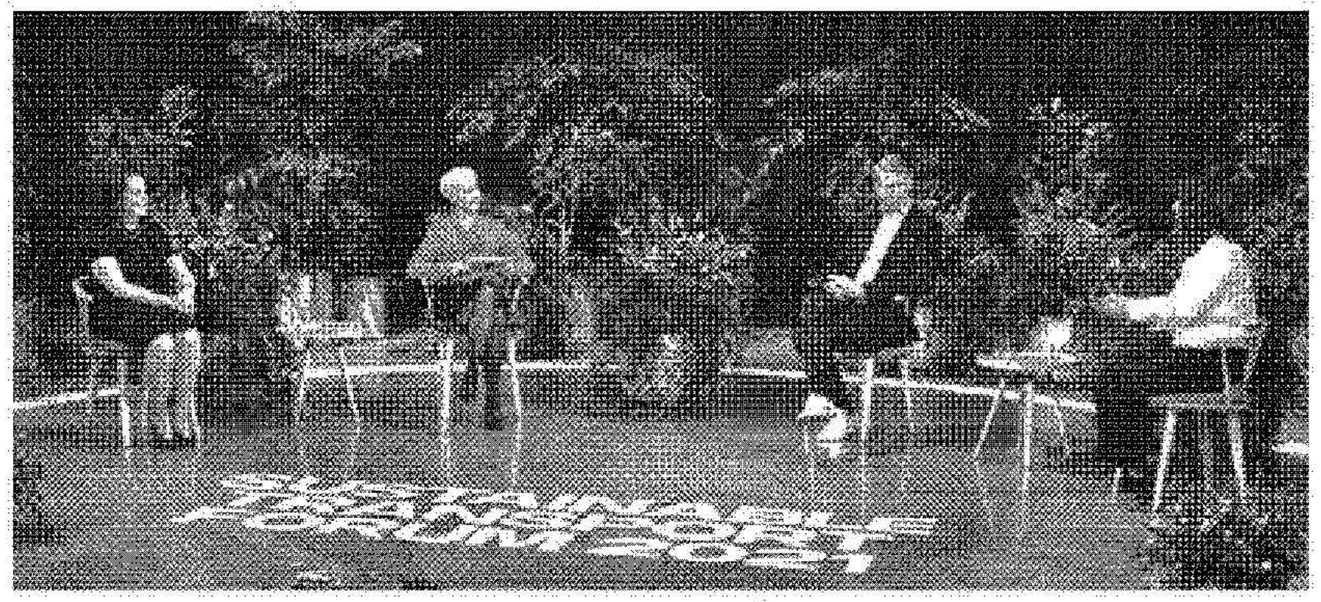
För att bättre kunna testa och anpassa batterier har vi också inrättat ett batterilaboratorium vid anläggningarna för forskning- och utveckling i Södertälje.

Scania en av grundarna av First Movers Coalition

Scania är en av de grundande medlemmarna av First Movers Coalition, ett initiativ för att öka inköpen av produkter och tjänster med låga koldioxidutsläpp på områden som anses svåra att minska koldioxidutsläppen inom, till exempel stål- och transportbranschen. Som medlem åtar sig Scania att köpa betydande mängder grönt stål och att sätta konkreta mål för ökad hållbarhet i inkommande och utgående logistik.

Laddnät för tunga fordon på gång

TRATON GROUP, Daimler Truck och Volvo Group har gjort gemensam sak i ett joint venture som ska bygga ett nät av snabbladdningsstationer för eldrivna lastbilar för fjärr- och regionaltransport och långfärdsbussar över hela Europa. Initiativet kommer att öka kundernas förtroende för att övergå till elfordon.



Ledande tänkare samlas vid Scanias hållbarhetsforum

Den 19 maj samlades några av världens mest inflytelserika experter inom hållbarhet och beslutsfattare från hela transportbranschen till Scania Sustainable Transport Forum som sändes live från Stockholm. Forumet gav exempel på konkreta transportinitiativ och hade Sir Richard Branson som huvudtalare.



Green Truck-vinnare fem år i rad

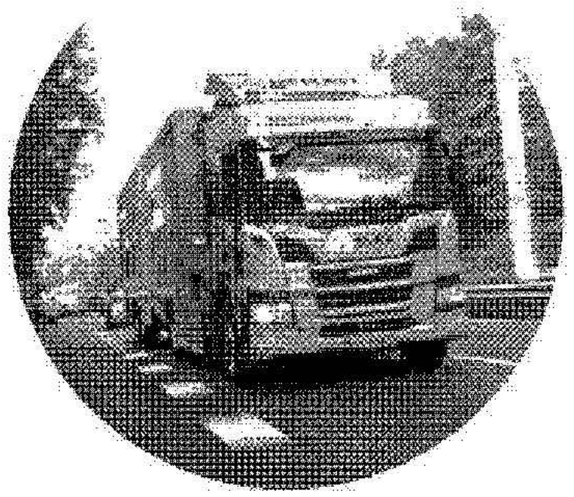
För tionde året i rad kammade Scania hem den tyska utmärkelsen Green Truck, en av branschens mest åtråvärda hållbarhetspris. Priset ges för låg bränsleförbrukning i fjärrtrafik och de deltagande fordonen testas ingående på en 360 km lång sträcka med varierade körförhållanden.

Larmet går för klimatförändring

Mitt under en sommar präglad av skogsbränder och andra extrema väderhändelser publicerade IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) sin viktiga rapport om klimatkrisen. Rapportens skarpa slutsatser lämnar inget utrymme för tvivel: mänsklig aktivitet är orsaken till klimatförändringarna och endast en drastisk minskning av växthusgasutsläppen under detta decennium kan hindra klimatet från att haverera. Rapporten understryker vikten av Scanias syfte, att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

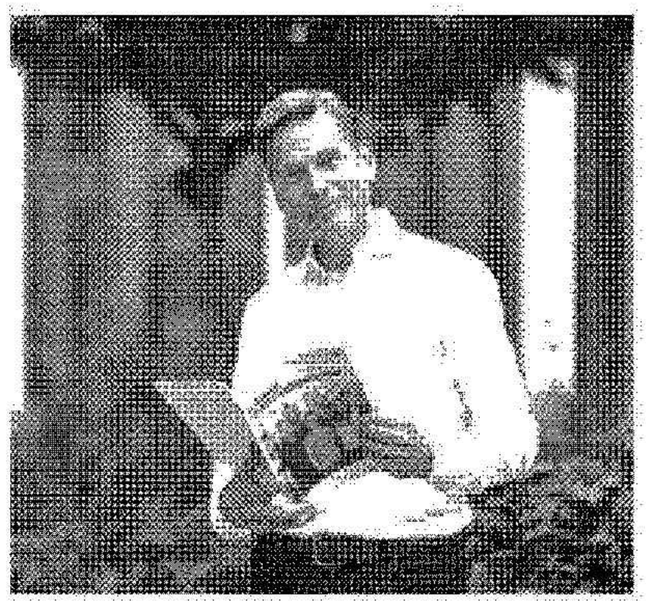
Våra lastbilars livscykelpåverkan

Som första företag i tunga fordonsbranschen genomförde vi en livscykelanalys (LCA, life cycle assessment) av våra lastbilars miljöpåverkan. Bland de viktigaste slutsatserna var att koldioxidpåverkan för batterilastbilar sett till hela livscykeln är betydligt mindre än för lastbilar med förbränningsmotor, även med dagens energimix.



Transporter i fokus på COP26

I november deltog Scania tillsammans med politiska ledare, företag och förhandlare i FN:s klimatförändringsmöte COP26 i Glasgow. Scania medverkade i diskussioner om hur transporterna behöver förändras för att vi ska nå Parisavtalets mål och gjorde också nya åtaganden om minskade utsläpp från tunga fordon.

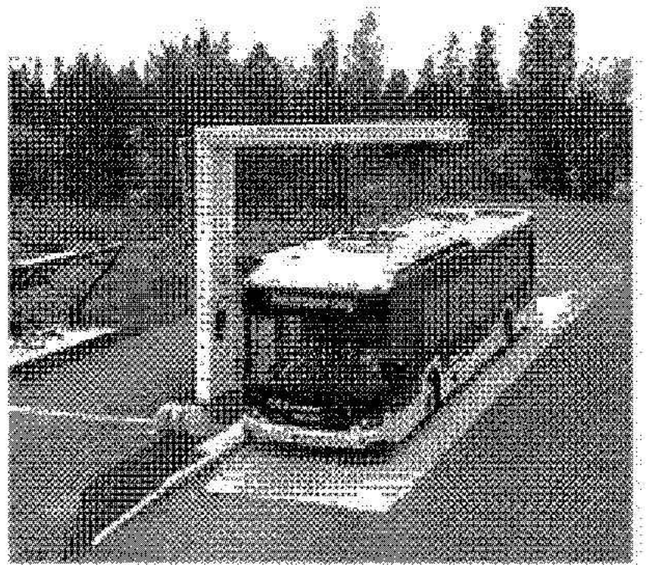


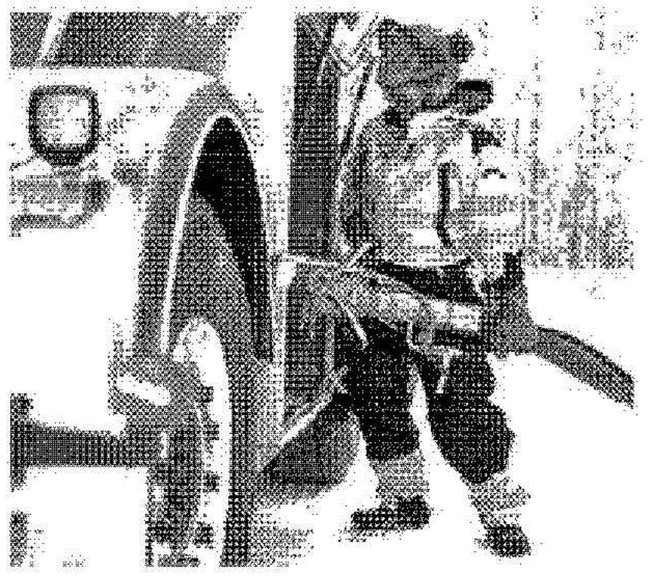
VD-allians stödjer EU:s gröna giv

I juli deltog Scanias VD Christian Levin i ett möte med ledare för europeiska storföretag inom transport-, energi- och teknikbranscherna. Syftet var att diskutera hur man kan stödja EU:s gröna giv. Mötet resulterade i policyrekommendationer för ett koldioxidneutralt EU år 2050.

Guld i hållbarhet

Scania fick ännu en gång guldrankning av Ecovadis, en ledande utvärderare av hållbarheten i företag med globala leveranskedjor. Guldrankningen innebär att vår hållbarhetsnivå ligger inom de högsta fem procenten bland de bedömda företagen.





Riktlinjer för ansvarsfull lastbilstrafik

Scania har tillsammans med ledande transportköpare och leverantörer tagit fram sociala riktlinjer för lastbilstransporter (Truck Transport Social Guidelines). Riktlinjerna syftar till att förbättra arbetsförhållandena för lastbilsförare genom branschstandarder inom viktiga områden såsom kör- och vilotider, lön, hälsa och säkerhet.

INNEHÅLL

Scanias syfte är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem som både är lönsamt och bättre för miljön och samhället i stort.

VÅR VERKSAMHET 05–10
2021 i siffror 05
Om Scania 06
VD-ord 08
Så skapar Scania värde 10

VÅRT SYFTE 13–16
The big picture 13
Vårt syfte definierat 16

VÅR STRATEGI 17–25
Strategi för att leda omställningen 17
Vår omvandling 18
Fokus på hållbarhet 19
Elektrifiering – nyckeln till fossilfria transporter 23

VÅRA LÖSNINGAR 26–35
Så förverkligar vi strategin 26
– Partnerskap i ekosystemet 27
– Innovation för nutid och framtid 30
– För ökad användning av hållbara transporter 33

BOLAGSSTYRNING 36–39

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE 40–60
Risker och riskhanering 40
Risköversikt 43
Marknadstrender och Scanias verksamhet 2021 50
Hållbarhetsrapportering 54
Styrelse 55
Verkställande ledning 58
Koncernens ekonomiska översikt 59

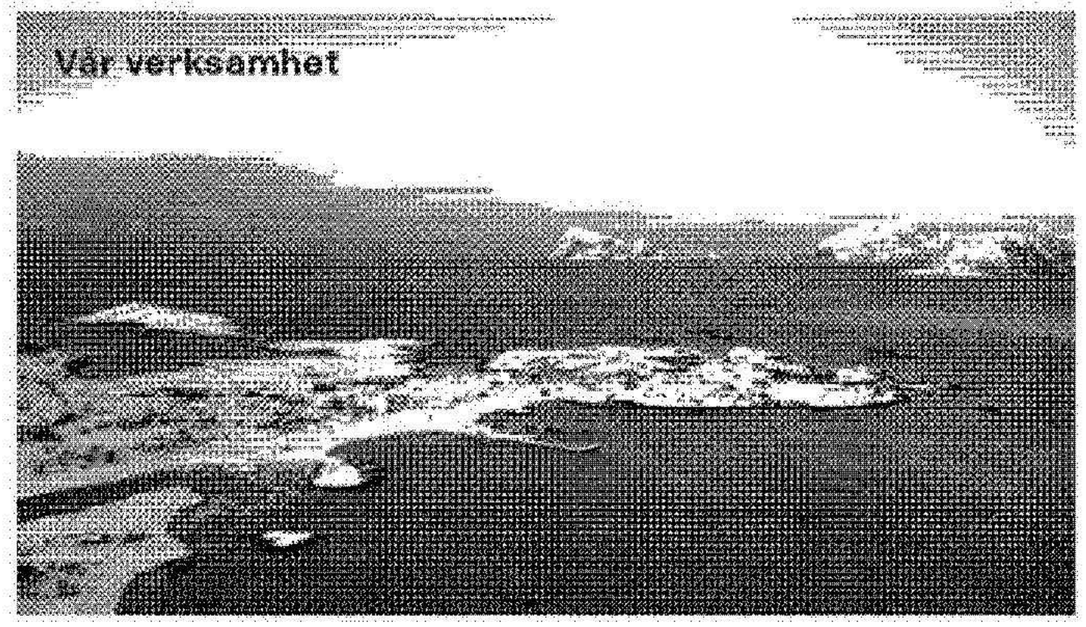
FINANSIELLA RAPPORTER 62–138
Koncernens resultaträkningar 63
Koncernens balansräkningar 64
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen 65
Koncernens kassaflödesanalyser 66
Koncernens noter 67
Moderbolaget Scania AB, räkningar 123
Moderbolaget Scania AB, noter 125
Förslag till vinstdisposition 126
Revisionsberättelse 127
Nyckeltal 131
Definitioner 134
Flerårsöversikt 135

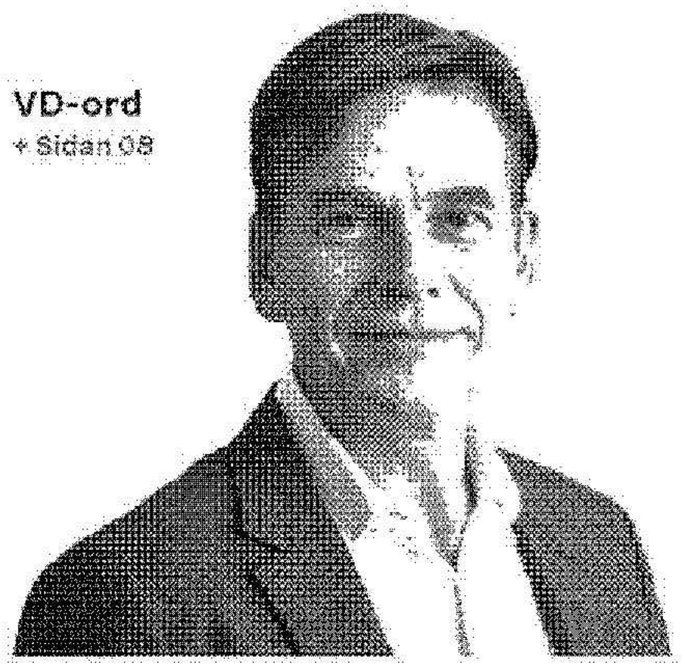
HÅLLBARHETSRAPPORT 139–162
Hållbarhetsstyrning och nyckeltal 140
Hållbarhetsupplysningar 150
Redovisningsprinciper 152
Hållbarhetsindex 153
GRI index 154
TCFD index 159
Scanias information om EU:s taxonomiförordning 160
Revisionsberättelse 162

OM RAPPORTEN 163

SCANIAS WEBBPLATS 163

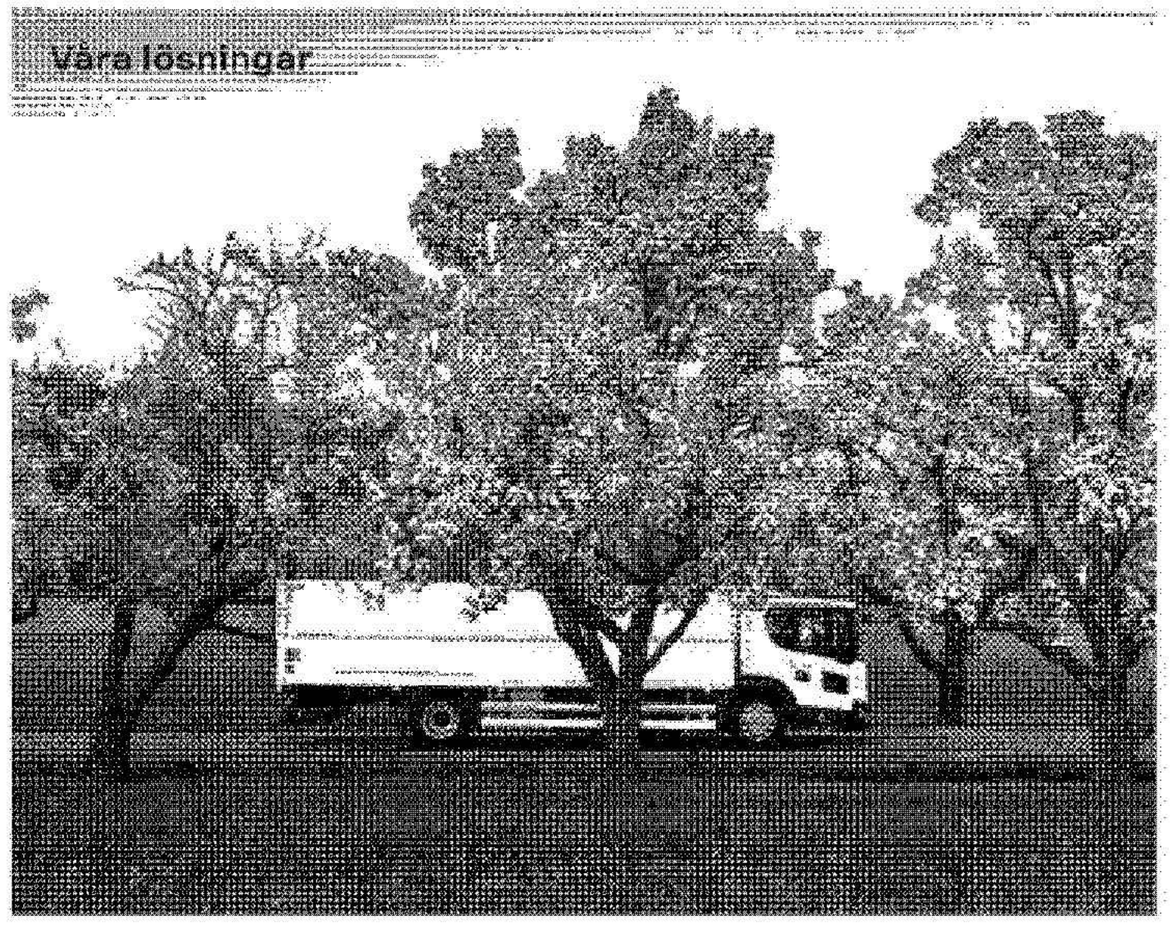
Scaniakoncernens formella finansiella rapporter omfattar sidorna 40–138 och revideras av bolagets revisorer, EY. Den lagstadgade hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 139–164. Vägledning om hållbarhetsredovisningen finns på sidan 153.









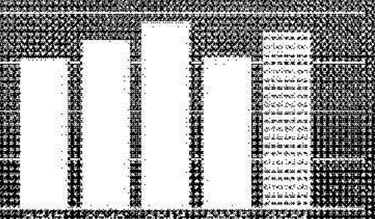


Efterfrågan på Scanias produkter och tjänster var god och trots en stor påverkan från störningar i leveranskedjan lyckades vi under 2021 leverera en stark prestation.

Nettoomsättning

146 146

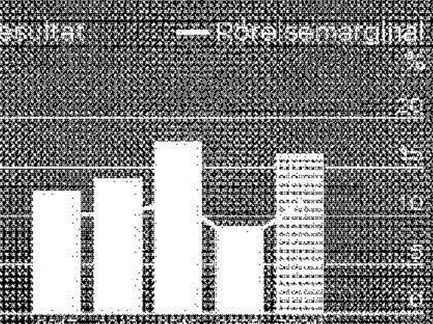
MSEK



Nettoomsättningen stärktes av ökade fordons- och motorvolymer samt en växande serviceaffär.

Rörelseresultat

16 523

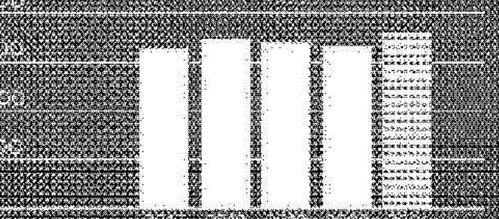


Ökande försäljningsvolymer påverkade positivt på rörelseresultatet, vilket motverkades av högre kostnader relaterade till störningar i leveranskedjan och högre materialkostnader.

Antal anställda

54 000

Antal

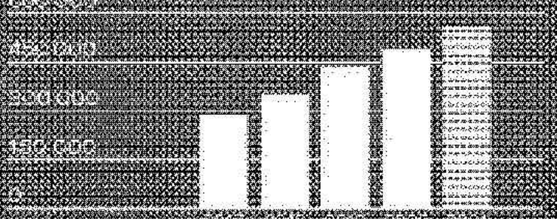


Scanias totala antal anställda ökade under 2021.

Uppkopplade Scaniafordon

559 051

Antal (ackumulerat)

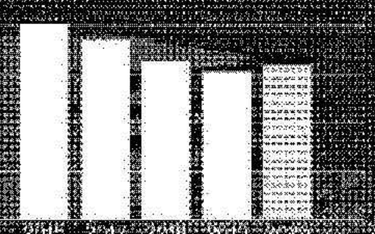


Antalet uppkopplade fordon ökar stadigt. En procent av Scanias 10 årigа rullande lastbils- och bussflotta är nu uppkopplad.

Koldioxid från produkter

-4

%

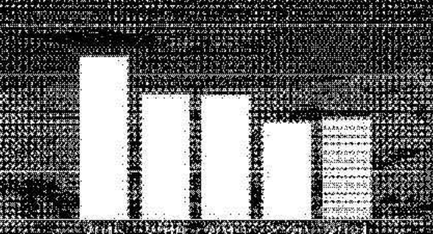


Scania siktar på att nå en 20-procentig minskning av CO$_2$-utsläpp från produkter under användarfasen, med 100 procent 2015 som basår. Från 2015 till 2020 är minskningen 4 procent.

Koldioxidutsläpp från egen verksamhet

105 800

Ton CO_2e



Högre aktivitet inom Scanias verksamhet resulterade i en liten ökning av utsläppen i jämförelse med år 2020. Minskningen sedan 2015 är 37 procent.

Försäljning av alternativa bränslen

6 636

Antal fordon



2021 ökade försäljningen av gas, FAME, hybrider och batterielektriska lastbilar jämfört med år 2020.

Energianvändning i industriella anläggningar

704 362



Hög produktionsnivå resulterade i en ökad total energianvändning under 2021 i jämförelse med 2020 men samtidigt en minskning av energianvändningen per producerat fordon.

1 Rörelseresultatet inklusive jämförelsestörande poster uppgick till MSEK 11 294.

2 Ingående är koldioxidekvivalenter per km under 12 månaders drift från och med månaden efter produktionsmånaden. Respektive siffra är därför ett år efter.

OM SCANIA

Scania är en världsledande leverantör av transportlösningar som omfattar tunga lastbilar och bussar i kombination med ett brett produktnära tjänsteutbud. Vi erbjuder finansiering, försäkring och uthyrning av fordon för att våra kunder ska kunna fokusera på sin kärnverksamhet. Scania är också en ledande leverantör av industri- och marinmotorer.

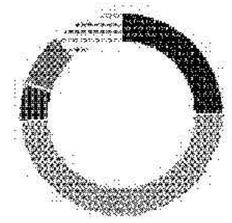


Lastbilar

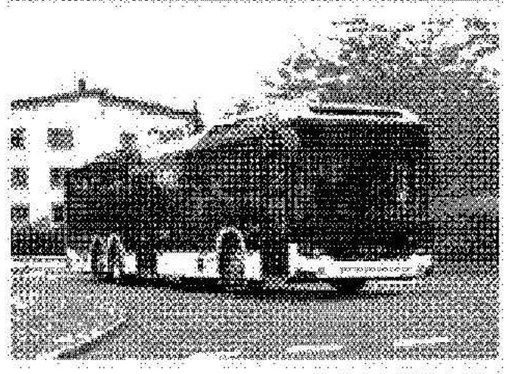
Scania stöder transportföretag världen över genom att leverera tunga lastbilar för varje kunds behov. Vi erbjuder skräddarsydda lösningar för en mängd olika tillämpningar inklusive fjärrtrafik, stadsdistribution och anläggning.

Försäljning och leveranser

Amerika*	25 %
Europa	49 %
Afrika och Oceanien	6 %
Eurasien	9 %
Asien	11 %



85 930 ENHETER

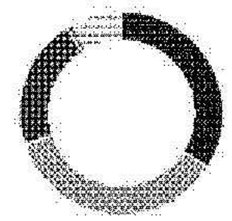


Bussar

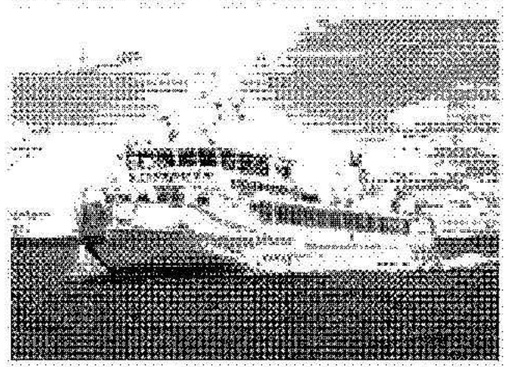
Scania erbjuder ett komplett bussutbud, med allt från innerstadsbussar till turistbussar för kollektivtrafikbolag och bussreseföretag. Utbudet omfattar även skräddarsydda lösningar som hjälper till att lösa dagens mobilitetsutmaningar i städerna.

Försäljning och leveranser

Amerika*	34 %
Europa	36 %
Afrika och Oceanien	21 %
Eurasien	1 %
Asien	8 %



4 436 ENHETER

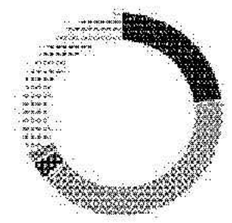


Power solutions

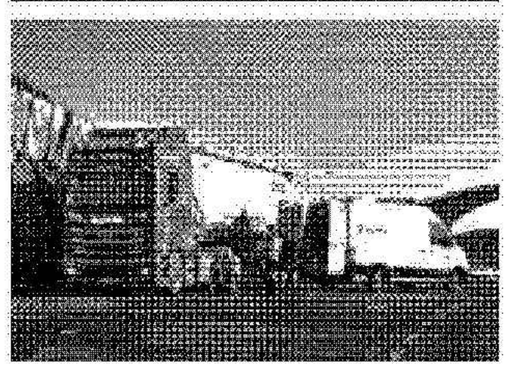
Scanias motorer är hjärtat i många maskiner som måste vara i drift dygnet runt, som till exempel i hjullastare, patrullbåtar och reservkraftverk.

Försäljning och leveranser

Amerika	23 %
Europa	41 %
Afrika och Oceanien	3 %
Eurasien	2 %
Asien	31 %



11 786 ENHETER

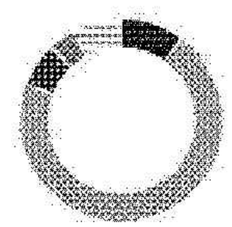


Service

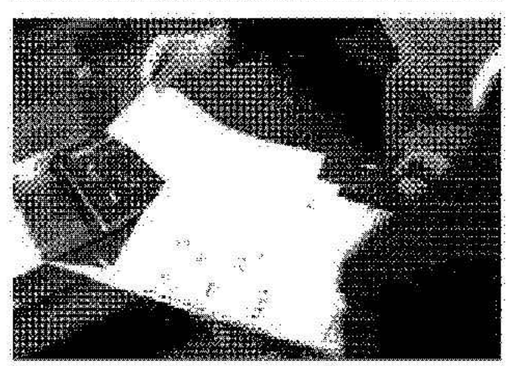
I Scanias omfattande tjänsteerbjudande ingår bland annat verkstadstjänster, skräddarsydda flexibla underhållsplaner, förarträning samt tjänster för stöd och ledning av kundens drift.

Försäljning

Amerika	10 %
Europa	71 %
Afrika och Oceanien	7 %
Eurasien	4 %
Asien	8 %



MSEK 30 074

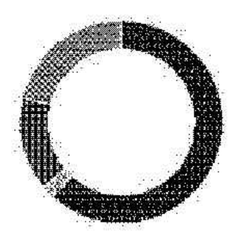


Finansiella tjänster

Scania Financial Services erbjuder flexibla finansierings- och försäkringslösningar som ger kunden förutsägbara kostnader och hanterbara risker under fordonets hela livscykel.

Finansierade produkter

Nya lastbilar	62 %
Nya bussar	2 %
Begagnade fordon	15 %
Övrigt	21 %



55 602 ENHETER

*Avser Latinamerika

OM SCANIA, FORTS.

Scania har 54 000 anställda i fler än 100 länder och ett försäljnings- och servicenät som är strategiskt placerat där våra kunder behöver oss, oavsett var de har sin verksamhet.

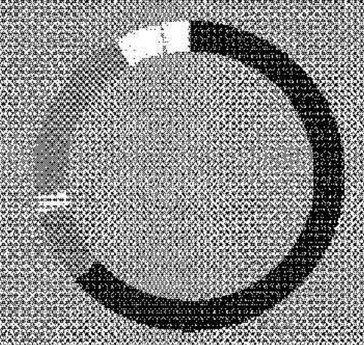


- Regionalt produktcenter, produktionsanläggning
- Produktionsanläggning
- Försäljning och aftersales
- Försäljning och service
- Power solutions-servicenätverk

Forskning och utveckling är koncentrerad till Södertälje, Sverige. Produktion sker i Europa, Latinamerika och Asien. Anläggningar för motorer och växellådor finns på sex platser i världen. Vi har dessutom regionala produktcenter i Afrika, Asien och Europa. En del av anläggning i Kina etableras där produktion inom 2022.

Scania är en del av TRATON GROUP. Under det första paraplyet av varumärken samarbetar Scania, MAN, Volkswagen Caminhões e Ônibus och Navistar nära tillsammans.

Nettoomsättning



- Bussar 9 %
- Power solutions 2 %
- Serviceprodukter 19 %
- Begagnade fordon 8 %
- Övrigt 3 %

VD-ORD

2021 går till historien som ett år med fortsatta och extrema störningar i leveranskedjan, en intensifierad omvandling av företaget och fullt fokus på vårt syfte att leda omställningen till hållbara transporter.

Christian Levin
VD och koncernchef,
Scania och TRATON GROUP



I maj 2021 tog jag över rollen som VD för Scania. Det var en speciell känsla att få återvända till det företag som haft så stor inverkan på mitt liv och min karriär. Scania är redan en drivkraft för hållbara transporter och påverkar hela branschen. Jag ser fram emot att fortsätta denna resa tillsammans med Scanias globala team och att fortsätta bidra till en bättre värld – affärsmässigt, för samhället och för miljön.

Ett utmanande år

2021 var ett turbulent år, fyllt av framsteg men också med utmaningar i leveranskedjan. Å ena sidan fick transportmarknaden nytt liv med en kraftig återhämtning i efterfrågan på godstransporter. Å andra sidan stördes vår verksamhet och förmåga att leverera till kunderna av brister i leveranskedjan, särskilt på halvledare.

Det är problematiskt för oss, våra leverantörer och förstås våra kunder, men jag är oerhört stolt över det sätt som Scania har hanterat de här utmaningarna. Vi lyckades undvika oplanerade produktionsstopp längre än någon annan i branschen. Trots den ansträngda situationen fortsatte vi att få ut nya fordon på vägarna. Det åstadkom vi genom fantastisk samverkan inom organisationen, gott samarbete med fackföreningarna, daglig kontakt med leverantörer och förstås i nära samråd med våra kunder. Vi kunde inte helt undvika stopp i produktionen, men tack vare kundernas förtroende har vi kunnat arbeta tillsammans med dem för att minimera påverkan av krisen. Nära kundrelationer har alltid varit en av Scanias främsta styrkor. Kunderna väljer Scania för att vi håller hög kvalitet och de har förblivit lojala även när leveranserna har dröjt. Det är vi mycket tacksamma för.

Milstolpar inom hållbarhet

Trots störningarna var 2021 också ett år då vi nådde viktiga milstolpar. Vi höll hela tiden fokus på vårt syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Vi gjorde under året viktiga framsteg inom elektrifiering. Som första företag i branschen publicerade vi en utvärdering av batterilastbilars livscykelpåverkan på miljön jämfört med lastbilar med förbränningsmotor. Produktionen av batterier kräver mycket energi men utvärderingen visar tydligt att batterilastbilar har ett mindre koldioxidavtryck sett till hela livscykeln, även med dagens energimix.

Den snabba tekniska utvecklingen inom elektrifiering har möjliggjort banbrytande projekt för tunga elfordon. Några exempel är Scanias partnerskap med virkes-, massa- och papperstillverkaren SCA om en 80-tons eltimmerbil, med Jula Logistics om en 32-meters eldistributionsbil och med kemileverantören Wibax som använder en 64-tons ellastbil i reguljär drift. Projekt som dessa visar att elfordon kan erbjuda den räckvidd och lastförmåga som behövs även under utmanande förhållanden. Elektrifieringen av fjärrtrafik och extremt tunga transporter är inte bara möjlig – den kommer snabbare än förväntat.

Partnerskap för infrastruktur

För att kunderna ska anamma elektrifierade transporter måste infrastrukturen vara på plats. Scania deltar aktivt i utbyggnaden av infrastruktur tillsammans med andra aktörer i ekosystemet för transporter, till och med våra direkta konkurrenter. Genom Scanias ägare TRATON GROUP ingick vi under 2021 en överenskommelse med Daimler Truck och Volvo Group om att investera i ett snabbladdningsnät för tunga nyttofordon.

Även om vi planerar för en stor ökning av elfordonsvolymerna är många kunder inte ännu redo att ta steget över till eldrivet. Därför är det viktigt att vi också kan erbjuda de kunderna hållbara alternativ med konventionell drivlineteknik. Det för oss till en av höjdpunkterna 2021 – lanseringen av vår nya drivlineplattform Scania Super. Den är redo för biodrivmedel, sparar minst åtta procent bränsle jämfört med vår mest effektiva tidigare drivlina och är därmed ett viktigt steg på vägen mot hållbarhet.

Återkopplingen från fackpressen och intresset från kunderna sedan den lanserades har varit enastående.

Omvandling inför morgondagen

Under 2021 hade vi stor framgång i arbetet med att förändra vår bransch, men också vår egen organisation. Vi fortsätter att förbereda för utbyggnaden av vår industriella och kommersiella kapacitet i Kina. Detta är strategiskt viktigt eftersom det ökar vår globala produktionskapacitet, men också för att det gör Scania till en del av världens största och snabbast utvecklande marknader.

Under året införde vi också en ny operativ modell. Den tekniska utvecklingen driver vår bransch i nya riktningar och det gör att kunderna, konkurrenterna och produkterna om fem år kan skilja sig betydligt från dagens. Förändringarna vi nu genomför ger oss den snabbrörlighet och flexibilitet vi behöver för att bibehålla konkurrenskraften.

I oktober 2021 beslutatde styrelsen för Scanias ägare TRATON GROUP att slå samman VD-rollerna för Scania och TRATON GROUP, som en långsiktig lösning. Det är rationellt att VD:n för ett av varumärkena även är VD för gruppen. Jag har ett starkt och tydligt beslutsmandat och kommer att bygga på de olika varumärkenas styrkor och nyttja den modularisering som har gjort Scania till branschens långsiktigt mest lönsamma företag.

Vid flera tillfällen under året fick jag träffa inflytelserika intressenter från hela världen som delar vår vision om hållbara transporter. Det är inspirerande och stimulerande men ibland även frustrerande att samsynen finns om de nödvändiga förändringarna, men att det ändå är svårt att få igång processen.

"Vi höll hela tiden fokus på vårt syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem."

Mot noll nettoutsläpp

Scania har åttagit sig ambitiösa mål för att minska utsläppen i linje med Parisavtalet. Vi har integrerat våra vetenskapligt baserade klimatmål i affärsmålen och de utgör nu grunden för våra strategiska beslut och för förändringsarbetet i organisationen.

Vi fortsätter att driva på och utmana andra intressenter att följa i våra fotspår eftersom vi vet att vi inte kan åstadkomma omställningen på egen hand. Vi verkar för förändring i branschöverskridande initiativ som till exempel den europeiska VD-alliansen (CEO Alliance). Näringslivet kan åstadkomma mycket, men för att vi ska nå ända fram måste myndigheterna också bidra i större utsträckning. De behöver satsa stort på utbyggnaden av laddinfrastruktur för elfordon, inklusive elnätet. De behöver sätta ett betydelsefullt pris på koldioxidutsläpp som återspeglar den faktiska miljöpåverkan. De behöver stödja företag och branscher som vill gå snabbare fram genom att rensa bort hinder i regelverket och tillhandahålla stöd för en snabb övergång till lågutsläppsteknik.

Jag tar varje tillfälle i akt att förorda detta på Scanias och ekosystemet för transporters vägnar. Inte minst gjorde jag det vid FN:s klimatmöte COP26 i Glasgow i november.



Ostoppbart momentum

Vid mötet undertecknade jag för Scanias räkning ett globalt samförståndsavtal som stödjer ansträngningen att nå nollutsläpp från lastbilar och bussar år 2050, vilket innebär att vi var först i vår bransch att skriva under. Vi stödjer detta ambitiösa åtagande eftersom vi inte ser några grundläggande fordonstekniska begränsningar för att vår bransch ska kunna bli koldioxidneutral.

Visst är det frustrerande att förändringarna inte sker snabbt nog, men den gemensamma drivkraften från myndigheter, företag och organisationer som slöt upp vid COP26 gör detta till en rörelse som inte kan stoppas. Det gör mig hoppfull.

Jag vill avrunda med att tacka alla er i Scaniafamiljen för det hårda arbetet och engagemanget under ett särskilt prövande år. Vi har uppvisat en förbluffande uthållighet som organisation och det står klart att Scania har den framsynthet och anpassningsförmåga som krävs i framtiden. Därmed kommer vi ur detta svåra år med ännu bättre förutsättningar att leda omställningen och förändra vår bransch – och världen – till det bättre.

Vi förväntar oss inte att 2022 blir lätt. Situationen i Ukraina har skickat chockvågor runt om i världen. Vid denna tidpunkt är dess fulla påverkan svår att bedöma. Politisk instabilitet och de pågående problemen i leveranskedjan bådar för ännu ett tufft år. Men tanke på hur vi klarade av 2021 och hur vi tidigare har anpassat oss till störningar, vet jag att vi är redo för utmaningarna.

Christian Levin
VD och koncernchef,
Scania och TRATON GROUP

SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE

Genom att tillhandahålla hållbara transportlösningar skapar Scania bestående värde för alla företagets intressenter under produkternas hela livscykel – från kunderna till samhället i stort.

Vårt syfte

Scanias syfte är att leda omställningen till hållbara transportsystem som både är lönsamt och bättre för miljön och samhället i stort. Genom att uppfylla vårt syfte skapar vi värde som företag.

Läs om vårt arbete på sidan 13

Vår affärsmodell

Vi utgår ifrån vår affärsmodell för att skapa värde.



+ Kundens intäkter	+ Scanias intäkter
- Kundens kostnader	- Scanias kostnader
= Kundens rörelseresultat	= Scanias rörelseresultat

Öka kundens intäkter
Scanias högkvalitativa fordon och tjänster, optimerade med hjälp av driftdata insamlade från uppkopplade fordon, säkerställer bästa möjliga fordonstillgänglighet och ökar därmed kundens intäkter.

Minska kundens kostnader
Scania påverkar faktorer såsom bränsle-, reparations- och underhållskostnader, andrahandsvärde och kostnaden för och tillgången till finansiering.

Värde för våra intressenter

Scanias intressenter omfattar alltifrån kunder och medarbetare till partners i ekosystemet för transporter såsom leverantörer av infrastruktur och användare av transporter. Vi skapar värde för varje intressentgrupp under våra produkters hela livscykel.

Värde för våra kunder

Våra transportlösningar hjälper kunderna att skapa lönsamma och hållbara verksamheter genom att förbättra transporteffektiviteten. Vi maximerar fordonens tillgänglighet, minskar utsläppen och sänker driftskostnaderna. Våra lösningar är anpassade till kundernas behov.

Värde för våra medarbetare

Utöver lön och andra förmåner får våra medarbetare också en företagskultur med ett tydligt syfte. Vi erbjuder en säker, sund och inkluderande arbetsmiljö där olikheter värdesätts och alla har möjlighet att utvecklas. Genom att satsa på utbildning säkerställer vi att våra medarbetare har de färdigheter och det kunnande de behöver nu och i framtiden.

Värde för förare

Våra fordon är gjorda för att ge föraren en bättre körupplevelse och en säker och komfortabel arbetsplats. Vi medverkar i branschöverskridande initiativ för att förbättra förarnas arbetsförhållanden, exempelvis genom att bidra till sociala riktlinjer för lastbilstransporter (Truck Transport Social Guidelines).

Värde för leverantörer

Våra inköp skapar ekonomiskt värde och affärsmöjligheter för leverantörer och deras medarbetare. Genom ökad transparens och processer för vederbörlig aktsamhet (due diligence) minskar vi den sociala och miljömässiga påverkan från våra inköp och förbättrar arbetsförhållandena i vår leveranskedja.

Värde för ägare och långivare

Med fokus på hållbarhet levererar vi bestående tillväxt och långsiktig finansiell styrka till gagn för våra ägare och långivare. Scania kan också ge ut obligationer som gör det möjligt för investerare att stödja hållbara transportinitiativ.

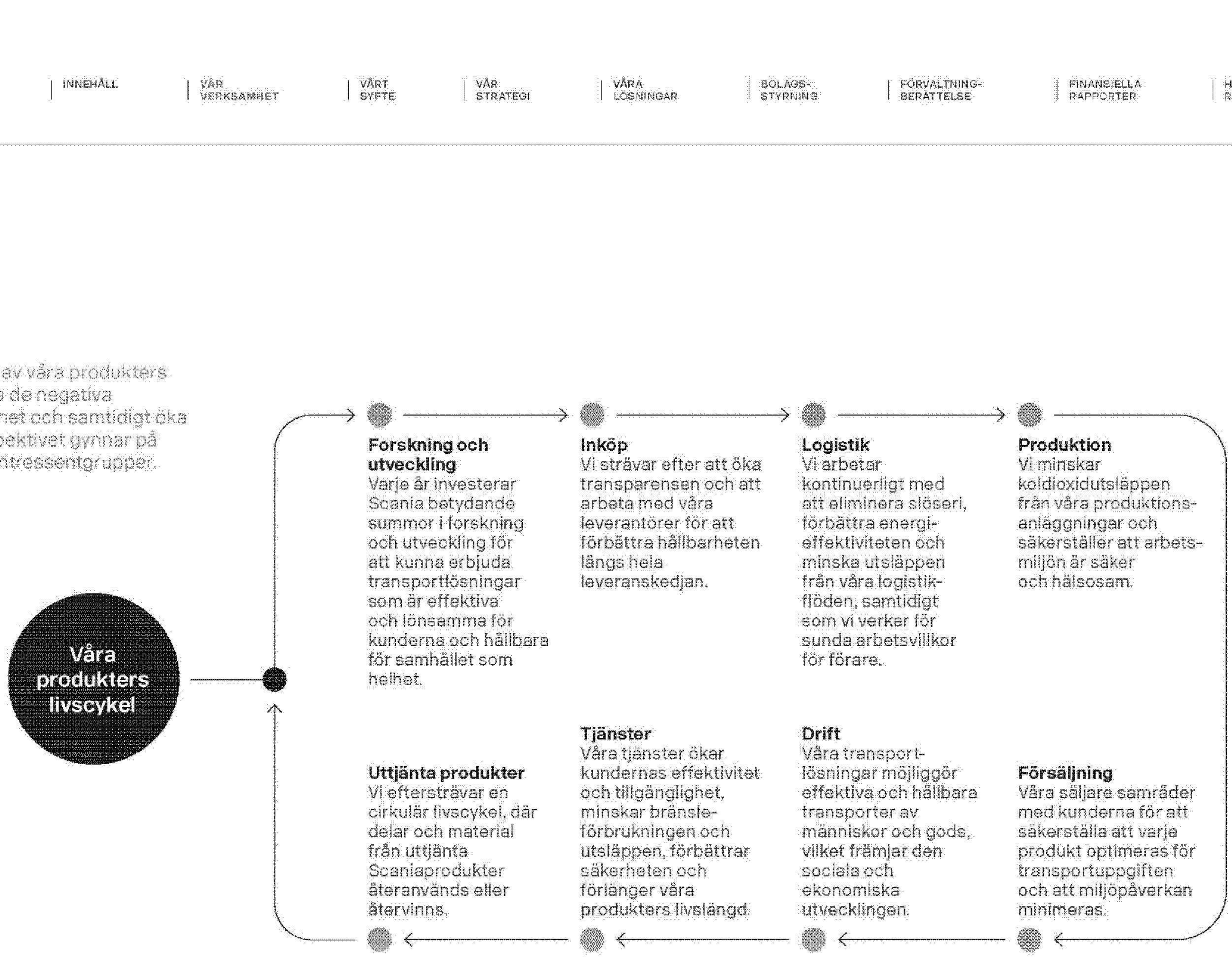
Värde för transportekosystemet

Vi arbetar nära partners från hela transportekosystemet för att främja utbyggnaden av infrastruktur för förnybara bränslen och elektrifiering. Därmed bidrar vi till transportsystemets omvandling och tillförlitlighet, samtidigt som vi skapar långsiktigt, väraktigt värde för hela transportbranschen.

Värde för samhället

Transporter är en livsviktig samhällsfunktion. Våra lösningar kan minska transporternas miljöpåverkan, samtidigt som de ökar tillgången till kommunikationsmedel, minskar trängseln och förbättrar säkerheten. Genom att skapa arbetstillfällen i vår egen verksamhet och hos leverantörer bidrar vi till den ekonomiska tillväxten i de samhällen där vi verkar.

Vi skapar värde i alla delar av våra produkters livscykel genom att minska de negativa effekterna av vår verksamhet och samtidigt öka de positiva. Livscykelperspektivet gynnar på olika sätt alla våra viktiga intressentgrupper.



Vår framgång bygger på vår affärsmodell, vår företagskultur och andra framgångsfaktorer som är unika för Scania. Tillsammans bildar de den bas vi utgår ifrån när vi skapar värde för våra intressenter.

Vår affärsmodell

Vår affärsmodell hjälper oss att sätta kunden i centrum i allt vi gör genom att sammankoppla värdeskapande för Scania med värdeskapande för kunderna. Det är bara genom att bidra till våra kunders lönsamhet som vi kan säkerställa vår egen lönsamhet.

Helhetssyn
För att kunna bidra till kundernas framgång behöver vi först ha god inblick i deras verksamheter.

Vi arbetar nära kunderna för att få en helhetssyn inte bara på deras transportbehov, utan också deras kunders behov (köparna av transport-tjänster). Genom att kombinera denna helhetssyn med en detaljerad kunskap om transportflödet i olika branscher kan vi skräddarsy lösningar för varje kunds behov. En helhetssyn kräver kunskap om påverkan och risker i hela värdekedjan och ekosystemet.

Skräddarsydda lösningar
Våra transportlösningar anpassas för varje kunds verksamhet för att öka intäkterna och minska kostnaderna. Målet är att eliminera slöseri och ineffektivitet i hela transportflödet med lösningar som skräddarsys utifrån våra tre pelare för hållbara transporter: energieffektivitet, förnybara bränslen och elektrifiering samt smarta och säkra transporter (se sidan 33).

Partnerskap
För att kunna skapa värde med skräddarsydda lösningar krävs ett nära samarbete med kunderna baserat på tillit och långsiktiga relationer. Vi ingår också partnerskap med andra intressenter från hela transport- och logistikekosystemet för att driva på omställningen till hållbara transporter. Se sidan 27 för mer information om våra partnerskap i ekosystemet.

Vår företagskultur: The Scania Way

Vårt värdeskapande är grundat i den företagskultur vi kallar The Scania Way. Denna kultur genomsyrar verksamheten och bygger på sex kärnvärden som speglar vårt sätt att tänka och vägleder oss i vårt dagliga arbete och beslutsfattande. Kärnvärdena hjälper oss att skapa värde för våra intressenter och slutligen att uppfylla Scanias syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Våra sex kärnvärden:

- Kunden först
- Respekt för individen
- Eliminering av slöseri
- Beslutsamhet
- Lagarda
- Integritet

+ Läs om The Scania Way och våra kärnvärden

Våra framgångsfaktorer

Genom åren har Scania utvecklat unika kunderbjudanden och arbetssätt som ger viktiga konkurrensfördelar och skapar ökat värde för våra kunder.

Vårt modulsystem
Våra skräddarsydda transportlösningar bygger på Scanias modulsystem. Hela produktutbudet är moduluppbyggt och består av gemensamma gränssnitt som gör det möjligt att kombinera olika komponenter och delar. Det gör att vi snabbt och enkelt kan skapa optimerade lösningar för olika kundbehov, användningsområden och marknader, till exempel genom att anpassa lastförmågan eller motoreffekten.

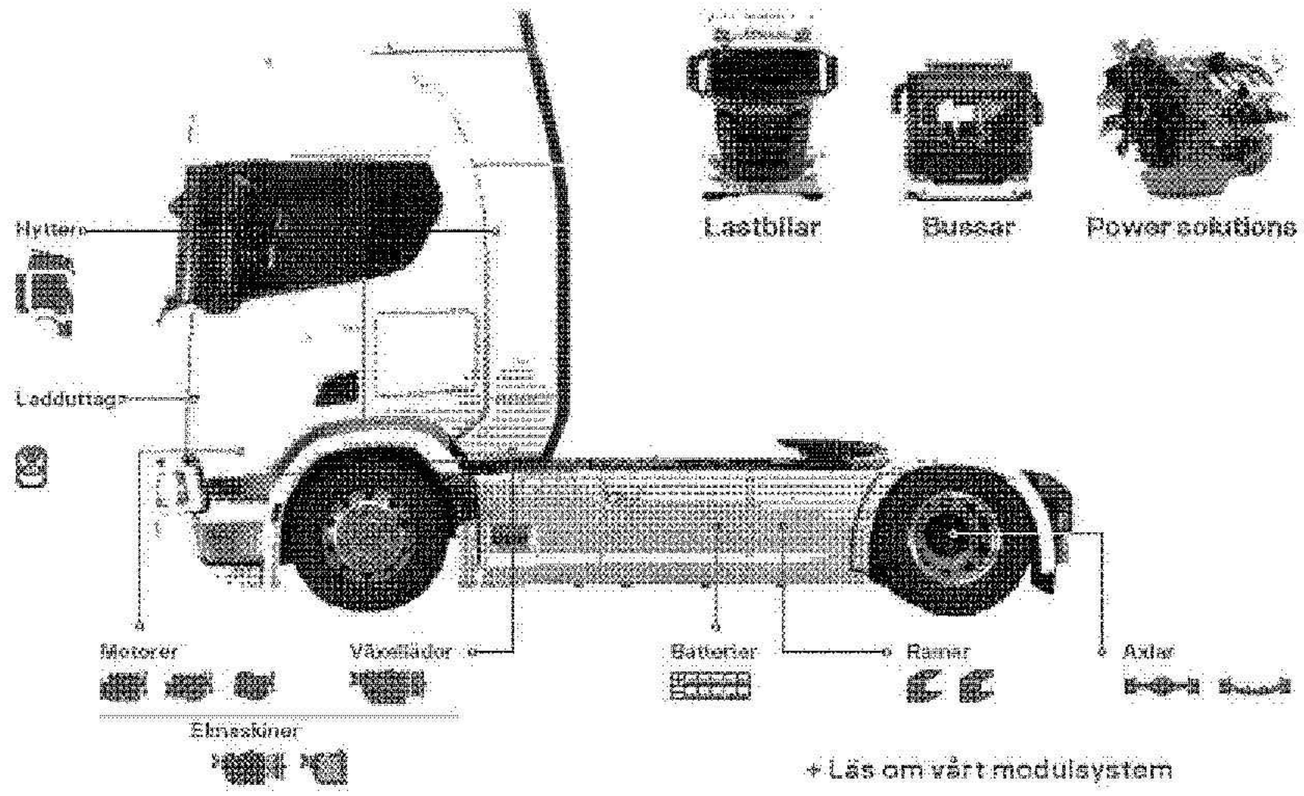
Modulariseringen ger oss ett effektivt och flexibelt produktionssystem där vi på kort tid kan införa nya tekniska lösningar, introducera dem på marknaden och skala upp produktionen. Våra hybrid- och batterifordon ingår i modulsystemet och kombinerar elfordonsteknik såsom batterier med andra väl beprövade komponenter från Scanias övriga lastbilsprogram.

Samma modultänkande som för fordon och hårdvara använder vi också när vi skapar tjänster och mjukvara.

Vårt servicenät
Skräddarsydda tjänster är viktiga för Scanias värdeskapande. Vårt servicenät med strategiskt belägna återförsäljare och verkstäder i anslutning till viktiga transportvägar och logistikcentra ger oss direktkontakt med kunderna och god insikt i deras marknad och affärsbehov. Nätet ger kunderna snabb tillgång till reservdelar, reparation, förarutbildning och skräddarsydda underhållsavtal. Det säkerställer fordonens prestanda och kundernas lönsamhet.

Uppkopplade fordon
Scania har idag omkring 560 000 uppkopplade fordon, motsvarande 64 procent av vår 10-års rullande vagnpark, och antalet ökar snabbt. Uppkopplingen ger oss detaljerad realtidsdata om fordonens prestanda, förarnas körsätt och kundernas transportflöden, vilket hjälper oss att förbättra erbjudandet i vårt servicenät. Det ger oss också möjlighet att utveckla avancerade säljverktyg och smarta tjänster som sänker bränsle-förbrukningen, maximerar tillgängligheten och ökar effektiviteten. Uppkoppling och datadelning är viktiga förutsättningar för hållbara transporter. Realtids-informationen ger oss exempelvis möjlighet att beräkna koldioxidutsläppen från våra fordon när de används av kunderna. Den informationen använder vi för att utforma vår koldioxidstrategi och uppfylla våra klimatmål, liksom för att hjälpa våra kunder och kundernas kunder att nå sina mål.

I takt med utvecklingen av ny transport-teknik kommer vårt datadrivna servicenät att spela en allt större roll i värde-skapandet för kunderna. Potentialen är enorm eftersom uppkopplade och självkörande fordon gör det möjligt att samordna och styra hela transportsystem med högre effektivitet och säkerhet. Det ger kraftigt minskade koldioxidutsläpp och skapar värde för hela ekosystemet för transporter.



+ Läs om vårt modulsystem

THE BIG PICTURE

Scania verkar i en komplex och föränderlig värld. Starka, samverkande sociala och ekonomiska krafter påverkar inte bara utformningen av framtidens transportsystem, utan också branschens möjlighet att leverera. Runt detta globala tillstånd formar vi vår strategi när Scanias affär nu utvecklas.

96 %
av tillväxten i städer kommer att ske i mindre utvecklade regioner i östra och södra Asien och Afrika.

70 %
av de globala växthusgasutsläppen sker i städer.

90 %
av jordens städer är belägna på de platser som är mest utsatta vid klimatförändring.

Källor:
Unesco
United Nations
UN-Habitat

Krafter som formar transportsystemet

Klimatkrisen, urbaniseringen och FN:s mål för hållbar utveckling är tre av de starkaste krafter som formar transportbranschen och bilden av ett hållbart transportsystem.

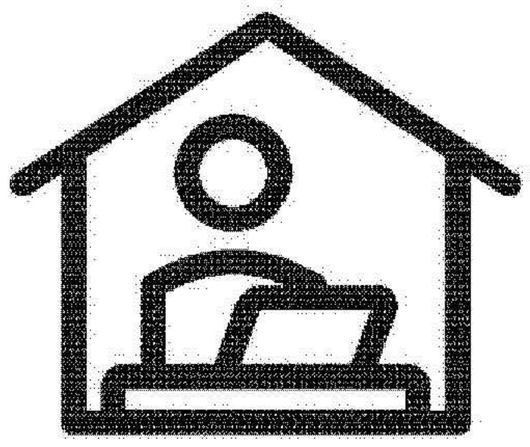
FN:s plan för hållbar utveckling, Agenda 2030, bygger på iden att social, ekonomisk och miljömässig utveckling samverkar. Det innebär att transportbranschen inte kan anta de globala utmaningarna ur ett snävt perspektiv, till exempel genom att fokusera på minskade koldioxidutsläpp utan att ta hänsyn till befolkningstillväxten i städer. Varje utmaning måste ses i ett helhetsperspektiv.

Tillgången till transporter och kommunikationsmedel är avgörande för en hållbar utveckling. Det understryks av FN:s mål för hållbar utveckling, UN's sustainable development goals (SDGs), varav flera direkt berör transporter. Här ingår exempelvis mål 8 om anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, mål 9 om hållbar industri, innovationer och infrastruktur, liksom mål 11 om hållbara städer och samhällen, där tillgången till kollektivtrafik tas upp.



Å andra sidan har transporter betydande inverkan på miljön. Jordens klimat och natur står inför en brytpunkt. I 2021 års rapport från FN:s klimatpanel IPCC drogs slutsatsen att det krävs en drastisk minskning av de globala växthusgasutsläppen under detta decennium för att undvika en katastrofal klimatförändring. Transporter står för en stor del av koldioxidutsläppen och vår bransch har därför en viktig roll att spela när dessa ska minskas.

Transporterna måste också möta urbaniseringens utmaningar. Befolkningstillväxten i städer medför ökade hälsorisker kopplade till luftföroreningar och trafiksäkerhet. Det finns också risk för bristande tillgång till transporter och att vissa invånare därmed utesluts, vilket drabbar utsatta grupper hårdast. En störningstålig och välplanerad transportinfrastruktur med väl valda lösningar kan motverka dessa effekter.



Urbanisering och covid-19

Befolkningen i städer väntas fortsätta att öka men det finns tecken på att covid-19 har påverkat urbaniseringstrenden. Efter decennier av tillväxt har pandemin fått befolkningen i megastäder att minska, särskilt i industrialiserade länder. Vissa tror att den nya modellen med hybridarbete kommer att innebära att den trenden fortsätter och att befolkningstillväxten då sker i närliggande mindre städer och stadsnära områden. Alla dessa trender medför nya krav på vår bransch och påverkar hur framtidens transportsystem kommer att se ut.

Verktyg för förändring

Vi lever i en tid av radikal och omvälvande teknisk utveckling. Nya verktyg och tekniker förändrar våra liv och arbetssätt. Några av innovationerna har stor betydelse för Scania och våra partners runtom i ekosystemet för transporter när vi verkar för att snabba på omställningen till hållbara transporter.

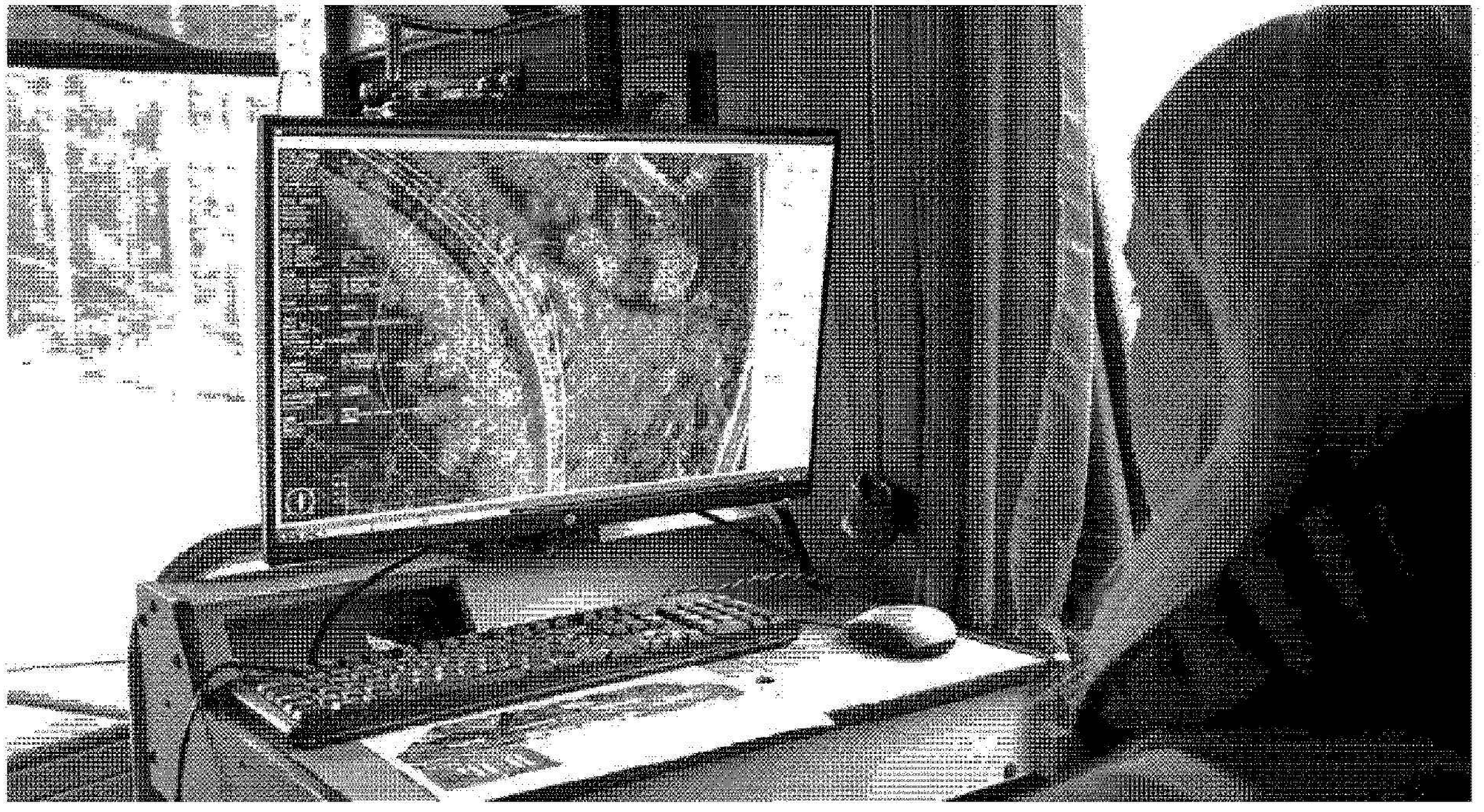
Eldrift är en sådan teknik. Elfordon går rent och tyst, utan utsläpp av partiklar och kväveoxid och med ett betydligt mindre koldioxidavtryck än fordon med förbränningsmotor. Det gäller särskilt när elen kommer från fossilfria energikällor. Batteritekniken förbättras snabbt och utveckling pågår av andra tekniker såsom bränsleceller.

Samtidigt driver digitaliseringen en snabb utveckling mot uppkopplade fordon som kontinuerligt alstrar och delar data. Uppkopplingen är en nyckel till hållbara transporter eftersom den möjliggör effektivare transportflöden med högre bränsleeffektivitet och minskade koldioxidutsläpp. Uppkoppling är också en förutsättning för självkörande fordon.

Den snabba framväxten av artificiell intelligens och andra tekniker har banat väg för autonoma transporter. Automation har stor potential att förbättra transporterna, exempelvis genom att möjliggöra säker transport i miljöer som är farlig för mänskliga förare. Tekniken öppnar också för förbättrad transporteffektivitet och minskad trängsel i städer.

Denna tekniska revolution omvandlar vår bransch och för med sig ny konkurrens. De etablerade företagen behöver genomgå ett kompetensskifte och agera mindre som traditionella tillverkare och mer som nytänkande teknikföretag. För detta krävs snabbrörlighet, flexibilitet och rätt färdigheter. Omvandlingen är redan långt gången inom Scania och idag jobbar fler av våra ingenjörer med mjukvaruutveckling än med hårdvarukonstruktion.

Övergången till hållbara transporter ställer inte bara krav på nytänkande bland fordonstillverkarna, utan inom hela transportekosystemet. För att tekniker såsom elektrifiering ska få tillräcklig utbredning måste infrastrukturen finnas på plats. Då behövs partnerskap och gemensamma initiativ från aktörer i hela ekosystemet, inklusive transportföretag, beslutsfattare, elbolag och leverantörer av infrastruktur.



Övergången till hållbara transporter kräver subventioner men också omfattande ekonomiska satsningar och där är grön finansiering en viktig förutsättning. Med exempelvis gröna obligationer kan investeringar styras till projekt som främjar hållbara transporter. EU:s gröna giv omfattar policyförslag som sätter ett pris på koldioxidutsläpp och gör alternativen till fossilbränsle mer konkurrenskraftiga.

Omställningsrisker och utmaningar

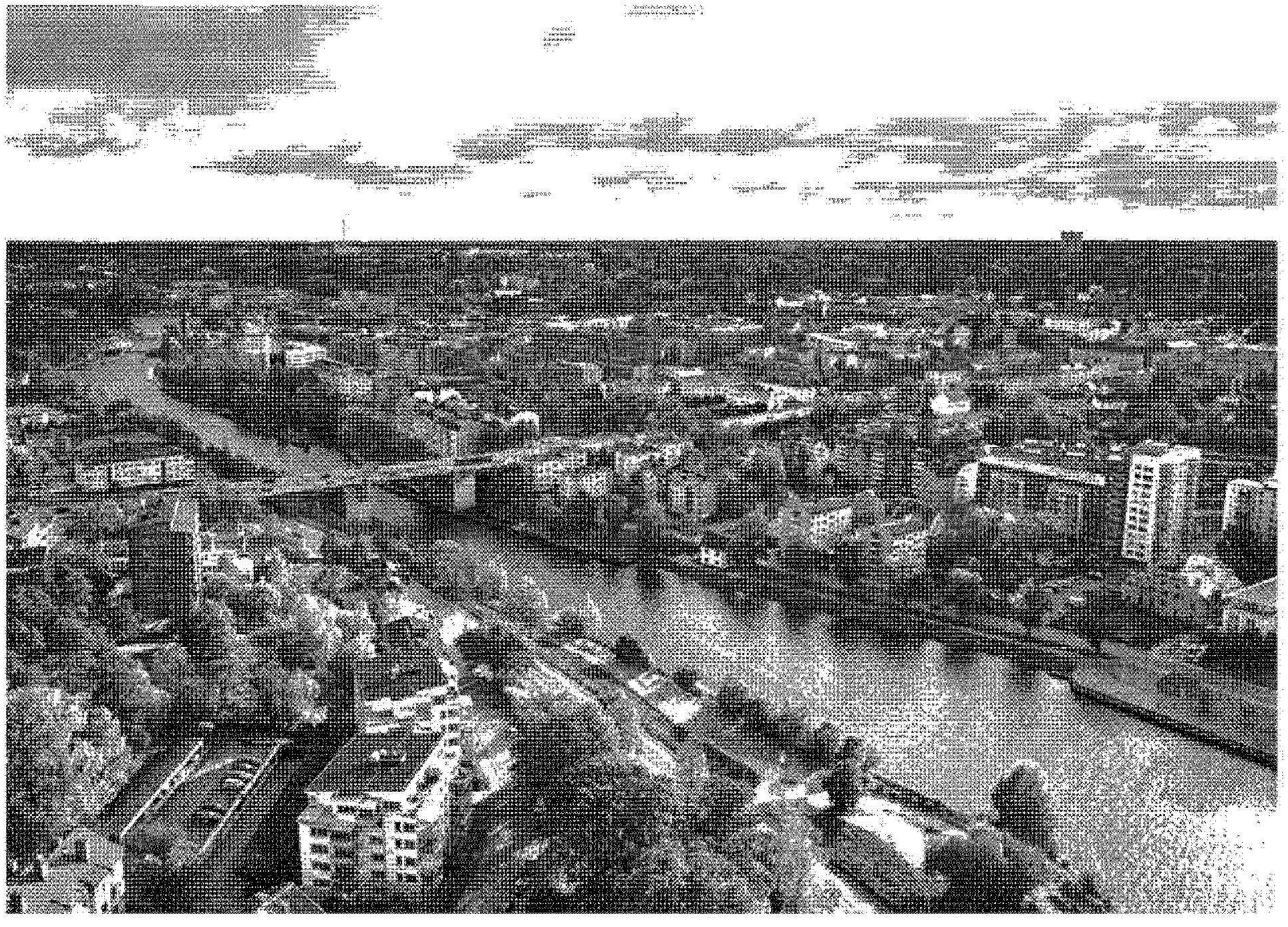
Världen har blivit mer volatil. Det politiska landskapet är polariserat med nationalistiska och populistiska influenser, splittring och politisk anspänning. Den ökade digitala uppkopplingen öppnar nya möjligheter men orsakar också spänningar och urholkad tillit. Allt detta leder till ett splittrat politiskt klimat som kan göra det svårare att genomföra den globala förändring av transportsystemet som krävs.

Parallellt med den politiska volatiliteten finns också en kraftig ekonomisk volatilitet som förstärkts av pandemin. Störningar i leveranskedjan har drabbat många industrier, däribland fordonsbranschen med brist på exempelvis halvledare. Denna typ av störningar hämmar produktionen och kan fördröja omställningen till hållbara, koldioxidfria transporter, till exempel genom att begränsa branschens möjligheter att öka produktionen av elektrifierade fordon.

Ett hållbart transportsystem måste vara tillgängligt för alla och här finns ytterligare en omställningsrisk. Ojämlikheten i samhället är stor vad gäller exempelvis resursanvändning, inkomst, hälsa, utbildning och arbete. Klimatförändringen kommer sannolikt att fördjupa klyftorna, vilket leder till ökad anspänning och risk för social oro och konflikter.

Bristande respekt för mänskliga rättigheter och korruption är andra allvarliga utmaningar. Risken för överträdelser av mänskliga rättigheter i leveranskedjan är en stor global fråga som tillsammans med korruption undermin erar såväl den ekonomiska och sociala utvecklingen som insatserna för att minska koldioxidutsläppen.

+ Läs om Scanias risker och riskhantering på sidan 40



VÅRT SYFTE DEFINIERAT

För Scania handlar hållbara transporter om mer än koldioxidminskning. Det gäller att uppfylla människors och samhällets behov i alla delar av ekosystemet för transporter.

Scanias syfte är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Men vad menar vi med hållbara transporter? De globala trender vår bransch står inför och de olika sätt som transporter påverkar världen är starkt sammankopplade. Ett verkligt hållbart transportsystem måste ta hänsyn till denna helhet – människan, samhället och miljön.

Transporter är redan idag en positiv kraft. Ett effektivt transportsystem är en av förutsättningarna för ett välfungerande samhälle. Ett smidigt flöde av gods och människor gynnar den sociala och ekonomiska utvecklingen. Det tryggar matförsörjningen, ger tillgång till utbildning och minskar fattigdomen.

Samtidigt har dagens transportsystem negativa konsekvenser. Transporter står för en stor del av koldioxidutsläppen och orsakar luftföroreningar, trängsel och trafikolyckor. Dagens system är inte heller fullt inkluderande då alla människor inte har tillgång till effektiva transporter.

Det behöver vi ändra på. Det behövs ett hållbart transportsystem som bibehåller alla fördelar men som är tillgängligt för fler människor, samtidigt som det minskar eller undviker negativa konsekvenser i linje med FN:s mål för hållbar utveckling. Kort sagt ett system som är tillgängligt för alla och som effektivt förflyttar gods och människor utan att riskera vår hälsa, säkerhet eller miljö.

Scania har en möjlighet och ett ansvar att leda denna omställning.

Världens befolkning ökar, vilket innebär att efterfrågan på transporter inte kommer att minska inom överskådlig tid. Därför är det viktigt att vi arbetar tillsammans som bransch och med andra aktörer i vårt ekosystem för att trygga ett hållbart transportsystem.

FN:s hållbarhetsmål understryker att de olika hållbarhetsfrågorna är sammankopplade med varandra. När vi ställer om transportsystemet måste vi tänka på att förändringar inom ett område kan orsaka nya problem på annat håll. Exempelvis ger elektrifieringen av transporter stora fördelar i form av minskade koldioxidutsläpp, men för också med sig sociala och miljömässiga risker när råvaror till batterier ska utvinnas och uttjänta batterier kasseras.

För att skapa ett hållbart transportsystem som uppfyller de komplexa och sammanvävda behoven hos människor, samhället och miljön måste vi ha helhetsbilden klar för oss.

Vision för hållbara transporter

Ett hållbart transportsystem ska sträva efter att vara inkluderande, säkert, rent och hälsosamt och ha låga koldioxidutsläpp. Alla dessa faktorer påverkar varandra och för att kunna utforma en hållbar transportlösning måste hänsyn tas till dem alla. Vissa av de här faktorerna jobbar Scania direkt med, andra huvudsakligen genom partnerskap och dialog.

Transporter ska vara inkluderande
Alla ska ha tillgång till transporter. Det gäller även brukare som av någon anledning inte har oinskränkt tillgång till dagens transportsystem. En bra transportlösning ger lika tillgång för alla, oavsett exempelvis kön.

Transporter ska vara säkra
Transporter ska vara säkra inte bara för föraren och de åkande, utan även övriga trafikanter såsom fotgängare, cyklister och andra fordon. Säkerhet omfattar också mer än trafiksäkerhet. Kvinnor ska till exempel känna sig trygga att åka kollektivt utan risk för trakasserier. Säkerhet har därmed också med inkludering att göra – en transportlösning som är osäker eller upplevs som osäker av vissa grupper är inte längre tillgänglig för alla.

Transporter ska vara rena
Transporterna ska ha minsta möjliga utsläpp och därmed bidra till bättre luft-, vatten- och jordkvalitet. Det kan ske genom att fordonen använder material som annars hade blivit avfall, till exempel biobränsle framställt ur spill från jordbruket. Fordonen ska också konstrueras så att avfallet minimeras i varje skede av livscykeln.

Transporter ska vara hälsosamma
Transportlösningarna ska minimera inverkan på människors hälsa. Fordon med lägre utsläpp bidrar till en hälsosammare miljö, särskilt i städer. Hållbara bränslen såsom biobränslen kan också gynna jord- och vattenkvaliteten. Hållbara transporter kan förbättra människors mentala hälsa genom att minska stress och andra hälsoproblem som framkallas av trafikbuller, köer och trängsel.

Transporter ska ha låga koldioxidutsläpp
Slutligen krävs av ett hållbart transportsystem att koldioxidutsläppen är låga. Det innebär att vi måste bryta beroendet av fossila bränslen och övergå till andra energikällor såsom el och förnybara bränslen. Vi behöver också förbättra energieffektiviteten och använda realtidsdata för att optimera transportflödet. För att kunna övergå till koldioxidsnåla transporter i den takt och omfattning som Parisavtalet kräver måste vi snabbt bygga upp den transport- och energiinfrastruktur som erfordras. Det är en omställning som kräver beslutsamhet och samordnade insatser av alla aktörer i transportekosystemet.

Så formas vår strategi

För att säkerställa att vi når våra mål för hållbara transporter har vi antagit en strategi (se sidan 17) baserad på tre huvudfaktorer.

Livscykelpåverkan
Genom nära dialog med Scanias intressenter har vi kartlagt våra produkters livscykelpåverkan på människor och miljö. Det gör att vi kan prioritera de områden som har störst inverkan och är viktigast för våra intressenter.

Globala trender
Förändringar i globala trender och marknadskrafter medför risker och möjligheter för vår verksamhet och vi utvärderar fortlöpande dessa risker utifrån olika scenarier. Riskbedömning är en grundläggande del av vår strategiprocess.

Vetenskap
Våra strategiska beslut styrs av oberoende vetenskapliga rön, såsom IPCC:s rapporter, och vår egen forskning. Våra mål för koldioxidminskning är godkända av SBTi (Science Based Targets initiative).

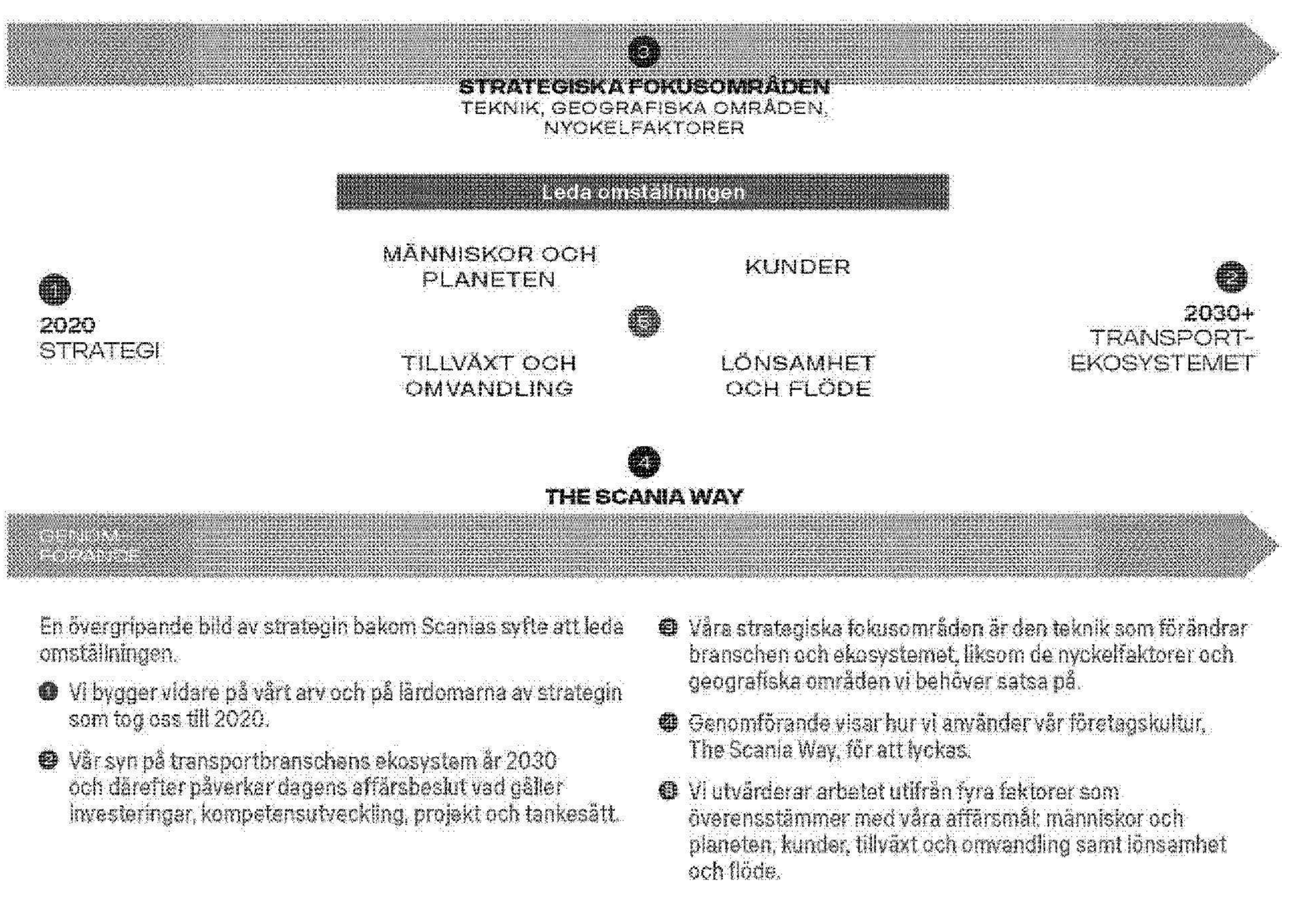
STRATEGIN FÖR ATT LEDA OMSTÄLLNINGEN

Världen förändras snabbt och för att kunna uppfylla vårt syfte måste Scania förändras med den.

När vi nu tar klivet in i en av de mest omvälvande tidsperioderna i Scanias historia gör vi det med en stark strategi som säkrar vår ställning som ledande i branschen och i omställningen till ett hållbart transportsystem.

De senaste åren har vi varit inriktade på att balansera tillväxt och lönsamhet, men också att bredda vårt produkt- och tjänsteerbjudande, vår geografiska närvaro och vår medarbetarstyrka och kompetens. Vi har därför goda förutsättningar att lyckas i dagens föränderliga affärsmiljö. Scanias nuvarande strategi som vägleder oss fram till 2025 bygger på den här starka grunden.

I strategin har vi kartlagt de tekniker, geografiska områden och nyckelfaktorer vi behöver investera i för att uppfylla vårt syfte och minska våra koldioxidutsläpp enligt eller utöver vad Parisavtalet anger. Vi kommer alltmer att använda autonom, uppkopplad och elektrifierad teknik (ACE, autonomous, connected, electric) och integrera denna i de tre pelare vi använder för att utforma hållbara transportlösningar (se sidan 33).

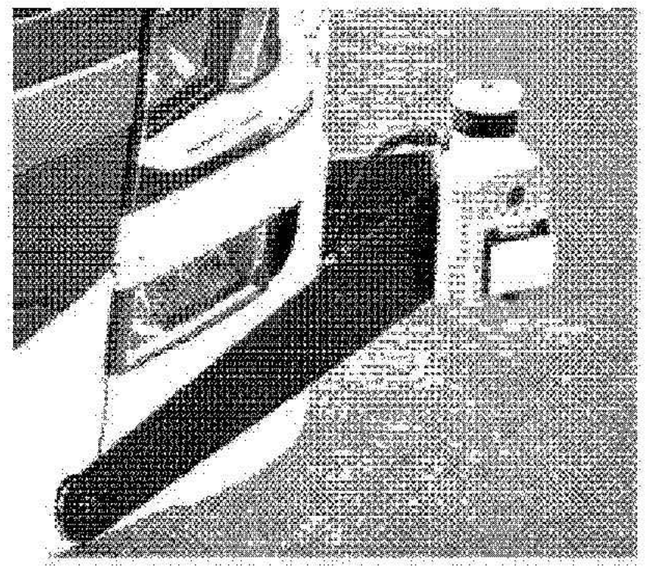


En övergripande bild av strategin bakom Scanias syfte att leda omställningen.

1. Vi bygger vidare på vårt arv och på lärdomarna av strategin som tog oss till 2020.
2. Vår syn på transportbranschens ekosystem år 2030 och därefter påverkar dagens affärsbeslut vad gäller investeringar, kompetensutveckling, projekt och tankesätt.
3. Våra strategiska fokusområden är den teknik som förändrar branschen och ekosystemet, liksom de nyckelfaktorer och geografiska områden vi behöver satsa på.
4. Genomförande visar hur vi använder vår företagskultur, The Scania Way, för att lyckas.
5. Vi utvärderar arbetet utifrån fyra faktorer som överensstämmer med våra affärsmål: människor och planeten, kunder, tillväxt och omvandling samt lönsamhet och flöde.

VÅR OMVANDLING

De tekniska, miljömässiga och sociala förändringar som sker i världen medför att Scania måste genomgå en omfattande omvandling under det kommande decenniet. Förändringarna gör vi inom tre huvudsakliga områden.



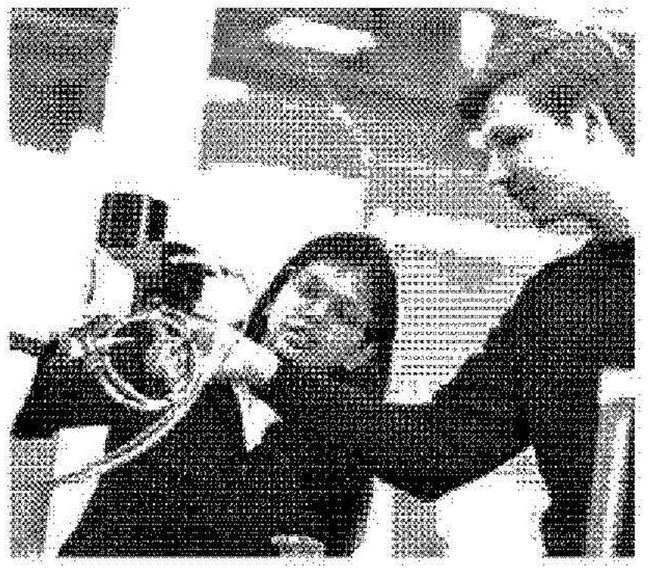
Teknik

Framväxande transportteknik såsom elektrifiering, uppkoppling och automation omvandlar vår bransch och är viktiga förutsättningar för ett hållbart transportsystem. Vi arbetar därför med att säkerställa Scanias kompetens och kunnande inom dessa områden. Kompetensen är avgörande för att vi ska behålla vår konkurrenskraft i den nya affärsmiljön och kunna utveckla produktportföljen mot ökad hållbarhet. Den nya tekniken ger möjlighet till nya affärsmodeller och vi måste därför utveckla vårt erbjudande för att säkerställa att kunderna får bästa möjliga värde.



Geografisk närvaro

Förändringarna i vårt affärslandskap kräver att vi rör oss in på nya marknader och territorier. För att driva förändringen i global skala måste vi vara en global aktör i vårt ekosystem. Som en del av vår strategi siktar vi på att Kina ska bli den tredje pelaren i vårt industrisystem, vid sidan av Europa och Latinamerika. Med en strategisk etablering i Kina kommer vi att kunna ta oss in på asiatiska marknader med vårt starka erbjudande inom hållbara transporter. Kina är också en av de största och snabbast utvecklande marknaderna i världen och genom att vara en integrerad del av den frigörs en stor potential för tillgång till innovation och banbrytande transportteknik.



Nyckelfaktorer

Digitalisering och informationsteknik är viktiga verktyg för att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Insamlad data används i allt större utsträckning för att öka produktiviteten och effektiviteten. För att höja värdet på vårt kunderbjudande integrerar vi informationsteknik i affärsstrategin, vilket också kräver förändringar av vår företagskultur och vårt tankesätt. Vi måste vara snabbrörliga och flexibla och fungera mer som en mjukvaru- och tjänsteleverantör än en traditionell tillverkare.

Förmågan att verkställa

För att säkerställa att vi kan verkställa vår strategi och genomföra nödvändiga affärsmässiga förändringar gör vi också några viktiga ändringar av hur Scania fungerar. Vi började införa en ny operativ modell under 2021 i syfte att stärka fyra avgörande förmågor i organisationen. De är:

Snabbrörlighet och flexibilitet
Vi ska vara snabba att införa nya lösningar och strategier, reagera på förändringar och justera färdriktningen.

Utveckling och leverans av lösningar
Med gedigen insikt i kundernas verksamheter utvecklar och levererar vi transportlösningar som fullt ut uppfyller deras behov.

Kundsamarbete
Vi ska ta in våra kunder i utvecklingsprocessen och arbeta nära dem för att tillsammans utforska affärsmöjligheter och reagera snabbare när kundbehoven ändras.

Medarbetarengagemang
Vi ska inspirera och möjliggöra för alla Scanias medarbetare att bidra till omställningen. Vi ska främja entreprenörsandan inom Scania och låta medarbetarna verka i självständiga arbetslag med stor mångfald för att lösa komplexa problem.

För att möjliggöra den nya operativa modellen har vi också förändrat våra metoder och arbetssätt, liksom hur vår organisation är strukturerad och styrs.

Vi har övergått till en **värdeflödesbaserad styrning**. Det nya styrsättet är uppbyggt kring värdeflöden, med tvärfunktionella arbetslag som har mandat att fatta beslut.

Vi har justerat våra **metoder och arbetssätt** genom att vidareutveckla företagskulturen The Scania Way så att den blir mer utforskande, med flexibla och lättrörliga arbetssätt.

Vi har också gjort några **organisatoriska förändringar** för att möjliggöra dessa omställningar. Förändringarna rör de industriella och kommersiella delarna av organisationen såväl som affärsutvecklingen och gör oss ännu bättre rustade inför framtiden.

Ett nytt arbetsliv

I Scanias omvandling och nya arbetssätt ingår att ge medarbetarna en ökad rörlighet och flexibilitet och att säkerställa att arbetsplatsen uppfyller varje individs, arbetslags och avdelnings behov. The Scania Work Playbook anger hur vi skapar en inkluderande och attraktiv arbetsplats där alla har möjlighet att bidra på bästa sätt.

+ Läs om Scania Work Playbook

FOKUS PÅ HÅLLBARHET

Vår strategi styrs av tre hållbarhetsprioriteringar: social hållbarhet, cirkulär affär och koldioxidminskning baserat på var vi har störst påverkan under hela vår produktlivscykel.

Hållbarhet står i centrum för Scanias affärsstrategi. Vårt strategiska hållbarhetsarbete börjar och slutar med medarbetarna. Vi anser att efterfrågan på hållbara transporter formas av människors och samhällets behov i linje med FN:s Agenda 2030 och globala mål för hållbar utveckling.

Det strategiska arbetet förutsätter att vi förstår Scanias påverkan, inklusive riskerna och möjligheterna i alla delar av produkternas livscykel, så att vi kan välja mål och åtgärder som följer vetenskapen. Vi har identifierat tre nyckelområden inom hållbarhet som ska genomsyra hela vår verksamhet: social hållbarhet, cirkulär affär och koldioxidminskning. Områdena är sammankopplade och beroende av varandra.

Genom att arbeta mot uppsatta mål inom dessa områden får vi bättre förutsättningar att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Vi har gjort ambitiösa åtaganden på samtliga områden. För att uppfylla åtagandena krävs djärva, omvälvande förändringar som berör alla delar av vår verksamhet.

Eftersom områdena är beroende av varandra behöver vi arbeta tvärfunktionellt. Scanias hållbarhetsråd är vårt forum för tvärfunktionell samordning och här följs samtliga tre fokusområden upp som en del av vår affärsstrategi.

Social hållbarhet

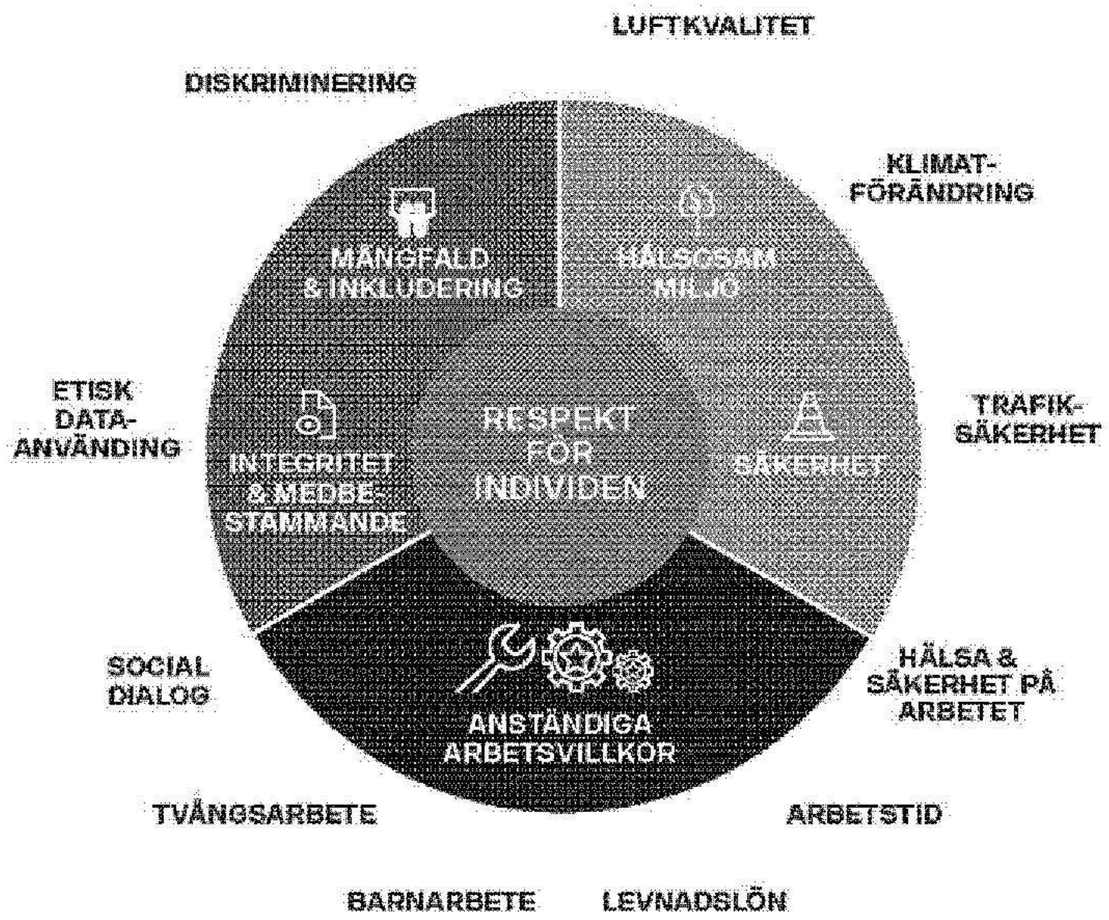
För att kunna leda omställningen till hållbara transporter behöver Scania genomgå en av de största omvandlingarna i företagets historia. För den omvandlingen är vi beroende av medarbetarna. De är Scanias viktigaste framgångsfaktor och vi behöver säkerställa att alla är engagerade i förändringsarbetet och får komma till tals.

Vi anser att en hållbar omställning av transportsystemet måste vara rättvis och komma alla till del – att ingen lämnas utanför och att alla får nytta av förändringarna. Vi måste se till att vi inte löser en utmaning men samtidigt skapar en ny på annat håll. Övergången till elektrifierade transporter är avgörande för ett fossilfritt transportsystem, men det är ingen hållbar lösning om vi inte också beaktar den sociala påverkan och ser till att de mänskliga rättigheterna upprätthålls, exempelvis vid utvinningen av råmaterial som behövs för att tillverka batterier. Allt fler av våra kunder och långivare ställer frågor om detta och det ingår i allt högre grad i vårt erbjudande att ge svar på frågorna.

Mänskliga rättigheter
I hållbart företagande ingår enligt Scania att handla etiskt och med integritet i alla delar av värdekedjan. Vi försvarar och upprätthåller mänskliga rättigheter i vår egen verksamhet och i leveranskedjan, i enlighet med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. I Scanias policy för mänskliga rättigheter beskrivs våra principer och förväntningar och hur dessa styr våra beslut och affärsrelationer.

Vi utvecklar också gemensamma rutiner inom Volkswagenkoncernen för bedömning och hantering av risker relaterade till mänskliga rättigheter i leveranskedjan, bland annat vid inköp av råmaterial (se sidan 24 och 146).

I samråd med medarbetare och affärspartners har vi identifierat de områden där vår verksamhet har störst påverkan på mänskliga rättigheter och där vi har möjlighet att göra skillnad. Illustrationen visar våra fem prioriterade områden och de viktigaste frågorna inom dessa. Vi har ett ansvar att hantera dessa frågor i hela Scanias värdekedja.



Cirkulär affär

Vi ser cirkularitet som nästa stora trend och som en av förutsättningarna för att vi ska kunna uppfylla Scanias syfte och strategi att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Den cirkulära ekonomiska modellen, där livscykeln för resurser förlängs så långt som möjligt, är inte bara mer hållbar utan har också tydliga affärsmässiga fördelar. De ändrade förutsättningarna i affärsmiljön, med fokus flyttat från fordon till kompletta lösningar, möjliggör alltmer cirkulära affärsmodeller.

Det cirkulära tänkandet rör alla delar av Scanias verksamhet. Det får oss att ifrågasätta hur vi konstruerar och tillverkar produkter, vår påverkan i och kunskap om värdekedjan, liksom hur vi kan ta fram nya affärsmodeller och skapa värde för kunderna. Därför undersöker vi möjligheterna med cirkulärt tänkande i olika delar av vår värdekedja.

I den processen ingår att utforska nya affärsmodeller, göra förbättringar i leveranskedjan, förlänga produkternas livscykel, optimera användningen av resurser och energi, stärka andrahandsvärdet på våra produkter, liksom att öka återtillverkningen av reservdelar och främja återbruk av komponenter och återvinning av utljänta produkter. I takt med att transportsystemet blir alltmer elektrifierat utforskar vi affärsmöjligheterna inom produkters andra liv (second life), såväl som återvinning och återbruk av batterier och råmaterial.

En cirkulär affär minskar inte bara användningen av naturresurser, utan även koldioxidutsläppen. Cirkularitet ger därmed ett bidrag till koldioxidminskningen. Framställning av råmaterial är en energislukande process, vilket innebär att vi gör en stor resursbesparing varje gång vi återbrukar, återtillverkar eller återvinner.



Minskade koldioxidutsläpp

Princip för utsläppsberäkning

Scania utgår ifrån Greenhouse Gas Protocol och använder principen för beräkning av koldioxidutsläpp från fordon i drift. Vår ingång är tanken genom värdekedjan, från produktion och distribution av bränsle eller el, till växthusgasutsläpp från fordonet och det omkringliggande. Vi tar hänsyn till utsläppen från exempelvis produktion och bortforsling av restprodukter vid tillverkning av ett fordons koldioxidavtryck. Även vi anser att bästa sättet att beräkna utsläppen är WTW (Well-to-Wheel) och tar därför hänsyn till transporter från leverantörer och transporter till och från de olika kundernas fordon. Exempelvis är växtgas och biogas ungefär samma utsläpp från avgasröret, medan livscykelanalyserna för biogas är väsentligt lägre än för en WTW-beräkning av utsläppen.

Transportbranschen står för en betydande andel av de globala växthusgasutsläppen. Eftersom vi starkt bidrar till problemen är det viktigt att vi också är en del av lösningen. Att minska koldioxidutsläppen är inte bara viktigt med tanke på klimatriskerna, utan också vår framtida konkurrenskraft. För att hantera Scanias klimatpåverkan och riskerna kopplade till den minskar vi koldioxidutsläppen i alla delar av vår värdekedja och på alla tänkbara sätt.

Vetenskapliga mål

År 2020 blev vi första tillverkare av tunga fordon att anta vetenskapligt baserade mål för koldioxidminskning. Dessa mål är integrerade i våra affärsmål och påverkar prioriteringen i alla delar av verksamheten, från produktion till produktutveckling och försäljning.

Vi har åtagit oss att halvera utsläppen från Scanias egen verksamhet från år 2015 till 2025. Men vårt åtagande går mycket längre än så. Eftersom mer än 90 procent av Scanias utsläpp uppstår när fordonen används av kunderna har vi också målet att minska dessa koldioxidutsläpp med 20 procent under samma period.

Så når vi målen

50% minskning av koldioxidutsläpp från egen verksamhet till 2025

För att nå målen för Scanias egna verksamhet arbetar vi inom tre områden. Det första är att eliminera slöseri. Det andra är att förbättra energieffektiviteten genom att investera i maskiner och utrustning som förbrukar mindre energi än tidigare. Det tredje är att kontinuerligt söka möjligheter att övergå från fossilbränsle till förnybar energi runtom i verksamheten.

20% minskning av koldioxidutsläpp från våra produkter i drift till 2025

För att minska utsläppen som uppstår vid driften av våra fordon behöver vi dels förbättra effektiviteten i de vanliga drivlinorna och öka andelen förnybart bränsle, dels öka produktionen och försäljningen av elektrifierade fordon (se sidan 23 om vägen till elektrifiering).

Även om elektrifiering är nyckeln till det övergripande koldioxidmålet, är effektiva drivlinor också avgörande för att vi ska nå våra mål. Scanias nya drivlina är ett viktigt steg på vägen (se sidan 34).

Dessa åtgärder kombineras med andra initiativ och tjänster som ytterligare minskar koldioxidutsläppen i både traditionella och elektrifierade fordon. Exempel på detta är Scanias individanpassade förarutbildning som förbättrar energieffektiviteten, optimering av fordonsspecifikationer och nya modeller för försörjning av fossilfri el och förnybara bränslen till kunderna.

Aktiviteterna stöds av centralt samordnade arbetsgrupper som säkerställer att vi har resurser att följa upp och verkställa beslutade åtgärder. Målen bryts också ner på regional nivå, per affärsenhet och per affärsområde (exempelvis lastbilar och bussar) för uppföljning och åtgärd.

Uppdatering om vetenskapliga mål

Nyckeltalen för Scanias egen verksamhet (scope 1 och 2) och våra produkter när de används (scope 3) visade en liten ökning av utsläppen jämfört med föregående år. Det är en följd av de svårigheter som fordonsbranschen har behövt hantera sedan covid-19-pandemin bröt ut år 2020. Med kunder vänder för alla våra marknader och hos var och en samtidigt är det nödvändigt att försäljningsmixen och produktionsvolymerna ska matchas med varandra. Utvecklingen förbättras också av lanseringen av våra nästa drivlinor och den nya driftlinan Scania Super. Så när är förhoppningen att kunna se en positiv trend mot målen för 2025. Våra viktigaste nyckeltal och en analys av utfallen finns på sidan 140. Vi arbetar för närvarande med att ta fram nya vetenskapliga mål som ska gälla från och med 2026. Mer information om detta kommer att finnas i nästa årsredovisning.

Minskade utsläpp i leverantörskedjan

Vi är en del av Scanias leverantörskedja och kan därför också påverka koldioxidutsläpp som sker hos våra leverantörer. Därför har vi tillsammans med våra leverantörer tagit fram en vägledning för att minska koldioxidavtrycket från våra produkter när de används. Arbetet innebär att införa initiativ för minskade utsläpp i leverantörskedjan.

Vårt mål är att 45 leverantörer av våra största tillverkningskedjor, som tillsammans står för 80 procent av utsläppen, ska ha utformat och påbörjat åtgärder för koldioxidminskning i leverantörskedjan inför slutet av 2030 som ligger i linje med 1,5 gradersmålet. Det innebär en reduktion på 25 till 30 procents koldioxidutsläpp per producerad enhet. Vi har identifierat de största utsläppskällorna, fastställt åtgärder och tagit fram en vägledning för koldioxidminskning i leverantörskedjan. Inför 2030 har vi utformat åtgärder för koldioxidminskning i leverantörskedjan inför slutet av 2030 som ligger i linje med 1,5 gradersmålet. Det innebär en reduktion på 25 till 30 procents koldioxidutsläpp per producerad enhet. Vi har identifierat de största utsläppskällorna, fastställt åtgärder och tagit fram en vägledning för koldioxidminskning i leverantörskedjan. Minskningarna åstadkommer vi bland annat med hjälp av nyteknikslösningar, övergång till förnybar energi och ökad användning av återvunnet material i produktionen.

Just här är vi beroende av vår rents mot minskade koldioxidutsläpp i leverantörskedjan. Vi arbetar för att prioritera åtgärderna så att vår strategi till slut ska omfatta hela Scanias leverantörskedja.

+ Komplett rapportering om våra vetenskapliga mål och definition på sidan 140

Fokus på vår största påverkan

SCOPES

Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor

Indirekta utsläpp från produktionen av inköpt energi, värme och ånga

3 Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

>90 %

av Scanias totala utsläpp uppstår vid kundernas användning av lastbilar och bussar.

Koldioxidstrategi som följer vetenskapen

1,5°C

50 %

Minskning av koldioxidutsläpp från egen verksamhet till 2025
(Ton CO_2e jämfört med 2015)

20 %

Minskning av koldioxidutsläpp från våra lastbilar och bussar i drift till 2025
(Ton CO_2e per km, producerade fordon 2015- jämfört med 2025)

Så når vi målen

SÅ MINSKAR VI UTSLÄPPEN FRÅN EGEN VERKSAMHET

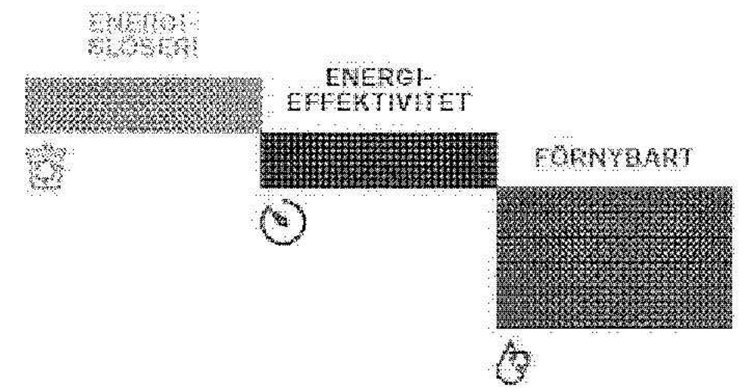
ENERGISLÖSERI
Eliminera energisläppen genom kontinuerliga förbättringar

ENERGIEFFEKTIVITET
Optimera uppvärmning, ventilation, belysning i våra anläggningar och produktionsprocesser

FÖRNYBART
Inköp av fossilfri el och övergång till förnybara bränslen

BASÅR 2015

-37 %



MÅL 2025

SÅ MINSKAR VI UTSLÄPPEN I DRIFT HOS KUND

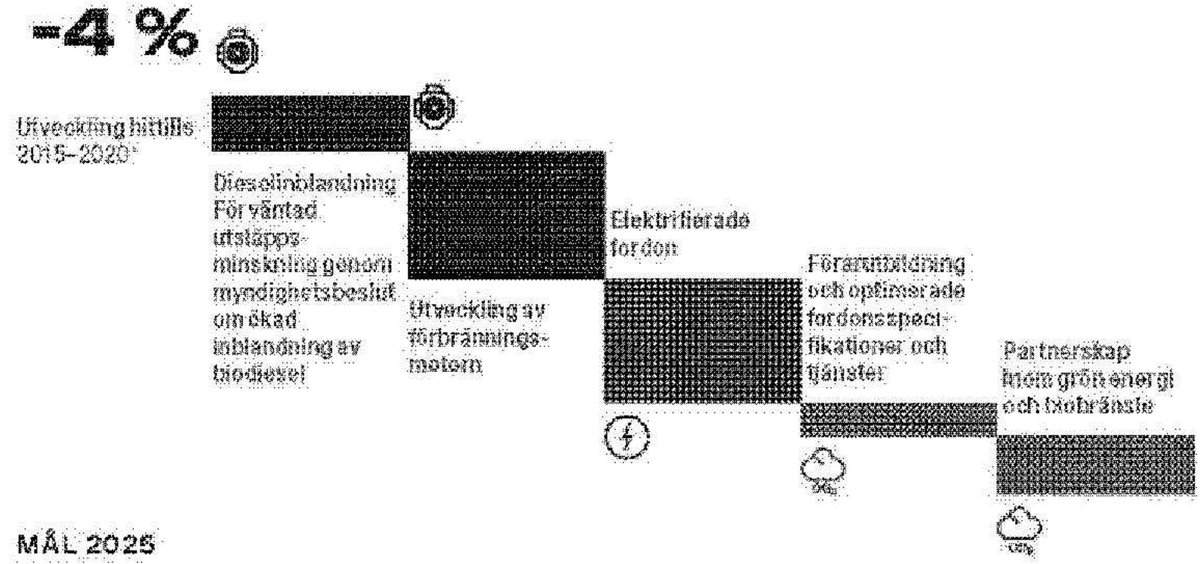
KONVENTIONELLA DRIVLINOR
Förbättra bränsleeffektiviteten i traditionella förbränningsmotorer

ELEKTRIFIERING
Öka försäljningen av elektrifierade fordon

RELATERADE INITIATIV
Kringliggande faktorer som bidrar till koldioxidminskning med både konventionell och elektrifierad teknik

BASÅR 2015

-4 %



MÅL 2025

* Indata är koldioxidekvivalenter per km under 12 månaders drift från och med månaden efter produktionsmånaden. Rapporteringen släpar därför efter ett år.

ELEKTRIFIERING – NYCKELN TILL FOSSILFRIA TRANSPORTER

För Scania är framtiden elektrisk. Det är ett teknikskifte som kommer att förändra vår verksamhet.

De fossilbränsledrivna fordonens tid lider mot sitt slut. För ett hållbart transportsystem krävs en snabb minskning av koldioxidutsläppen och för det krävs snabbt ökad användning av elfordon.

En viktig del av Scanias strategi är att minska koldioxidutsläppen från vår rullande vagnpark och till det har vi ett vetenskapligt baserat mål som driver oss. Övergången till elfordon är avgörande för att vi ska nå detta mål.

50 %

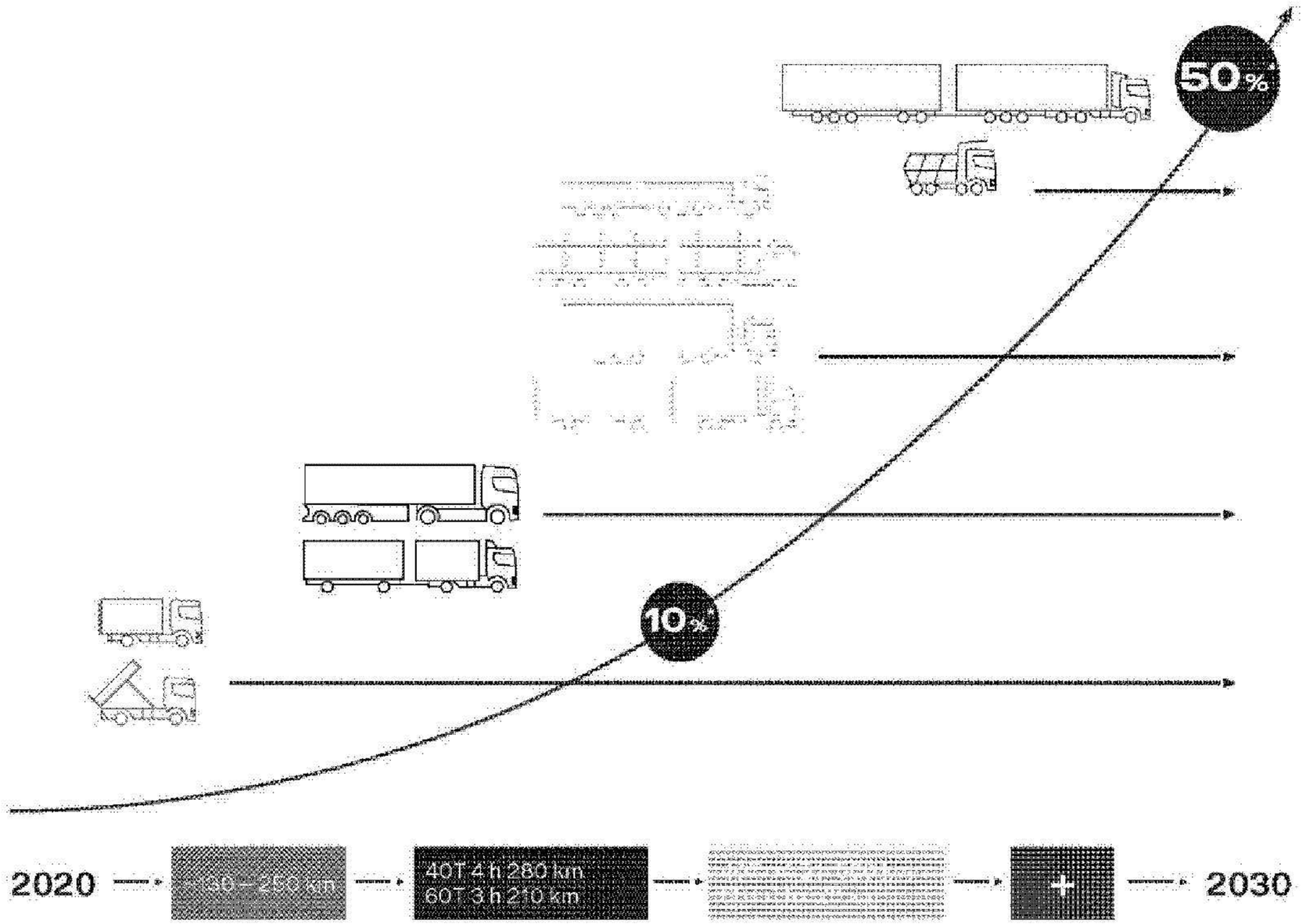
År 2030 beräknas mer än hälften av vår försäljningsvolym av nya fordon komma från elfordon.

Vår väg till elektrifiering

Scanias elektrifieringsresa började redan år 2014 med hybridbussar, följt av hybridlastbilar 2016. Idag har vi ett omfattande utbud av laddhybrider och fullt eldrivna fordon. Under 2020 lanserade vi Scanias första batterilastbil, avsedd för stadstrafik. Lanseringen var det första steget på vår väg mot elektrifiering med en ökad produktion av elfordon, inklusive lastbilar med kapacitet att frakta tyngre last över längre sträckor. Vi arbetar också med partners inom batterier och laddinfrastruktur för att minska laddtiden för denna typ av fordon. År 2023 kommer vi att erbjuda lastbilar som efter 45 minuters laddning kan dra 40 ton i fyra timmar eller 60 ton i tre timmar.



Vägen till elektrifiering



* Vårt mål är att elektrifierade fordon ska utgöra 10 procent av vår totala fordonsförsäljning år 2025 och 50 procent år 2030.

Så får vi infrastrukturen på plats

För omställningen till elektrifierade transporter krävs mer än bara rätt fordon. Inte minst behöver vi se till att övergången är ekonomiskt gångbar för våra kunder. Då krävs att den totala driftkostnaden för ett elfordon åtminstone är likvärdig med kostnaden för ett fossilbränsledrivet alternativ. Scania förordar subventioner och andra ekonomiska incitament som ett sätt att minska kostnaden för elfordon, liksom åtgärder som ökar kostnaden för fordon med högre totala utsläpp (well-to-wheel) såsom vägtullar och energiskatt.

Den andra stora utmaningen är att få infrastrukturen på plats. Bristen på laddinfrastruktur är ett av de främsta hindren för elektrifierade transporter. Frågan är särskilt viktig för tunga nyttofordon eftersom de ställer högre krav på laddutrustningen och i de flesta fall till och med behöver egen infrastruktur.

Utbyggnaden av elinfrastruktur är en omfattande utmaning som kräver samordnade insatser i hela transportekosystemet. Därför samarbetar Scania med andra aktörer, såsom transportörer (våra kunder), transportköpare och infrastrukturleverantörer. Ett aktuellt exempel på partnerskap är ett planerat snabbladdningsnät för tunga fordon, där Scanias ägare TRATON GROUP samarbetar med Daimler Truck och Volvo Group. Scania samarbetar också med den globala franska energi- och tjänstekoncernen ENGIE, och dess dotterföretag EVBox Group, för att tillhandahålla kompletta depåladdningslösningar till transportörer i 13 europeiska länder.

Elektrifieringen förändrar vår bransch

Övergången till eldrift innebär inte bara en radikal förändring av transportsystemet, utan även av Scanias verksamhet. Vi kommer alltmer att inrikta vår försäljning på tjänster och erbjuda våra kunder kompletta e-mobilitetslösningar med alltifrån inköp av förnybar energi till installation och underhåll av laddutrustning. Försäljning av batterimoduler, batteripaket och tillhörande styrsystem kommer också att utgöra en allt större del av vår verksamhet.

Så minskar vi påverkan från elektrifierade transporter

Elektrifieringen är avgörande för att minska utsläppen från transporter. Men för att elfordonen ska vara verkligt hållbara måste vi hantera påverkan i alla delar av fordonens livscykel, till exempel genom att se till att de drivs med fossilfri energi, minska koldioxidpåverkan vid tillverkningen och ta hand om uttjänta batterier.

Under 2021 stärkte vi vårt samarbete med Northvolt och gjorde ytterligare en investering i detta företag som bryter ny mark inom hållbara batterier. Northvolt använder en cirkulär produktionsmodell, där materialet från uttjänta batterier tas tillvara och används i nytillverkningen. Tack vare tillskottet från Scania och andra investerare kan Northvolt bygga ut sin svenska fabrik från 40 GWh till 60 GWh och möta efterfrågan när allt fler kunder byter till eldrivna fordon. I slutet av året satte Northvolt samman det första litiumjonbatteriet vid fabriken i Skellefteå och kundleveranserna inleds under 2022.

Elektrifiering och råmaterial – ny påverkan, nya utmaningar

Elektrifierade transporter ger stora miljöfördelar, men leder också till utmaningar i delar av värdekedjan. Det gäller till exempel den sociala och miljömässiga påverkan vid framtagningen av råmaterial för tillverkning av batterier. Gruvorna som utvinner exempelvis kobolt och litium påverkar miljön och har haft problem med dåliga arbetsvillkor och bristande respekt för mänskliga rättigheter med förekomst av barnarbete.

Scanias avsikt är att omställningen till elektrifierade transporter ska ske hållbart och ansvarsfullt, med hänsyn tagen till påverkan från utvinning av metaller och mineraler.

Hittills har ett stort hinder för ansvarsfulla inköp varit avsaknaden av tillförlitlig information om påverkan från råmaterialutvinning. För att råda bot på detta har Scania arbetat tillsammans med externa partners för att ta fram riskbedömningar och öka transparensen i råmaterialkedjan.

Under 2021 tog vi flera viktiga steg på området. Tillsammans med Volkswagen Group publicerade vi Responsible Raw Materials Report, den första rapporten av sitt slag i fordonsbranschen.

Rapporten bygger på insikter från vårt gemensamma system för hantering av mänskliga rättigheter vid råmaterialinköp.

Ett annat stort steg var lanseringen av plattformen Raw Material Outlook, framtagen i samarbete med initiativet Drive Sustainability. Denna publika plattform kan användas av företag i fordonsbranschen för att identifiera och hantera miljömässiga och sociala risker kopplade till vissa råmaterial.

Tillsammans med Volkswagenkoncernen stödjer vi också fältprojekt som förbättrar levnadsvillkoren i småskaliga gruvor runtom i världen. Två exempel är Cobalt for Development i Demokratiska republiken Kongo och Responsible Lithium Partnership i Chile.

Utvinning av mineraler i djuphav orsakar allvarliga skador på miljön, med förstörda ekosystem och förlust av unik biologisk mångfald. Under 2021 anslöt vi oss till dem som efterfrågar ett moratorium för djuphavsgruvor och åtog oss att före någon typ av brytning från djuphavsbottnen sker så måste det tydligt kunna visas att aktiviteten kan göras utan skada på de marina livet.

Jämförelse av miljöpåverkan

Ellastbilar orsakar inga utsläpp direkt från avgasröret, men det ger inte en fullständig bild av klimatpåverkan. Lastbilar ger upphov till koldioxidutsläpp under hela livscykeln, inte bara från energin som används till att driva fordonet utan också kopplat till inköpta råmaterial och skrotningen av uttjänta fordon.

För att förstå batterilastbilarnas verkliga påverkan, och hur de står sig mot fossilbränsledrivna alternativ, behövde vi bättre kunskap om påverkan under hela livscykeln. Scania blev den första tillverkaren av tunga fordon att genomföra en livscykelanalys (LCA) av batterilastbilar. Analysen gällde distributionskörning i stadstrafik och regionalt i Europa, under genomsnittliga driftförhållanden och elektricitetsmixar, och genomfördes enligt den internationellt accepterade ISO 14040/44-metoden.

Bland de viktigaste slutsatserna var att livscykelutsläppen av koldioxid för batterilastbilar är markant lägre än för fossilbränsledrivna lastbilar, även med dagens energimix i EU. Analysen visade också att:

- Produktionen av en batterilastbil har större koldioxidpåverkan än av en lastbil med förbränningsmotor, främst på grund av den extra energi som går åt vid tillverkningen av batterier. Trots det är påverkan betydligt lägre för batterifordon sett till hela livscykeln tack vare de minskade koldioxid-utsläppen under användningsfasen.
- Med dagens energimix i EU är klimatpåverkan efter två års drift lägre från en batterilastbil än från en fossilbränsledriven lastbil.
- Tillverkningen av batterier står för något mer än 40 procent av koldioxid-utsläppen från produktionen av batterilastbilar. Här finns stor förbättringspotential eftersom batteritillverkarna minskar sina koldioxidutsläpp och ökar användningen av fossilfri elektricitet.



Livscykelutsläpp av koldioxid: batterilastbil jämfört med lastbil med förbränningsmotor

-38 %

koldioxidutsläpp med EU:s nuvarande energimix.

-63 %

koldioxidutsläpp med EU:s tänkta energimix år 2030.

-86 %

koldioxid med 100% fossilfri energi.

”Studien visar tydligt att det är användningsfasen som är den känsliga punkten för tunga fordon. Det är därför viktigt att våra kunder kan använda fossilfri elektricitet. Påverkan från batteritillverkningen hanterar vi inom vår inköpsprocess och genom nära samarbeten med leverantörer.”

Dora Burul, Senior Development Engineer, Scania

Batteri eller bränslecell



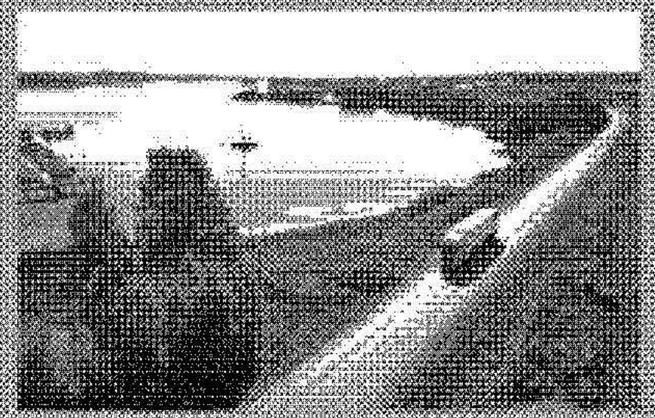
Utöver batteridrivna fordon utvecklas också fordon med vätgasbränsleceller som ett alternativ för koldioxidfri transport.

Scania anser att vätgas kan ha betydelse för energiomställningen och klimatmålen, framförallt i tillverkningsprocessen för fossilfritt stål. Bränslecellsfordon har dock nackdelar jämfört med batteridrivna fordon i form av stora effektivitets-förluster vid framställningen och distributionen av vätgas, liksom vid omvandlingen tillbaka till elektricitet. Vi fortsätter att utforska vätgas som en lösning för vissa tillämpningar, men vårt fokus är inriktat på utvecklingen av teknik och infrastruktur för batterifordon.

SÅ FÖRVERKLIGAR VI STRATEGIN

På Scanias olika marknader runtom i världen arbetar vi tillsammans med kunder och andra partners för att göra verklighet av hållbara transporter.

Scanias leder omställningen till hållbara transporter på tre sätt:



Partnerskap i ekosystemet

Genom opinionsbildning och partnerskap med andra aktörer i transportsystemet, skapar vi förutsättningar för en ökad användning av hållbara transporter.

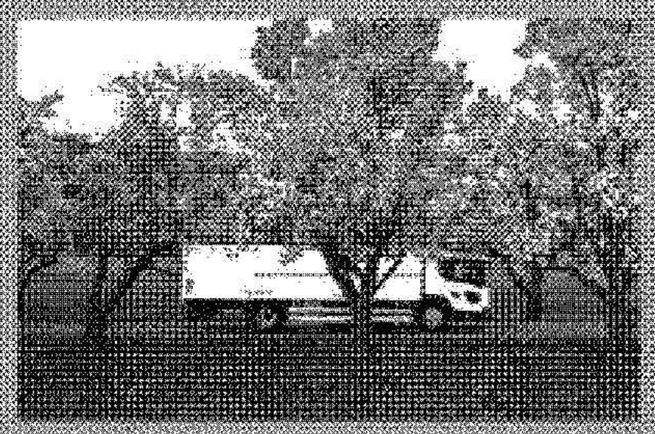
› Se sidan 27–29



Innovation för nutid och framtid

Vi arbetar med partners i framkant av utvecklingen för att göra nytta av ny och framväxande teknik och snabbt introducera den på marknaden.

› Se sidan 30–32



Verkar för hållbara lösningar

Vi verkar med helhetsperspektiv och mångfald för att skapa hållbara lösningar som är tillgängliga här och nu med ett nära på obefintligt klimatavtryck.

› Se sidan 33–35



PARTNERSKAP I EKOSYSTEMET

Genom opinionsbildning och partnerskap med andra aktörer i transportekosystemet skapar vi förutsättningar för en ökad användning av hållbara transporter.

Vad krävs för att hållbara transporter ska bli verklighet? Vår teknik kan bidra till lösningen, men inte ensam. Vi är övertygade om att hållbara bränslen och fordon är nyckeln till att minska utsläppen från transporter. Men för att nå dit behöver vi ha en dialog med andra aktörer i samhället. Det är också nödvändigt att påverka förutsättningarna för att skapa en hållbar transportsektor. Vi arbetar därför med opinionsbildning och partnerskap för att påskynda övergången till hållbara transporter.

Grön energi

Möjligheten att nå noll utsläpp från transporter beror inte bara på fordon utan även på energi. Det enda sättet att kunna utveckla lösningar till att reducera klimatavtrycket är om det finns tillgång till förnybara energikällor. Elektrifiering till exempel innebär att grön energi flyttar bara utsläppen från avgasröret till den punkt där elen produceras.

Hållbart framställda biobränslen

År 2021 förväntar vi att 50 procent av Scanias försäljning av nya fordon kommer från elfordon, liksom Scania fordon som redan rullar på vägarna där vårt biobränsleinnehåll kommer motsvara 90 procent av det totalt använda vagnbränslet. Scandinavian fortfarande att drivas av förbränningsmotorer. Därför är klimatmålen beroende av minskade utsläpp även från dessa och det är här som hållbara bränslen har en viktig roll att spela. Alla våra dieselfordon kan köras på HVO (hydrerad vegetabilisk olja) utan att några anpassningar och alla våra gasfordon kan köras på biometan (uppgraderad biogas), vilket kan minska koldioxidutsläppen med mellan 80 och 90 procent. Att öka tillgången till hållbart framställda biobränslen är avgörande för att vi ska kunna minska utsläppen i enlighet med Parisavtalet.

Partnerskap i ekosystemet

Denna omfattande omvandling av infrastrukturen är en förutsättning som är alltför stor för enskilda företag eller organisationer. Men det innebär inte att vi kommer att utveckla tillräckligt fortskridet för att nå målen i Parisavtalet. Det bygger på förmågan att samarbeta tillsammans med andra aktörer för att påskynda förändringen. Därför arbetar vi för att få till stånd de systemförändringar som krävs för att hållbara transporter på plats.

Vi har strategiska partnerskap med våra viktigaste intressenter såsom bussbyggare, transportköpare, elbolag, infrastrukturleverantörer och andra fordonstillverkare – inklusive direkta konkurrenter.

Det handlar inte bara om att påskynda omställningen genom partnerskap med andra aktörer som vi tillsammans kan bygga ekosystem som är hållbara transporter – oavsett märke, bränsle eller teknik. Vi arbetar för att bidra till att hela ekosystemet överensstämmer med Parisavtalet och därför att vi tror att hållbart är lönsamt för kunderna och för oss. Genom att stödja initiativ som Global Fuel Economy Initiative och Drive to Zero, som verkar för ökad tillväxt och att alla får nytta av övergången till hållbara transporter.

Vid årsskiftet var det totalt 1 000 elbussar och elektriska lastbilar på vägarna runt om i världen som hade levererats från Scanias tillverkningsanläggningar.

För att kunna göra stora investeringar och samordnade insatser behöver Scania samarbeta med andra aktörer i transportekosystemet.

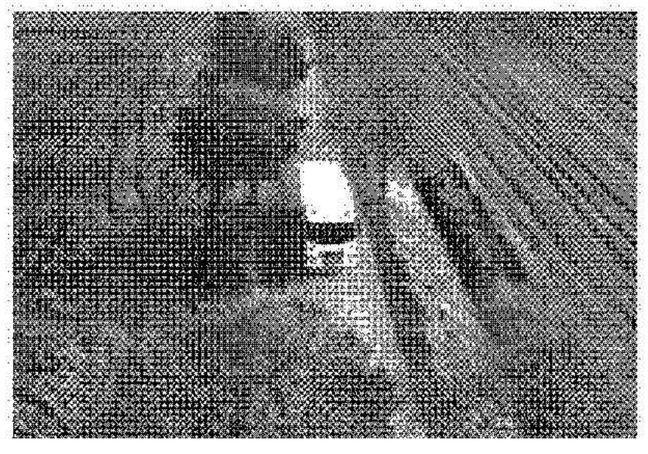
Att hållbart framställda biobränslen används är också viktigt.

Ett tillförlitligt laddnät

Utbyggnaden av laddinfrastruktur är en förutsättning för att våra kunder ska kunna ladda sina fordon när och var det passar dem bäst. Det är också viktigt att det finns ett tillförlitligt och väl utbyggt laddnät. I dialog med kunder är det också tydligt att det är ett område som är avgörande för att få kunderna att gå över till elfordon. Vilket i sin tur är en förutsättning för att uppnå hållbara transporter.

Åtaganden

Utsläppsfria lastbilar och bussar
Under Transportdagen vid COP26 tillkännagav Scania sitt stöd för det första globala samförståndsavtalet (MoU, Memorandum of Understanding) gällande lastbilar och bussar med nollutsläpp. Avtalet är ett gemensamt initiativ av länder och ledande företag som arbetar för nollutsläpp av koldioxid från lastbilar och bussar år 2050. Initiativet leds av CALSTART, en organisation för hållbara transporter, tillsammans med Nederländernas regering.

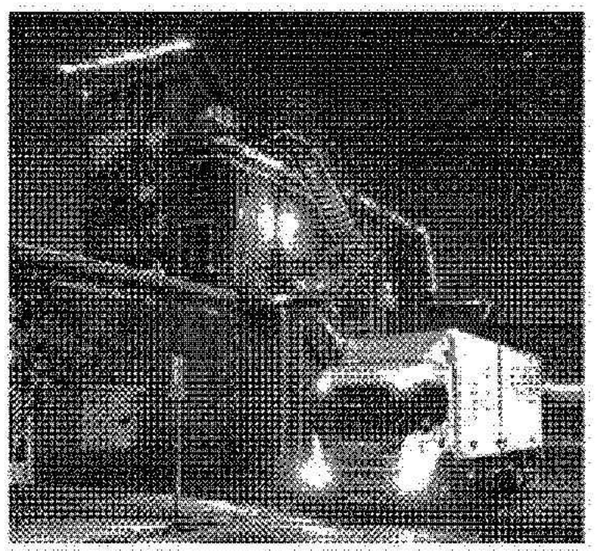


Partnerskap

First Movers Coalition – ökar efterfrågan på koldioxidfri transport
Scania är en av grundarna av First Movers Coalition, ett initiativ som ska verka för inköp av lågutsläppsprodukter i sektorer där det anses svårt att minska koldioxid-utsläppen, till exempel stål- och transport-branscherna. Som medlem åtar sig Scania att köpa grönt stål och att öka hållbarheten i vår inkommande och utgående logistik.

Europeiskt laddnät för tunga fordon
TRATON GROUP, Daimler Truck och Volvo Group har skrivit ett bindande avtal om utbyggnad och drift av ett allmänt laddnät för tunga batteridrivna lastbilar och bussar i Europa. De gemensamma målen är att snabbt få igång utbyggnaden av laddinfrastruktur, stärka kundernas förtroende för tekniken och bidra till EU:s omställning till klimatneutrala transporter.

Parterna avser att investera sammanlagt 500 miljoner euro för att bygga och driva minst 1 700 snabbladdande stationer med fossil energi i anslutning till motorvägar, logistikcenter och andra viktiga knutpunkter.



Vägar till nollutsläpp
Det är möjligt att nå noll nettoutsläpp från nyttotransporter år 2050, men då krävs samarbete inom hela transportekosystemet. Så löd resonemanget vid starten av Pathways Coalition, ett strategiskt partnerskap skapat av Scania och andra ledande globala företag från olika delar av transportvärdekedjan. Koalitionen förespråkar branschöverskridande samarbete, där vi lär av varandra och lyfter fram de bästa arbetsmetoderna för att påskynda minskningen av koldioxidutsläpp från tunga transporter.

The Pathways Coalition grundar sig på studien The Pathways Study.

+ Läs The Pathways Study

+ Läs om The Pathways Coalition

"Varje Scanialastbil innehåller omkring fem ton stål. Med hållbart producerat stål tar vi ett jättekliv mot utsläppsfrihet i hela värdekedjan."

Anders Williamsson, chef för Industrial Operations på Scania

Fossilfritt stål – ett steg mot utsläppsfria tunga fordon
För Scania är det inte bara koldioxiden som kommer ur avgasröret som har betydelse, utan vi vill minska koldioxid-påverkan i alla delar av våra produkters livscykel. I mars 2021 tog vi ännu ett steg i den riktningen med en stor investering i H2 Green Steel (H2GS) som bygger ett nytt stålverk i Boden.

H2GS använder en ny tillverkningsmetod där hållbart producerad vätgas minskar koldioxidutsläppen med 95 procent per producerat ton stål. Med stål från H2GS minskar Scania kraftigt koldioxidavtrycket sett till produkternas hela livscykel. Vi följer också utvecklingen med fossilfri stålproduktion i det banbrytande svenska HYBRIT-projektet, ett samarbete mellan SSAB, LKAB och Vattenfall.

Biometan – tar kunderna närmare hållbarhet
I december undertecknade Scania en biometandeklaration tillsammans med andra företag i transportbranschen, elbolag och andra ledande företag. Undertecknarna anser att biometan är den mest kostnadseffektiva, skalbara och hållbara förnybara gas som finns tillgänglig idag och att den har en funktion att fylla även i framtidens klimatneutrala energisystem.

Biometan minskar inte bara utsläppen från transporter, utan bidrar också till hållbarhet och jobbskapande i jordbruket, där avfall kan tas tillvara. Scania vill därför stödja en snabb ökning av produktionen och användningen av biometan som bränsle inom EU.

Biometan kan användas i gasdrivna lastbilar utan några anpassningar av motorn. Det innebär att många av Scanias kunder kan sänka sina kostnader och samtidigt förbättra sin hållbarhet, utan dyra ombyggnationer av fordonen. Ett exempel är det belgiska transport-företaget Van de Poel som tillsammans med bränsleleverantören Drive Systems och Scania bedriver ett pilotprojekt för att öka användningen av biometan i vagnparken som annars körs på flytande naturgas (LNG).

Biometandeklarationen är ett initiativ som leds av den ideella organisationen Gas for Climate som förordar förnybar gas som en lösning för att nå EU:s mål om noll nettoutsläpp av koldioxid.

Intressenter och opinionsbildning

Stödjer EU:s gröna giv
Kraftfulla politiska initiativ är en av förutsättningarna för ett hållbart transportsystem och det finns positiva tecken på att politiken rör sig i den riktningen. EU:s gröna giv stakar ut en väg till ett klimatneutralt Europa, där minskade koldioxidutsläpp från transporter är en viktig komponent.

I gröna given finns förslag som höjer kostnaden för att släppa ut koldioxid och gör alternativ till fossilbränslen mer konkurrenskraftiga. Initiativet ska också bidra till en snabbare utbyggnad av laddinfrastruktur för att främja användningen av elfordon. Scania anser att några av förslagen bör ses över, exempelvis för att hänsyn ska tas till koldioxidpåverkan i hela värdekedjan istället för enbart avgasutsläppen, men vi välkomnar gröna given som ett sätt att påskynda övergången till ett koldioxidfritt transportsystem.



"Jag fick mycket positiva vibbar av diskussionerna om transporter. Det finns en insikt om att branschen hittills inte har bidragit tillräckligt och en vilja att ändra på det och agera snabbt."

Andreas Follér,
hållbarhetschef på Scania

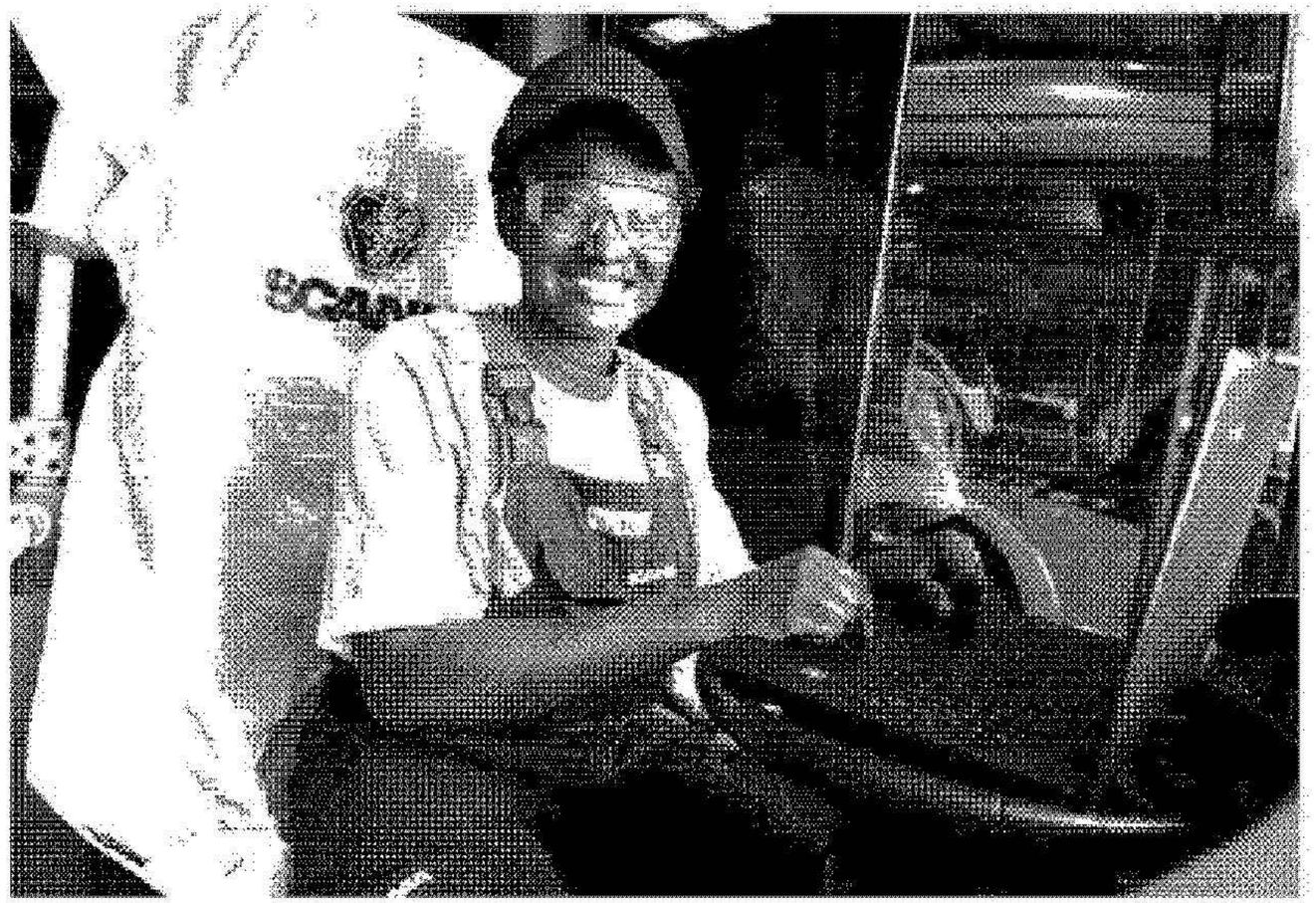
COP26 – Scania deltar i klimatdebatten
I november 2021 samlades ledande politiker vid FN:s klimatmöte COP26 i Glasgow, som beskrivs som ett av de viktigaste mötena i historien. Scania deltog bland annat i diskussioner om utmaningarna med att minska koldioxidutsläppen från transporter. Konferensen samlade ledande branschföreträdare, partners och kunder för diskussioner om hur vi bäst samarbetar i transportekosystemet för att påskynda omställningen det kommande decenniet.

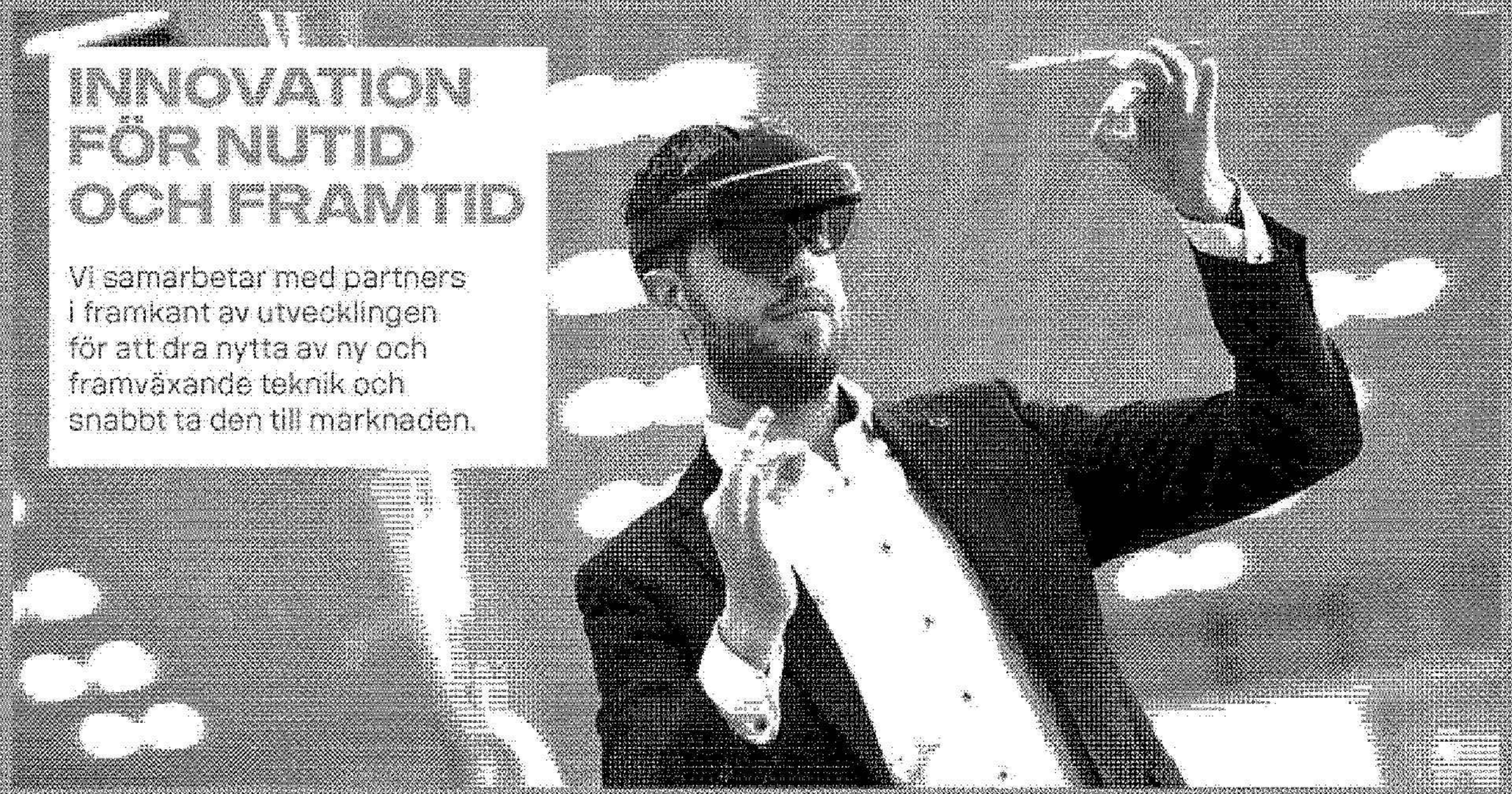


Scanias hållbarhetsforum
I maj 2021 deltog inflytelserika experter och beslutsfattare i vårt återkommande hållbarhetsforum, Scania Sustainable Transport Forum, som sändes live från Stockholm. Forumet utforskade utmaningarna och möjligheterna med koldioxidminskningen, med inspirerande diskussioner om alltifrån energiförsörjning till batterier och infrastruktur. Värd för forumet var den världsledande klimatforskaren professor Johan Rockström och bland de inbjudna talarna fanns Christiana Figueres, en av grundarna av Global Optimism och drivande bakom Parisavtalet.

För en stark och inkluderande jobbåterhämtning
Pandemin har haft stor inverkan på många arbetsmarknader och ekonomier, med en förlust på motsvarande 255 miljoner heltidsjobb under 2020. I oktober deltog Scania i en särskild paneldiskussion inom ramen för Global Deal. Diskussionen handlade om hur social dialog kan bidra till en stark och könsinkluderande jobbåterhämtning och skapa en arbetsmarknad med produktiva och värdiga arbetstillfällen för alla.

Samarbete på arbetsplatsen ger hållbar verksamhet
Scania i Östafrika har arbetat med Swedish Workplace Programme, ett initiativ som hjälper chefer och personal att tillsammans lösa problem och förbättra inlärningen av nya färdigheter, jämställdhet och mångfald på arbetsplatsen. Initiativet har lett till ett öppnare och mer konstruktivt utbyte mellan Scanias chefer och fackrepresentanter, färre störningar i verksamheten och bättre arbetsvillkor för medarbetarna.





Framväxande teknik och nya arbetssätt skakar om transportbranschen och ger en ledande aktör inom tunga transporter som Scania bra förutsättningar för denna utveckling. Genom att använda innovationens kraft hittar vi svar på några av de viktigaste hållbarhetsfrågorna, från transporter i storstadsmiljö till klimatförändring.

Teknik såsom elektrifiering och automation förändrar redan vår affärsidé och ger möjlighet till nya intäktsbringande affärsmodeller. För den som vill komma först är dynamisk arbetsmiljö med chansen att göra skillnad i världen är Scania en bra arbetsplats.

Scania svarar på utmaningarna genom att skapa ett erbjudande som tillgodoser kundernas behov av innovation och nytänkande för att uppnå en bättre framtid för transporter.

- Forskning och utveckling
- Utforskande av nya affärsmodeller
- Utveckling av vår företagskultur och kompetens

Forskning och utveckling

Vi satsar stort på teknik för hållbara lösningar som finns tillgängliga idag samtidigt som vi utvecklar framgångsrika transportlösningar.

För att kunna erbjuda de bästa transporterna här och nu investerar vi såväl i elektrifiering som effektiva drivlinor för bränsle. Vi lägger också grunden för framtiden genom banbrytande arbete inom områden såsom autonoma transporter.

Vår tekniska forskning och utveckling utvecklas av Scanias medlemsföretag och produktutvecklingen sker nära kunder och samarbetspartners i nätverk för att säkerställa att lösningarna fungerar i verkligheten för våra kunder.

Utforskande av nya affärsmodeller

Den snabba tekniska förändringen i transportbranschen påverkar också hur Scania gör affärer. Nyskapande teknik såsom elektrifiering och automatisering ändrar vår affär, och det är grunden för vår lönsamhet att kunna tillhandahålla de bästa lösningarna för att passa kundernas behov och uppdraget att bidra till ett hållbart transportsystem. Därför måste vi ständigt utforska nya möjliga sätt att skapa värde för våra kunder på ett långsiktigt hållbart sätt.

Som en del av innovationsarbetet utforskar vi olika möjligheter i nära samarbete med våra kunder för att fullt ut förstå deras behov. Vi kartlägger både

- närliggande möjligheter som ligger nära vår kärnverksamhet och
- långsiktiga affärsmöjligheter som är mer omvälvande och beroende av transportsystemets framtida utveckling.

Utveckling av vår företagskultur och kompetens

När vår affär utvecklas måste vi se till att ha de färdigheter och det kunnande som behövs för att maximalt dra nytta av dessa möjligheter. Det säkerställer vi genom att skapa förutsättningar för kontinuerlig medarbetarutveckling, med fokus på de färdigheter vi behöver framöver. Ett nära samarbete med externa parter är också viktigt för att kunna attrahera och behålla de bästa talangerna och för att kunna bygga upp en gränsöverskridande ekosystem.

Mångfald är en viktig källa till innovation för Scania. Vår nätverksplattform Scania Growth Capital investerar i teknikföretag som bidrar till omställningen till ett hållbart transportsystem liksom företag som utvecklar omvälvande teknik och affärsmodeller inom fordons- och transportindustrierna. Genom att utforska områden kan Scania identifiera nya möjligheter att komplettera vårt befintliga erbjudande.

Ett sätt för Scania att få tillgång till rätt kompetens är att utnyttja den oerhörda potential som redan finns inom företaget. Det gör vi genom programmet Skill Capture – en uppsättning workshops som syftar till att identifiera och dra nytta av medarbetarnas färdigheter. Genom Scania Academy erbjuder vi också skräddarsydda program för att hjälpa medarbetare att utveckla de färdigheter de behöver i morgondagens transportbransch.

För att främja ett alert tankesätt har vi ändrat vår organisationsstruktur på ett sätt som gör Scania mer dynamiskt, med större frihet för medarbetare att ta på sig nya roller, byta karriär och pröva nya arbetsuppgifter. Scania Innovation Factory fostrar entreprenörer inom företaget och ger medarbetare den kunskap och det stöd de behöver för att utveckla sina idéer och marknadsintroducera dem som produkter och tjänster.

Scania anser att innovation är beroende av nya perspektiv och eftersträvar därför en arbetsmiljö med mångfald, där olikheter uppmärksammas och värdesätts.

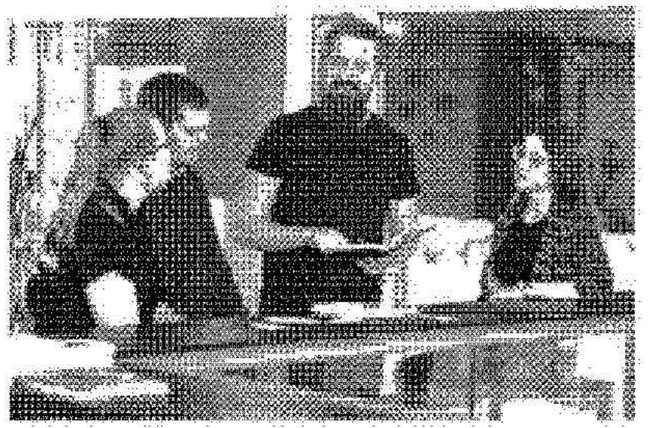
Innovation Factory

Innovation Factory är en uppstartsprocess där intraprenörer får tid, resurser och stöd för att utforska och utveckla nya affärsmöjligheter för Scania.

Det började med tio team på ett "idéläger" där potentialen i olika affärsidéer utvärderades och deltagarna fick lära sig mer om entreprenörskap. Fyra av teamen fick sedan möjlighet att vidareutveckla sin idé.

– Den här processen ger Scania möjlighet att öppna nya intäktsströmmar utanför kärnverksamheten. Genom nära samarbete med kunder och partners i ekosystemet stärker vi vår långsiktiga konkurrenskraft, säger Scanias innovationschef Anton Wieselblad.

De utvalda projekten bidrar med nya innovativa lösningar inom strategiskt viktiga områden för Scania, såsom hållbarhet, elektrifiering, digitalisering och informationsteknik.



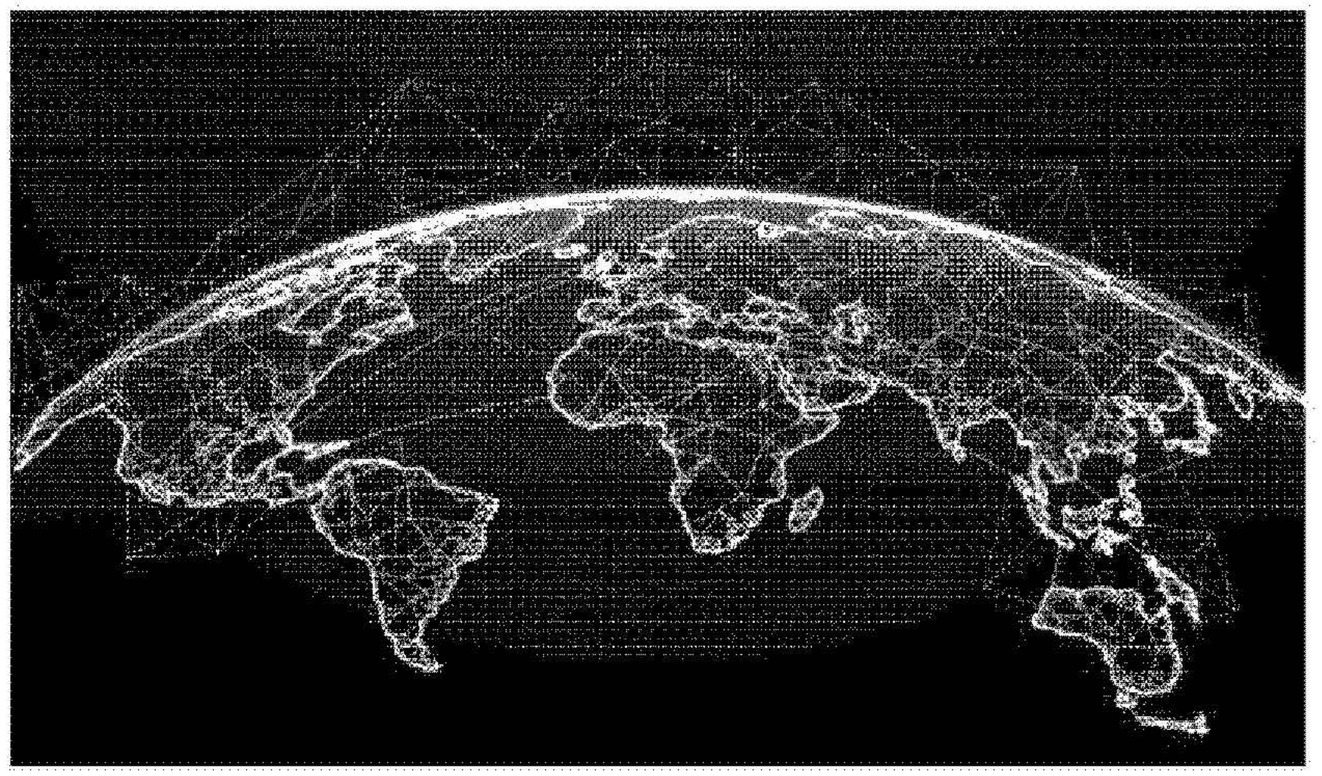
Teamen deltar i seminarier och får tillgång till coachning och arbetar med sina affärsidéer på samma sätt som i ett nystartat företag.

Innovation Factory är en möjlighet för Scaniamedarbetare att bredda kompetensen, inspireras av andra och jobba snabbrörligt i en miljö präglad av entreprenörskap.

Combient – tar vara på entreprenörsandan

Framväxande teknik såsom automation och artificiell intelligens kan göra mycket för hållbarheten i transportsystemet. Scania arbetar nära både små och stora partners för att utforska de möjligheter och nya lösningar som tekniken möjliggör.

Scania ingår i det nordiska branschnätverket Combient som arbetar för en snabbare teknisk omställning och innovation. En del av nätverket är Combient Foundry som kopplar samman nystartade företag med nordiska branschledande företag och möjliggör för Scania att snabbare hitta lovande teknik och utveckla sin affär. Samarbetet ger fördelar för alla parter – de nystartade företagen kan få globala företag som Scania som kunder medan Scania får tillgång till en mångfald av entreprenörer.

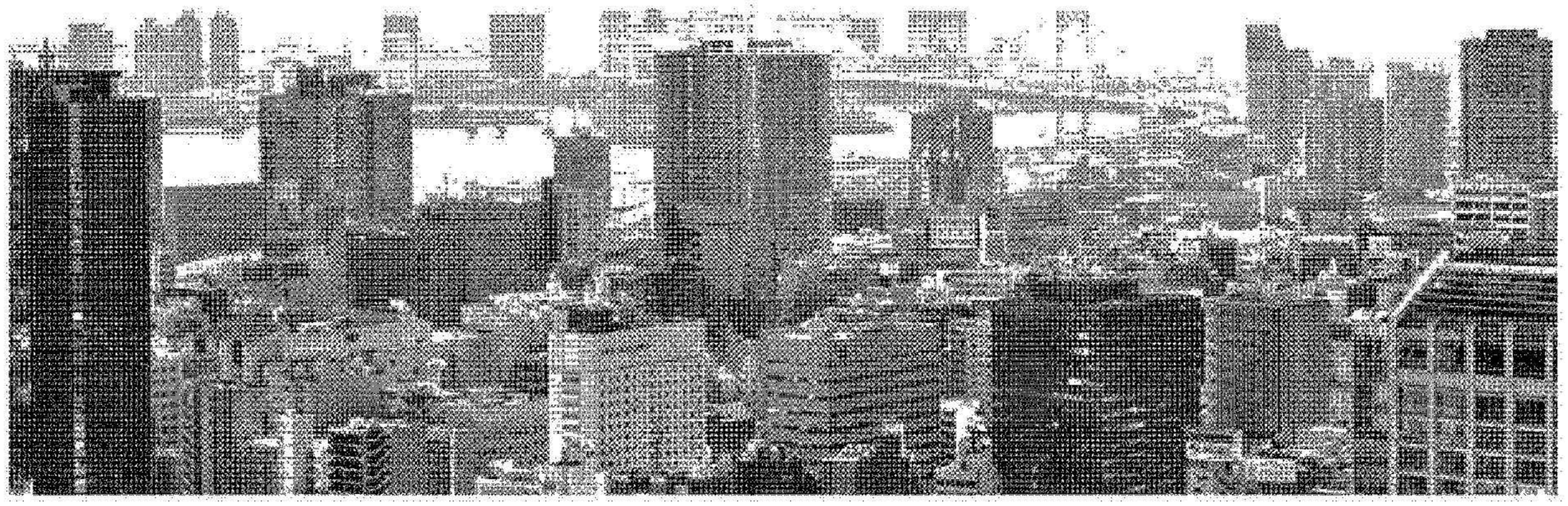


Mobility Solutions – redo för framtiden

Med den snabba teknikomställningen och nya affärsmodeller i åtanke gjorde Scania under 2021 betydande förändringar av organisationen och står nu ännu bättre rustat för framtiden.

Ett exempel är den nya funktionen Mobility Solutions. Teknik såsom digitalisering, uppkoppling och automation kräver ett nytt tankesätt där Scania levererar lösningar snarare än bara fordon. Mobility Solutions säkerställer att Scania kan dra nytta av de affärsmöjligheter som uppstår, både i form av produkter och nya transportlösningar. Scania förutsåg detta skifte och började för flera år sedan utforska automation och logistik. Mobility Solutions skapas genom en sammanslagning av Autonomous Solutions och LOTS Group, ett helägt dotterföretag som erbjuder logistiklösningar baserade på den senaste tekniken och Scanias lean-tänkande. Med tiden kommer allt fler initiativ att inordnas under Mobility Solutions – initiativ som riktar sig till nya kundsegment eller som under uppstartsfasen inte passar inom Scanias nuvarande kärnverksamhet. Den nya funktionen utgör ett viktigt steg för Scania i riktning mot en lösningsbaserad affärsmodell.

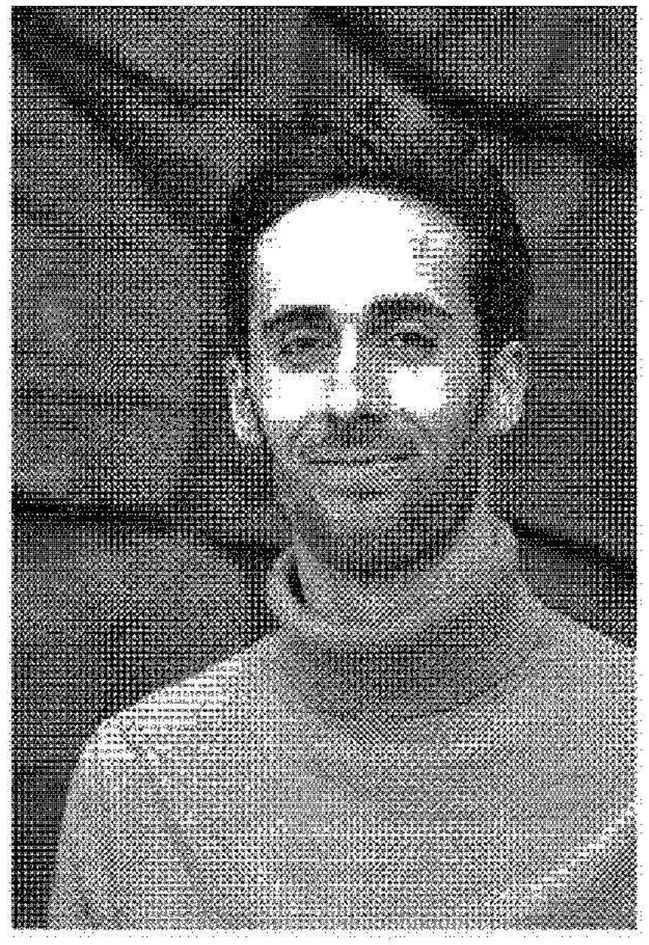
Framtidens hållbara stadslogistik



Det är ingen enkel uppgift att öka effektiviteten och hållbarheten i logistiksystemen. Det gäller särskilt i städer, där transportörer måste hantera utmaningar med trängsel i trafiken och kundernas ökande krav på snabbhet och flexibilitet.

Scania anser att svaret finns i ny teknik och partnerskap. Därför skapade vi HITS, ett projekt som utnyttjar innovation och samarbete för att påskynda omställningen till hållbara, cirkulära och effektiva stadstransporter. Projektet finansieras av innovationsmyndigheten Vinnova och samordnas av transportplattformen CLOSER.

Projektets första fas utforskar hur ett hållbart logistiksystem kan skapas och byggas ut, liksom hur teknik som automation och digitalisering kan bidra. Arbetet omfattar intervjuer med kunder för att förstå deras behov, såväl som fältstudier och undersökningar som kartlägger stadens komplexa logistik ur olika perspektiv. Efter kartläggningsfasen går projektet vidare till att testa koncept i simulationer och med prototyper.



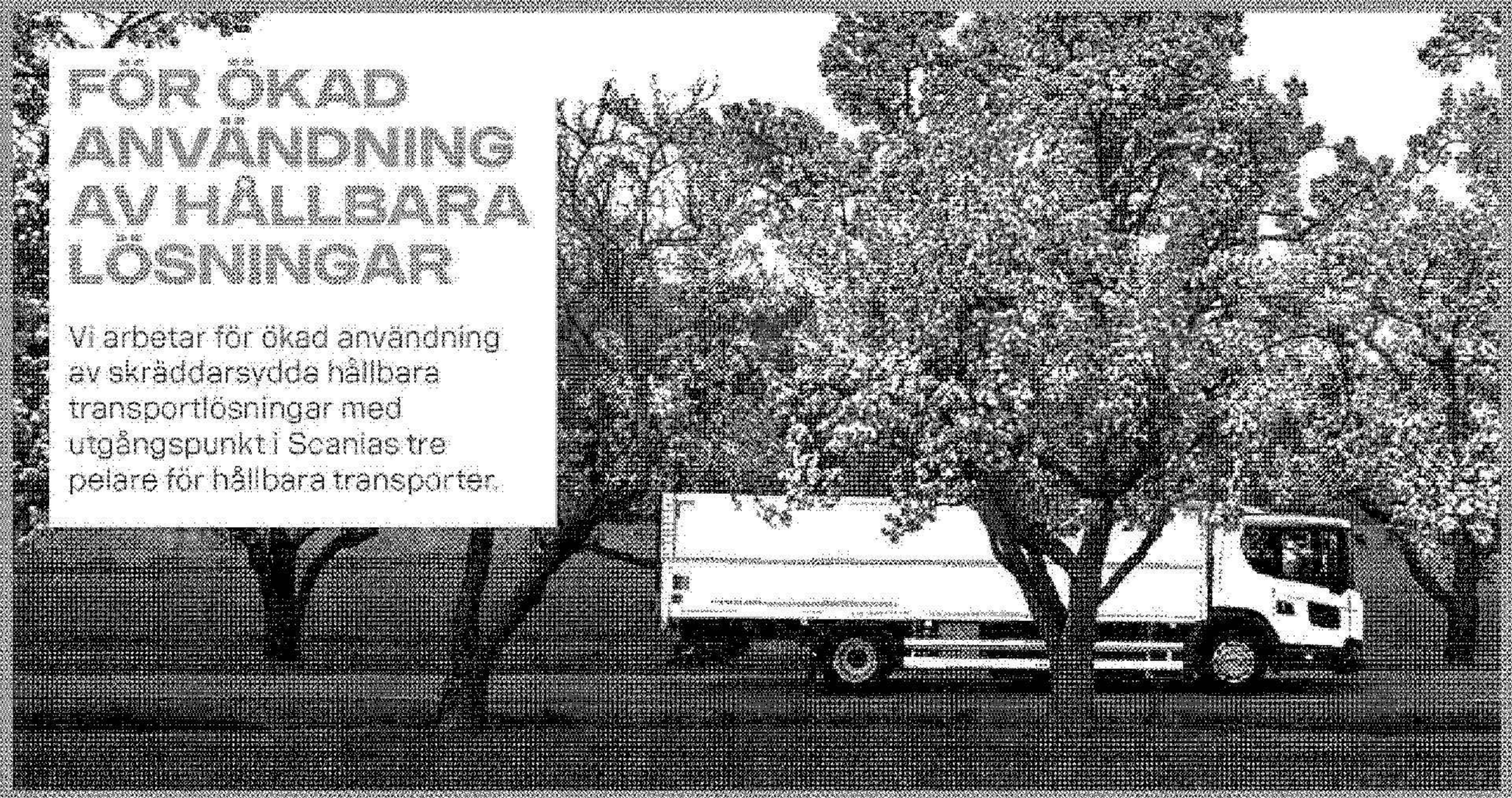
"Det handlar om att skapa ett cirkulärt flöde av varor och material. Detta kräver ett samarbete mellan olika logistikaktörer."

Paul Lequay, Design Researcher and Innovation Strategist, Scania

Sammansättningen av deltagarna i projektet främjar utbytet mellan företag och myndigheter, liksom mellan olika branscher. Enligt Paul Lequay, designforskare och innovationsstrateg på Scania, är det en förutsättning för att projektet ska lyckas.

– En av de stora utmaningarna är att minska tomkörningen för lastbilar som har levererat sitt gods, förklarar han. För närvarande arbetar man i projektet med en vision för Stockholm och alternativen är många.

– Vi undersöker möjligheten att minska godstransporternas påverkan och trängseln i trafiken genom att leverera nattetid, fortsätter Paul Lequay. Vi överväger också att använda flerfunktionsfordon, som kan transportera både gods och människor, och ett koncept med transportnav.



FÖR ÖKAD ANVÄNDNING AV HÅLLBARA LÖSNINGAR

Vi arbetar för ökad användning av skräddarsydda hållbara transportlösningar med utgångspunkt i Scanias tre pelare för hållbara transporter.

Enligt The Pathways Study är användning av biobränsle i förbränningsmotorer det bästa alternativet på kort sikt för att minska koldioxidutsläppen i enlighet med Parisavtalet.

Det är svårt att förutspå hur snabbt förnybart bränsle kommer att ersätta fossilbaserade bränslen. Allt pekar dock på att det kommer att ske. Därför är det viktigt att fordon som är byggda för att köra på HVO (hydrerad vegetabilisk olja) och andra förnybara bränslen fortsätter att kunna köra med biobränsle framöver.

Snabba och säkra transporter

Vi arbetar för att ge kunderna möjlighet till en uppkopplad Scaniaförare för att förenkla smarta, effektiva och hållbara transporter. Uppkopplade fordon är en förutsättning för att snabbt nå Scanias övergång till en koldioxidneutral affär, liksom för utvecklingen av autonom teknik.

- Läs om våra nollskars transportlösningar
- Läs om The Pathways Study

Redan en av fem av Scanias försäljningsvolymer av nya fordon år 2021 förväntas komma från elfordon, kommer den procent av alla Scaniafordon som drivs på något sätt att vara med förbränningsmotor. Förutsatt att förutsättningarna för fossilfri tillverkning och drift av elektrifierade fordon som redan är i produktion fortsätter att förbättras, är det rimligt att anta att de flesta av dessa fordon kommer att användas av kunder som redan har fossilfria transportlösningar.

Tre pelare för hållbara transporter

Scanias ståndpunkter för hållbara transporter bygger på tre pelare som syftar till att optimera transportsystemet på olika nivåer: energieffektivitet, förnybara bränslen och elektrifiering. Förnybara bränslen och elektrifiering kommer att ge den största och snabbaste förändringen av transportsystemets klimatpåverkan. Därför är det viktigt att kunna fördela begränsade förnybara bränslen till de kunder som har störst behov och som kan använda dem på ett effektivt sätt. Scanias tre pelare för hållbarhet kan användas för att skräddarsy lösningarna för varje kund och transportuppgift, med hänsyn till olika marknaders mognadsnivå, tillgången till grön el och förnybart bränsle.

Energieffektivitet

Vi optimerar bränsleförbrukningen genom att kontinuerligt förbättra våra fordon, drivlinor och med hjälp av tjänster som ytterligare effektiviserar driften. Exempelvis Scanias förarutbildning.

Förnybara bränslen och elektrifiering

Elektrifiering är nyckeln till mer hållbara fordonslösningar på lång sikt. Våra fordon innehåller väl fordonsspecifikt skyddade elektroniska batterisystem och bussar som hanterar. Majoriteten för elektrifierade fordonsmodeller fortsatt många regioner är också beroende av tillgänglighet på lokal infrastruktur. Så parallellt med att utöka vårt erbjudande av nya elektriska fordon fokuserar vi också på att minska koldioxidutsläppen från fordon som redan finns på våra marknader genom att öka tillgängligheten och bidra till användningen av förnybara bränslen.

Andelen

50 %

av vår försäljningsvolym av nya fordon förväntas komma från elfordon till 2030, så vem mer

90 %

av vår totala transportarbete förväntas utföras av fordon med förbränningsmotorer.

Scanias nya drivlina – avgörande för att nå klimatmålen

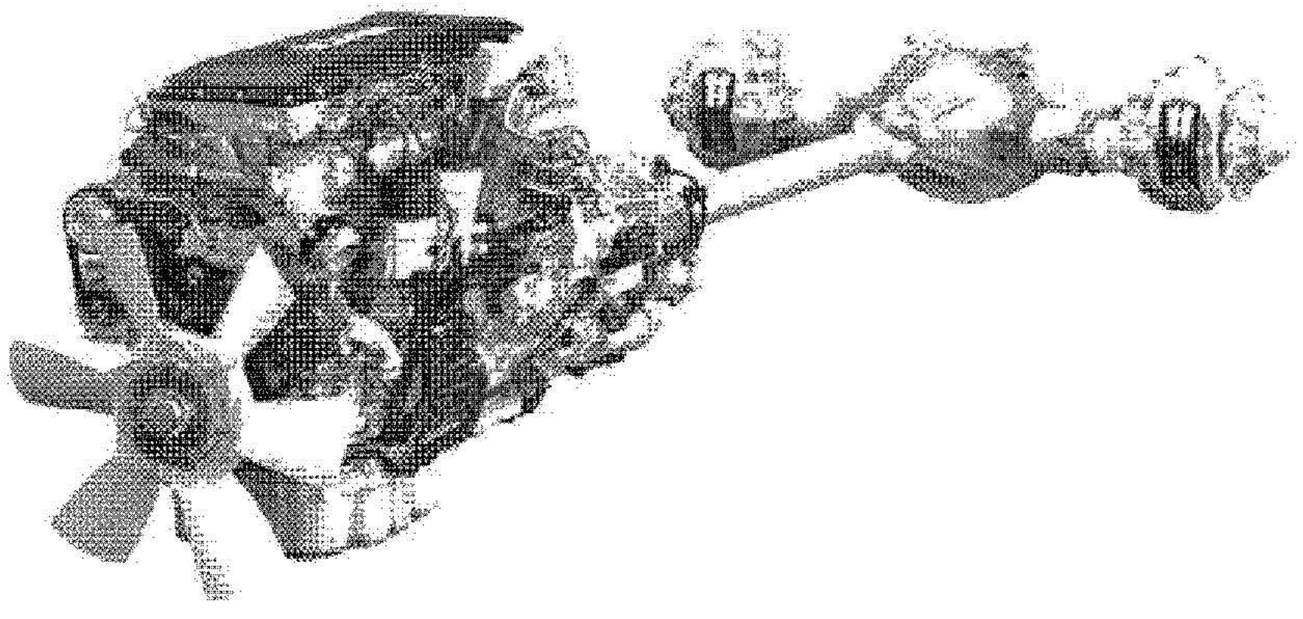
I vår största lansering sedan den nya lastbilsgenerationen 2016 introducerade vi under 2021 vår nya drivlina tillsammans med många nya tjänster och uppdateringar. Lanseringen befäster Scanias ställning som ledande tillverkare av tunga premiumlastbilar.

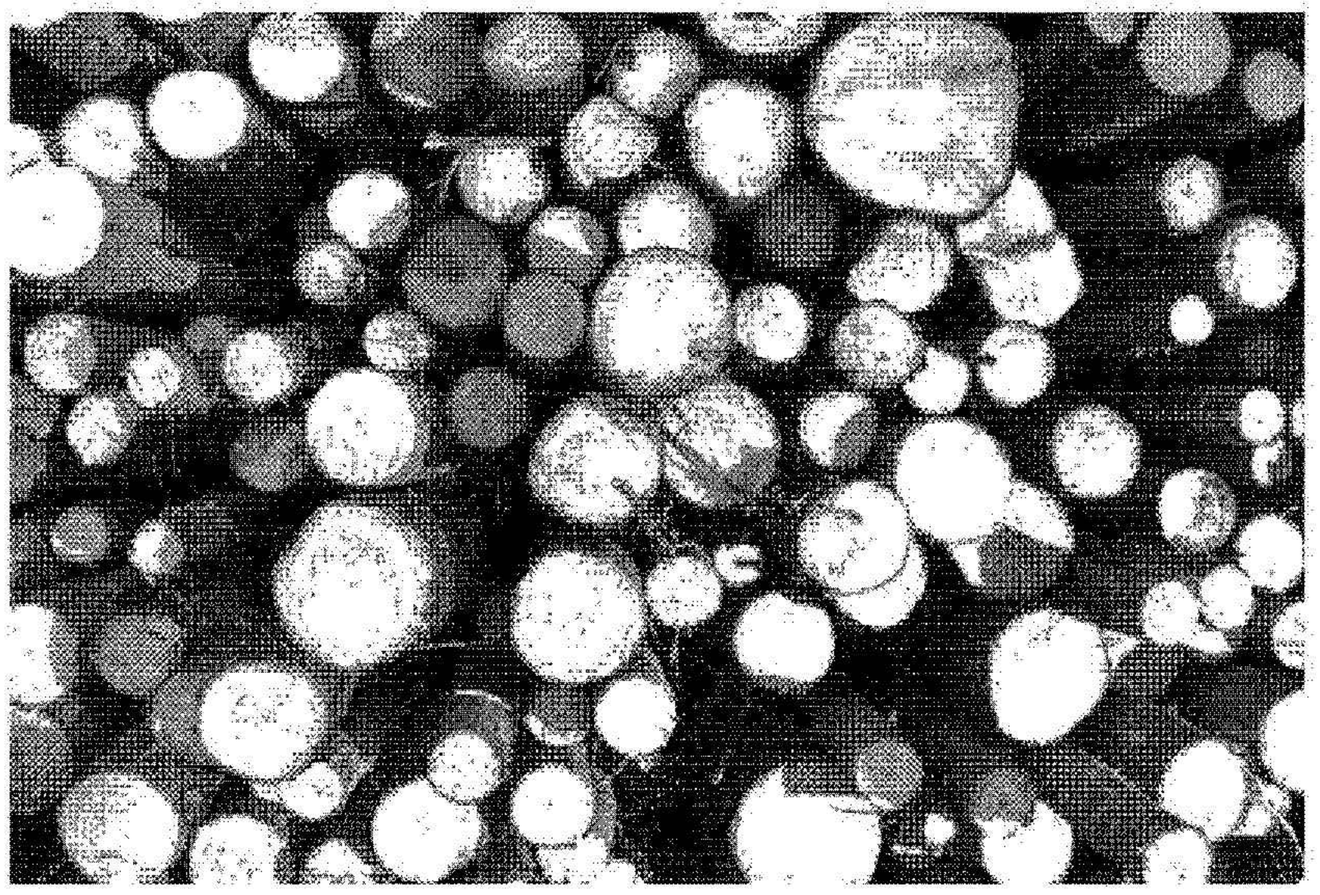
Den nya drivlinan är inriktad på hållbarhet och effektivitet och kommer att hjälpa oss att nå våra vetenskapligt baserade koldioxidmål. Drivlinan ger en bränslebesparing på minst åtta procent i fjärrtrafik jämfört med föregående generation. Alla motorer kan köras på HVO (hydrerad vegetabilisk olja) och två av dem kan fås anpassade för FAME-biodiesel. Båda bränslena är förnybara alternativ till fossilbränsle som kraftigt kan minska koldioxidutsläppen.

Drivlinan omfattar också nya växellådor och axlar, liksom premiumtjänsten Scania ProCare för kunder som vill ha hundraprocentig planerad tillgänglighet.

8 %

bränslebesparing i fjärrtrafik med den nya drivlinan jämfört med föregående generation.





Scania och SCA utvecklar eldriven 80-tons timmerbil

Elfordonstekniken har nu kommit så långt att eldriven fjärrtrafik är ett alternativ, vilket samarbetet mellan Scania och skogsföretaget SCA visar. Projektet har tagit fram den första batteridrivna timmerbilen med 80 tons totalvikt. Under 2022 börjar ellastbilen frakta timmer i Västerbotten, mellan SCA:s virkesterminal i Gimonäs och pappersverket i Obbola utanför Umeå.

"Eldrivna virkestransporter kommer att vara ett viktigt bidrag till SCA:s hållbarhetsarbete där vi är en del av lösningen för en fossilfri värld. En enda elbil mellan Gimonäs och Obbola innebär att vi kan minska utsläppen med cirka 55 000 kg koldioxid per år."

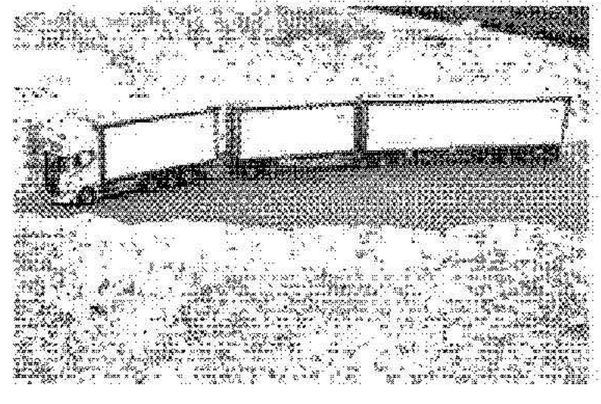
Hans Djurberg, hållbarhetschef på SCA

Jättelastbil för träflis minskar transporterna med 30 procent

Europas längsta lastbilskombination för reguljär drift är 34 meter lång med en totalvikt på 98 ton. Den används för att köra flis 20 kilometer från en järnvägsterminal till fjärrvärmeverket i Södertälje. Lastbilen är resultatet av ett projekt för hållbara transporter i samarbete mellan Scania, det regionala energibolaget Söderenergi och transportföretaget Foria.

En Scania R 770 8x4 drar det förvånansvärt lättkörda 12-axliga ekipaget som kraftigt minskar koldioxidutsläppen tack vare den enorma lastkapaciteten och den högeffektiva motorn som går på biobränslet HVO.

High capacity transport (HCT) är en effektiv lösning för att skapa mer energieffektiva vägtransporter.



Wibax kör 64-tons ellastbil från Scania

Ellastbilen på 64 ton från Scania bidrar till att den norrländska kemileverantören Wibax når sina hållbarhetsmål.

Lastbilens höga prestanda och lastförmåga är möjlig tack vare utvecklingen av en markant starkare elmotor. Den kommer att köras mellan Piteå och Skellefteå, en rutt på 80 kilometer enkel väg.

Scania och Wibax har ett nära samarbete som har möjliggjort denna elektrifierade lösning.

– Det här är den första elektriska 64-tonnaren som går i trafik hos kund. Steg för steg visar vi att elektriska lösningar kommer väldigt snabbt och inom i princip alla segment, säger Fredrik Allard som är chef för E-mobility på Scania.

För Wibax är den elektriska lastbilen från Scania ett sätt att minska klimatpåverkan från verksamheten.

– Vi har gjort allt vi kan för att vara hållbara ända sedan företaget grundades 1986 och eftersom vi har identifierat transporter som vår största miljöpåverkan är denna ellastbil ett sätt att säkerställa att vi kan fortsätta med vår verksamhet med klimatet i åtanke. Under lastbilens livslängd kommer vi att sänka våra koldioxidutsläpp med upp till 1 400 ton, vilket gör den till en riktig game-changer, säger Wibax VD Jonas Wiklund.

Som en del av ett långsiktigt samarbete kommer Scania och Wibax att arbeta tillsammans för att optimera användningen av fordonet över tid vad gäller exempelvis laddning, batterilivslängd och ruttplanering. Det ger värdefulla insikter för Wibax när de förbereder sig på att utöka vagnparken med fler elfordon i framtiden.





Lidl i Italien kör på el

När Italiens ledande dagligvarukedja Lidl nyligen fick sin första batterilastbil levererad var det en milstolpe i företagets hållbarhetsarbete. Den nya ellastbilen från Scania går omkring 250 km på en laddning och kör gods från logistikcentret i Arcole utanför Verona till butiker i nordöstra Italien. Projektet är ett samarbete mellan Scanias dotterföretag Italscania och transportföretaget LC3 Trasporti.

”Vårt långsiktiga mål är koldioxidfria transporter och det här nya batteridrivna fordonet är ett viktigt steg på vägen.”

Luca Ros, logistikansvarig på Lidl Italia

BOLAGS-STYRNING

Scania AB och dess direkt helägda dotterbolag Scania CV AB (tillsammans "Scania") håller en hög internationell standard på styrningen av bolaget genom tydlighet och enkelhet i ledningssystem och styrande dokument. Bolagsstyrningen i Scania utgår från bolagsordningen, svensk lagstiftning, främst den svenska aktiebolagslagen och årsredovisningslagen, samt interna styrdokument. Bolagsstyrningsrapporteringen sker i enlighet med kapitel 6, paragraf 7 i årsredovisningslagen.

Ägare och aktieägare

Den enda aktieägaren i Scania AB är TRATON SE, som äger och kontrollerar 100 procent av aktierna i Scania.

TRATON SE är dotterföretag till Volkswagen AG och noterat på Frankfurtbörsen och Stockholmsbörsen. Såväl Scania som TRATON ingår i Volkswagenkoncernen.

Bolagsstämman
Aktieägarnas rätt att besluta i Scanias angelägenheter utövas ytterst vid bolagsstämman. Bolagsstämma ska hållas senast inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår och styrelsen ska vid denna lägga fram årsredovisningen och revisionsberättelsen.

Kallelse till bolagsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska ske tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman. I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scanias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning genom val. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet. Bolagsstämman har under 2021 inte bemyndigat styrelsen att besluta om att utge eller återköpa aktier.

Styrelsen
Styrelsen är Scanias högsta administrativa funktion och ansvarar för styrningen av företagets verksamhet och organisation. Den är också ansvarig för Scanias långsiktiga utveckling och strategi (se sid 17). Här ingår att bevaka klimatrelaterade frågor som är relevanta för Scanias mål. Som en del av det arbetet följer styrelsen också upp Scanias vetenskapligt baserade mål (SBT, Science Based Targets) och tillämpningen av hållbarhetshänsyn i Scanias kärnprocesser. För att fullgöra sitt ansvar tillsätter styrelsen VD som i sin tur tillsätter den exekutiva ledningen från vilken styrelsen får löpande rapportering i frågor av långsiktig och strategisk betydelse.

Scanias styrelse, som är identisk för Scania AB och Scania CV AB, väljs varje år av aktieägarna vid årsstämman. Styrelsen är länken mellan företagets aktieägare och ledning. Utöver de ledamöter som enligt svensk lag utses av annan än bolagsstämman ska styrelsen bestå av minst tre och högst elva ledamöter samt högst två suppleanter. Ledamöterna väljs årligen på årsstämman för perioden fram till och med slutet av nästkommande årsstämma. Scanias styrelse har tio valda styrelseledamöter och inga suppleanter.

Den 31 december 2021 var de:

- Lilian Fossum Biner
- Annette Danielski
- Gunnar Kilian
- Julia Kuhn-Piëch
- Christian Levin
- Nina Macpherson
- Christian Porsche
- Mark Philipp Porsche
- Stephanie Porsche-Schröder
- Peter Wallenberg Jr

I enlighet med svensk lag utser fackföreningarna inom Scania fyra ordinarie styrelseledamöter och två suppleanter för dem.

Den 31 december 2021 var de:

- Mari Carlquist
- Lisa Lorentzon
- Mikael Johansson
- Michael Lyngsie
- Bo Luthin (suppleant)
- Mikael Svalefors (suppleant)

Styrelsen ansvarar för upprättandet av styrelsens arbetsordning och instruktionen till den verkställande direktören, vari styrelsen anger dennes uppgifter och befogenheter. Styrelsen ansvarar också för upprättandet av revisionskommitténs arbetsordning.

Revisionskommittén
Scanias styrelse har upprättat ett arbetsutskott, revisionskommittén, till vilken styrelsen utser ledamöter från de egna ledamöterna. Revisionskommittén följer upp frågor avseende administrativa processer, refinansiering och treasuryverksamhet. Dessutom behandlar och utvärderar den bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och principer, bolagets finansiella och övriga rapportering samt utvärderar revisorerna och godkänner användande av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster. Revisionskommittén får regelbundna rapporter avseende strategiska, finansiella, juridiska och regelefterlevnads- och affärsrisker, inklusive hållbarhets- och klimatrelaterade risker, rapporteras regelbundet till revisionskommittén.

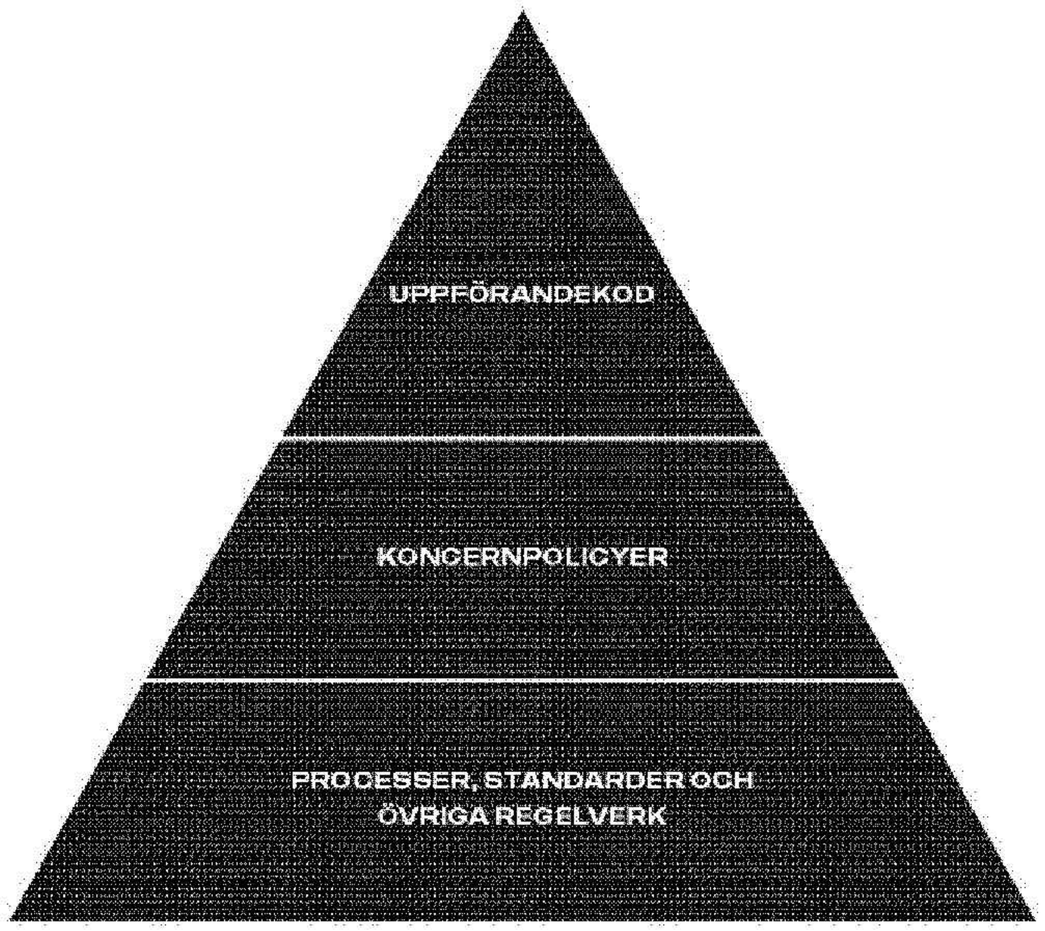
Revisionskommittén får också regelbundna rapporter avseende internrevision och förhållandena i systemen för intern kontroll och riskhantering. Revisionskommittén ska också ta emot och behandla klagomål avseende redovisning, internkontroll eller revision i bolaget. Revisionskommittén är identisk och gemensam för Scania AB och Scania CV AB.

Externa revisorer
Scanias oberoende externa revisorer väljs årligen av aktieägarna på årsstämman, för perioden fram till slutet av nästföljande räkenskapsårs årsstämma. De externa revisorerna rapporterar till aktieägarna vid företagets årsstämma.

För att säkerställa att de informations- och kontrollkrav som ställs på styrelsen uppfylls rapporterar de externa revisorerna fortlöpande till revisionskommittén om alla materiella redovisningsfrågor samt om eventuella felaktigheter eller misstänkta oegentligheter. Dessutom deltar revisorerna i minst ett styrelsemöte per år och inbjuds vid behov att delta vid ytterligare styrelsemöten för att rapportera till styrelsen.

De externa revisorerna har inga uppdrag i bolaget som påverkar deras oberoende som revisorer i Scania.

Internrevision
Scanias internrevision (Group Internal Audit), som rapporterar till revisionskommittén, har till uppgift att utföra oberoende, riskbaserade och lagstadgade granskningar i enlighet med en årlig revisionsplan samt att följa upp och granska koncernens interna kontroll, riskhantering och styrning. Internrevisionens rapporter delges även VD och verkställande ledningen för att säkerställa att de vidtar de åtgärder som krävs. Internrevisionen rapporterar funktionellt till revisionskommittén och administrativt till verkställande direktören.



Hierarki för styrande dokument inom Scania

Bolagets ledning
Scanias styrande struktur börjar med uppförandekoden, Scania Code of Conduct, som innehåller en uppsättning bindande regler och vägledning för samtliga Scanias anställda. Scanias koncernpolicyer rör ämnen och områden som behöver regleras på koncernnivå, exempelvis risker, miljö, produktöverens-stämmelse, affärsetik, regelefterlevnad och finansiering. Scanias koncernpolicy 1 – Group Regulations Management – innehåller grundläggande riktlinjer för upprättandet av styrdokument. Syftet med Scanias koncernpolicyer är att ange tydliga förväntningar som hjälper oss att nå våra affärsmål, samtidigt som de bidrar till att minska osäkerhet och risker, allt med utgångspunkt i våra kärnvärden.

Scanias strategiska inriktning fastställs av den verkställande ledningen på uppdrag av styrelsen. Den strategiska inriktningen kommuniceras av verkställande ledningen på högsta ledningens årliga möte och utgör grunden för koncernens affärs- och verksamhetsplaner. Fokusområden och affärsmål följs upp regelbundet och strategierna anpassas vid behov och av Scanias olika funktioner. Cheferna för funktionerna ansvarar för att nödvändiga åtgärder vidtas inom deras respektive ansvarsområde i enlighet med de fastställda strategierna.

Huvudansvaret för Scanias dotterföretags verksamheter vilar på respektive dotterföretags styrelse. Styrelserna ska säkerställa att uppsatta lönsamhetsmål nås och att Scanias interna regler och principer, liksom gällande lagar och regelverk, efterlevs. Alla chefer inom bolaget har ett ansvar att arbeta och kommunicera i enlighet med bolagets strategi. Scanias styrs i syfte att leda omställningen till ett hållbart transport-system genom ansvarstagande inom områdena miljö, sociala frågor och bolagsstyrning. För ytterligare information, se Scanias Hållbarhetsindex, sid 153.

Scanias verkställande beslutsstruktur bygger på ett antal beslutsforum, vilka också utgör grunden för samverkan mellan olika affärsenheter. Alla beslut kontrolleras så att de uppfyller gällande lagar och regler. Varje beslut åtföljs av en utvärdering som säkerställer att beslutet är i linje med Scanias kärnvärden – kunden först, respekt för individen, eliminering av slöseri, beslutsamhet, laganda och integritet. Detta ger förutsättningar för ett enhetligt arbetssätt i strategiska frågor inom Scania och säkerställer att vi tar hänsyn till såväl hållbarhet och klimat som regelefter-levnad och integritet i alla relevanta beslut. En medlem ur den verkställande ledningen deltar alltid i de olika beslut-sforumen, exempelvis Scanias hållbarhets-råd (SSB, Scania Sustainability Board), inköpsråd (Sourcing Board), personalled-ningsmöten (People Management meetings) och produktkvalitetsmöten (Product Quality Meetings). Dessutom finns stödfunktioner inom styrning, risk och regelefterlevnad, personuppgifts-hantering och internrevision som hjälper organisationen att fatta ansvarsfulla, balanserade och lönsamma beslut.

Scanias hållbarhetsråd ansvarar för företagets inriktning, mål och initiativ inom hållbarhet, liksom att säkerställa att alla funktioner agerar i prioriterade hållbarhetsfrågor. Rådet har möte varje kvartal och består av chefer från alla Scanias funktioner under ledning av VD. Hållbarhet är kärnan i Scanias syfte och inriktning som företag. Scania har antagit det vetenskapligt baserade målet från SBTi (Science Based Targets initiative) att begränsa den globala uppvärmningen till betydligt mindre än 2 grader jämfört med förindustriell tid, med en strävan att klara 1,5 grader. För att klara dessa mål krävs en samordnad insats från hela Scanias organisation och nära samarbete med kunder och partners inom hela eko-systemet för transport och logistik, liksom engagemang från alla Scanias medarbetare.

Under 2021 har vi omvandlat Scanias organisation i enlighet med vår strategi för 2025 och våra uppsatta mål. Omvandlingen omfattar både de industriella och kommersiella delarna av organisationen. Forskning och utveckling, produktion och logistik samt inköp har slagits ihop till en stark industriell organisation – Industrial Operations.

Det ger möjlighet till utökat fokus på produktivitet och flöde och gör oss bättre rustade att anta utmaningarna i en föränderlig affärsmiljö. Inom vår kommersiella organisation, Commercial Operations, har återförsäljar- och servicenätet slagits ihop med kundfinansieringen för att möjliggöra den integrering som krävs för framtidens kundlösningar. Den nya affärsenheten, Mobility Solutions, har skapats genom att vi slagit ihop Autonomous Solutions och vårt helägda dotterföretag LOTS Group. The Scania Way är fortsatt grunden för våra arbetssätt och arbetsmetoder. Det är vårt sätt att vara och en del av vår företagskultur. Den nya organisationen sammankopplar affärsfunktionerna utifrån värdeflöden, vilket ger större flexibilitet och stärker vårt fokus på affärsutveckling.

För att vara en attraktiv arbetsgivare behöver Scania erbjuda en så flexibel arbetsmiljö som möjligt med hänsyn till arbetsuppgifterna, främja varje medarbetares produktivitet och välmående och uppmuntra till kreativitet och samarbete i arbetslag och gemenskaper. Under 2021 introducerades The Scania Work Playbook, som beskriver vårt sätt att uppnå en inkluderande och attraktiv arbetsmiljö där alla medarbetare fullt ut kan bidra till vårt gemensamma syfte.

Styrning, risk och regelefterlevnad
Scanias funktion för styrning, risk, regelefterlevnad och personuppgiftshantering (Governance, Risk, Compliance and Data Protection, GRC) ansvarar för att lagkrav, internationella GRC-standarder och ägarkrav uppfylls, med hänsyn tagen till Scanias specifika riskmiljö och företagskultur. Funktionen ska också stödja arbetet med att minska regelefterlevnadsrisker och andra risker genom att bidra med kunskap om policyer, riktlinjer, utbildning och rådgivning, liksom att införa strukturer och processer inom respektive område. I enlighet med den verkställande ledningens beslut från år 2020 fortsatte funktionen GRC ett omfattande tre år långt förbättrings- och standardiseringsprojekt för intern kontroll. Som en del av initiativet har en intern kontrollfunktion inom Group Risk Management etablerats för att samordna utvecklingen och följa upp Scanias standardiserade internkontrollsystem.

GRC-funktionen har även till uppgift att säkerställa en anpassning till Volkswagenkoncernens och Tratonkoncernens regelverk genom funktionen för policyhantering.

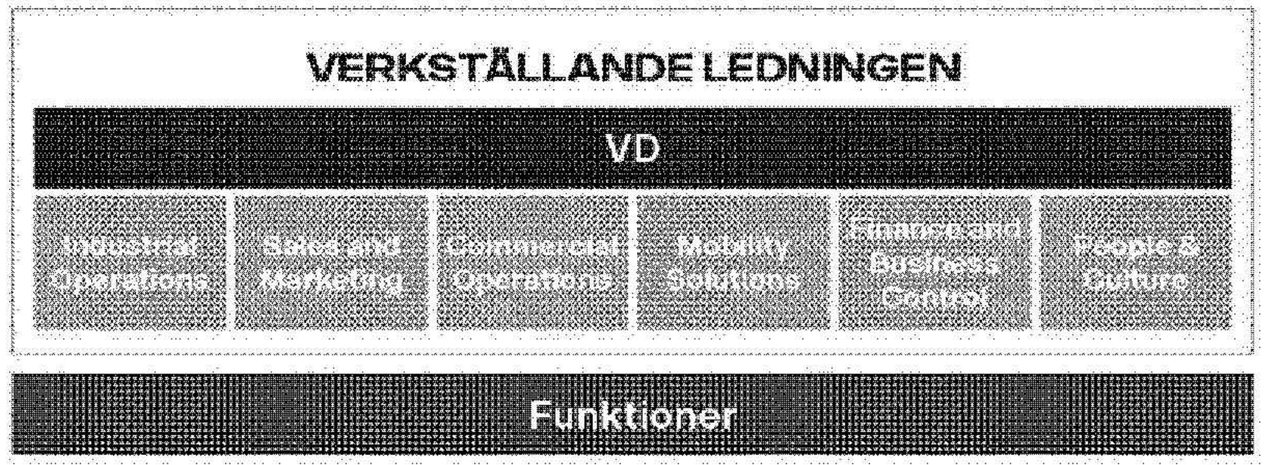
Together for Integrity
År 2017 introducerade Volkswagenkoncernen ett program kallat Together4Integrity (T4I) med målet att förbättra företagskulturen gällande öppenhet, transparens och ansvarstagande. Under 2020 meddelades att Volkswagen AG och dess dotterföretag har godkänts av den oberoende regelefterlevnadsinspektören (Independent Compliance Monitorship).

Verkställande direktören
Den verkställande direktören har under styrelsen det övergripande ansvaret för Scaniakoncernen. VD-rollerna för TRATON SE och Scania AB slogs ihop den 1 oktober 2021.

Verkställande ledningen
Vid verkställande direktörens sida finns den verkställande ledningen, Executive Board. Den fattar gemensamma beslut i enlighet med de riktlinjer som beslutats av styrelsen i instruktionen om arbetsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören.

Verkställande ledningen beslutar i frågor av långsiktig och strategisk karaktär, såsom företagsutveckling, forskning och utveckling, inköp, övergripande personalfrågor, miljöarbete, marknadsföring, prissättningsstrategi, investeringar och finansiering. Dessutom bereder den verkställande ledningen sådana frågor som ska beslutas av styrelsen. Verkställande ledningen leds av VD och rapporterar rutinmässigt till styrelsen inför styrelsemöten.

Verkställande ledningen har månatliga möten. Vid behov, med hänsyn till bland annat marknadsutvecklingen, summeras strategierna ur ett globalt perspektiv och uppdateras vid dessa möten.



Scanias styrningsstruktur

Internkontroll
Grundstenarna i Scanias system för intern kontroll utgörs av kontrollmiljön, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning.

Kontrollmiljö
Grunden för den interna kontrollen inom Scania utgörs av de beslut om organisation, befogenheter och riktlinjer som styrelsen fattat. Styrelsens beslut har omsatts till fungerande lednings- och kontrollsystem av den verkställande ledningen.

Organisationsstruktur, beslutsvägar, befogenheter och ansvarsfördelning dokumenteras och kommuniceras i styrdokument såsom koncernpolicyer, standarder och övriga regelverk. Till grund för den interna kontrollen ligger också koncerngemensamma redovisnings- och rapporteringsinstruktioner, instruktioner för befogenheter och attesträtter samt relevanta manualer och processbeskrivningar. Koncernrapporteringssystemet för integrerad finansiell och operativ information utgör också en central del av kontrollmiljön och den interna kontrollen.

Genom integrerad rapportering av finansiell och operativ information säkerställs verksamhetsförankringen av den externa finansiella rapporteringen. Utöver slutliga utfallssiffror omfattar rapporteringen även frekvent uppdaterade prognoser. Corporate Control ansvarar för fortlöpande uppdatering av redovisnings- och rapporteringsinstruktioner med beaktande av externa och interna lagkrav och standarder.

Riskbedömning och kontrollaktiviteter
Riskhantering är en viktig del av verksamhetens styr- och beslutsprocesser. Scania är ständigt utsatt för risker som, om de inte hanteras korrekt, kan påverka möjligheten att leda omställningen till ett hållbart transportsystem, verkställa strategier och uppnå mål. Scania har omfattande kontrollaktiviteter för alla viktiga riskområden och processer. För mer detaljerad information om hur Scania hanterar risker, se avsnittet Risker och riskhantering, sidan 40.

Controllerorganisationen, liksom det finansiella ansvaret, följer bolagets organisations- och ansvarsstruktur. De riskområden som identifierats avseende den finansiella rapporteringen hanteras och kontrolleras via Scanias controller-organisation. Verksamhetsnära controllers finns på samtliga nivåer inom organisationen. Tydlig rapportering till överordnad nivå sker regelbundet för att säkerställa en förståelse för hur varje enhets affär avspeglas i siffrorna. Den centrala controllerorganisationen har, i sitt arbete med att sammanställa, kontrollera och analysera den finansiella informationen, tillgång till samtliga operativa enheters statistik och verksamhetskommentarer.

Information och kommunikation
För att informera, instruera och samordna den finansiella rapporteringen har Scania formella informations- och kommunikationskanaler till berörd personal avseende policyer, riktlinjer och rapporteringsmanualer. Utöver de formella informations- och kommunikationskanalerna förekommer ständigt en dialog mellan Finance and Business Control och personer ansvariga för den finansiella rapporteringen i de operativa enheterna. Koncerninterna seminarier och konferenser hålls regelbundet, med fokus på kvalitetssäkring avseende finansiell rapportering och styrmodeller.

Uppföljning
Scania följer upp regelefterlevnaden av styrdokumenten samt effektiviteten i kontrollstrukturen. Uppföljning och utvärdering utförs av bolagets centrala controllerfunktioner inom såväl den industriella verksamheten som samtliga försäljnings- och finansbolag. Därutöver utförs riskbaserade och oberoende granskningar av den interna kontrollen av finansiell rapportering inom utvalda delar av företaget.

Under räkenskapsåret 2021 har Scania vid kontroll och uppföljning prioriterat områden och processer med stora flöden och värden samt utvalda operativa risker. Kontroll av regelefterlevnaden av Scanias koncernpolicyer har fortsatt utgjort ett prioriterat område och här har ytterligare internkontroll introducerats.

Styrelsen erhåller månatligen ekonomisk rapportering. Denna ekonomiska information ökar i omfattning inför delårsrapporterna. Hel- och halvårsrapporterna godkänns av styrelsen.

Regelefterlevnaden av Scanias uppförandekod följs upp av verksamhetschefer och funktioner för regelefterlevnad och riskhantering. Det finns också en anonym kommunikationskanal dit alla medarbetare kan rapportera överträdelser av policyer och uppförandekod.



Kim Viktorsson
Head of Project Controlling and Analysis

Hur bidrar den nya verksamhetsstrukturen till att rusta Scania för framtiden?

I dagens föränderliga affärsmiljö behöver vi agera snabbare när förutsättningarna ändras och vara flexibla i hur vi utvecklar och levererar lösningar. Vi behöver komma ännu närmare kunderna och bättre förstå deras behov för att kunna erbjuda rätt lösningar. Omvandlingen av verksamheten är avgörande för Scania och den nya strukturen och de nya arbetssätten hjälper oss att genomföra förändringarna som krävs.

Hur förändras Scanias bolagsstyrning av den nya verksamhetsstrukturen?

Vi har nu en värdeflödesbaserad styrning, med tvärfunktionella arbetslag som är formade utifrån hur vi skapar värde för kunderna. Verkställande ledningen anger den strategiska inriktningen och arbetslagen tar fram åtgärder för att nå dit. Affärsfunktionerna är nu sammankopplade genom värdeflödena istället för att arbeta i sina funktionsbubblor. Värdeflödes-systemet är snabbare och mer flexibelt eftersom vi kan delegera ansvar och vara lättrörliga i verksamheten.

Vad kan sätta käppar i hjulet för omvandlingen?

Det kan vara svårt att anamma det som känns obekant och i den här omvandlingen har vi ännu inte svar på alla frågor – vi lär oss på vägen. Det är en lång resa, men vi vet att vi kommer starkare ur den. Det är inte första gången Scania tar djärva grepp och med de fantastiska kollegor jag har omkring mig är jag övertygad om att vi kommer att lyckas.



Lisa Lorentzon
Ordförande för Scania European Committee

Hur skulle du beskriva relationen mellan fackföreningarna och företagsledningen?

Den bygger på ömsesidigt förtroende och är lösningsorienterad. Fack-föreningarna deltar i ett tidigt skede av beslutsprocessen för att alla röster ska höras. Det gynnar både företaget och medarbetarna.

Hur hjälper fackföreningarna Scania att leda omställningen?

Vi delar ambitionen att Scania ska vara ett framgångsrikt företag som alla kan vara stolta över, både vad gäller produkterna vi levererar och hur vi agerar i samhället och mot medarbetarna. Genom nära dialog med medarbetarna får vi insikt i vad som intresserar dem. Vi kan engagera dem i Scanias syfte och säkerställa att våra gemensamma beslut rimmar med Scanias strategi.

RISKER OCH RISKHANTERING

Syftet med Scanias riskhantering

Som företag är Scania ständigt utsatt för risker som, om de inte hanteras korrekt, kan påverka möjligheten att leda omställningen till ett hållbart transportsystem, verkställa strategier och uppnå mål. Riskerna spänner över många olika områden, alltifrån IT-säkerhet, leverantörskapacitet och produktiansering, till klimat och ansvarsfullt företagande med dess mänskliga, miljömässiga och sociala aspekter. Genom att förebyggande identifiera och hantera potentiella negativa konsekvenser kan vi minimera eller helt undvika dem. Med en systematisk riskhantering kan Scania fokusera på affärsverksamheten och kunderna och att identifiera nya möjligheter, samtidigt som mindre tid och energi ägnas åt att avhjälpa oönskade situationer.

Riskhanteringsprocessen säkerställer att Scanias beslut är väl underbyggda och att risker hanteras och rapporteras effektivt.

Så hanterar Scania risker

På uppdrag av styrelsen har verkställande ledningen det övergripande ansvaret för Scanias riskhantering, inklusive risker som rör hållbarhet och klimat.

Eftersom affärsverksamheten är utsatt för risker som behöver hanteras är denna dock ansvarig för att identifiera och kartlägga viktiga risker, ta ägandeskap över och hantera risker, liksom att periodiskt rapportera risker till verkställande ledningen via den centrala funktionen för riskhantering, Group Risk Management.

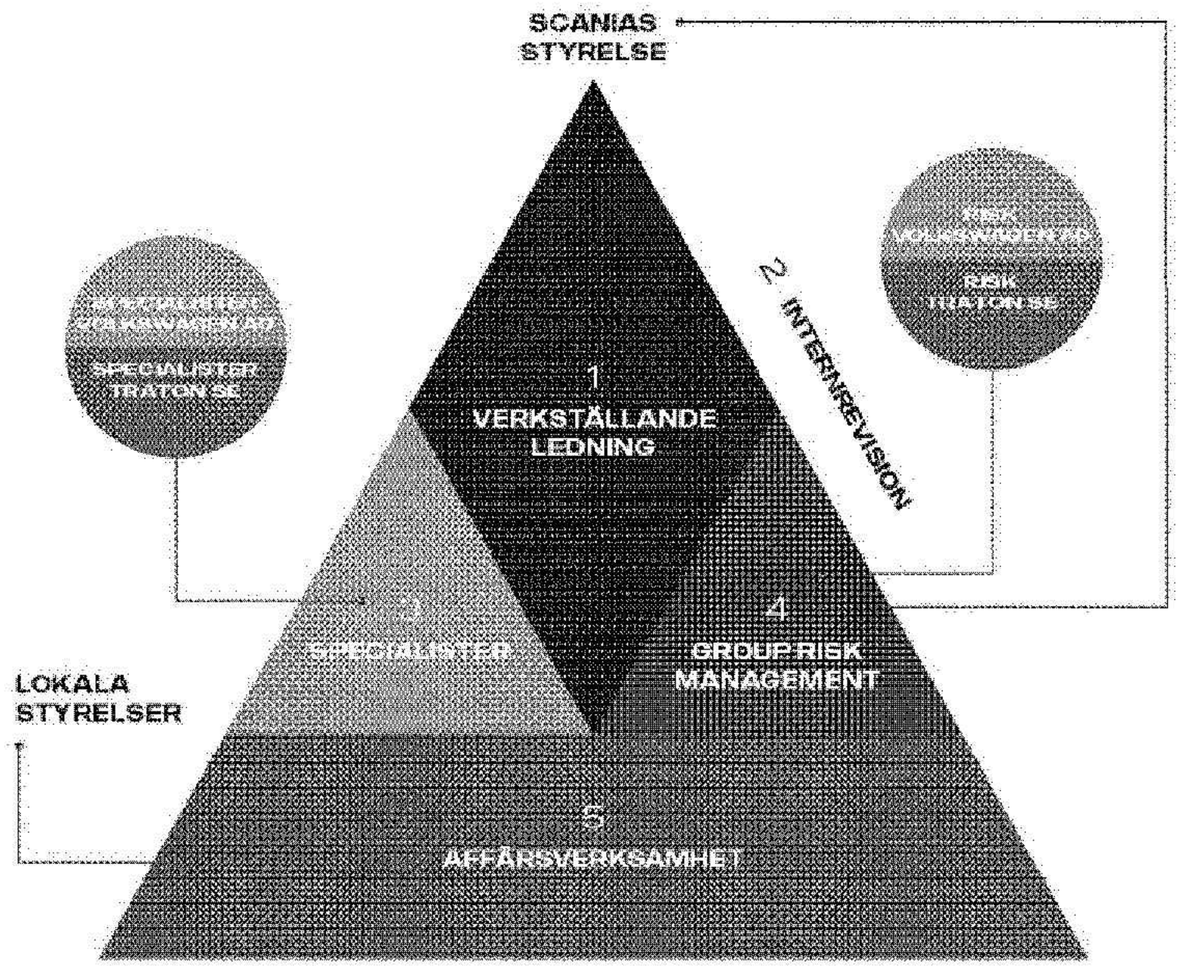
Scania verkar för en kultur av riskmedvetenhet vilken kännetecknas av en öppenhet som uppmuntrar medarbetare i hela organisationen att medvetandegöra och diskutera de risker företaget står inför. Transparens är avgörande för att effektivt hantera risker och undvika "döda vinklar", där risker förblir oupptäckta och därför inte hanteras korrekt. Den generella principen är att ledningen i organisationen ansvarar för riskhanteringen inom sitt ansvarsområde.

Riskhanteringen ska bedrivas i enlighet med koncernens policy för riskhantering och därtill hörande instruktioner.

Riskprocessen

Scanias riskprocess säkerställer en transparent, systematisk och praktisk metod för riskhantering.

Syftet är att göra alla delar av företaget mer medvetna om de viktigaste riskerna i den egna verksamheten och hur de ska hanteras, men också att skapa en gemensam bild av viktiga risker på kort, medellång och lång sikt inom hela Scania.



Roller och ansvar inom Scanias riskhantering

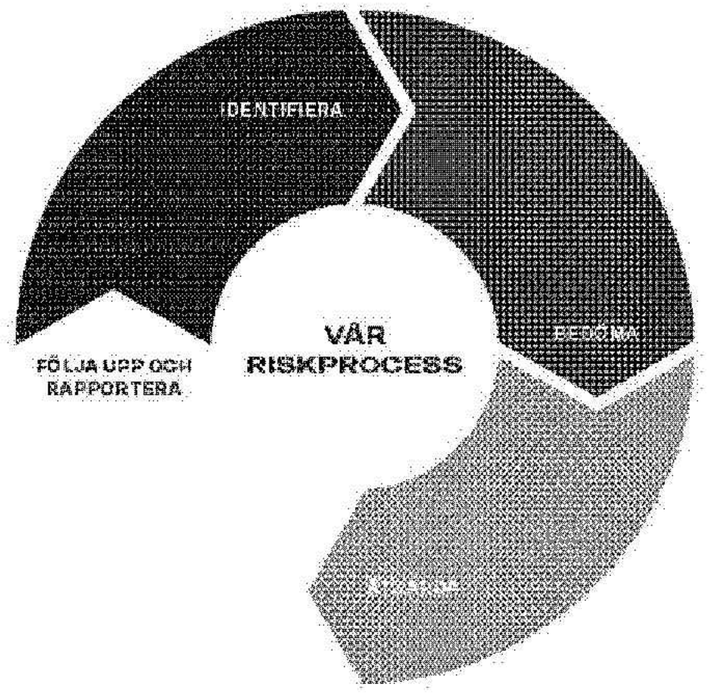
1
- Främja en öppen riskkultur
- Fastställa huvudsakliga delar av det koncerngemensamma riskhanteringsprogrammet
- Diskutera risker och ta ägandeskap över koncerngemensamma risker
- Ta ansvar för risker relaterade till kärnprocesser och tvärfunktionella risker
- Säkerställa att strategier för hantering av koncerngemensamma och tvärfunktionella risker är tillräckliga för att nå acceptabla risknivåer

2
- Säkerställa effektiviteten i riskhanteringsprogrammet, kontroller och åtgärdsplaner för viktiga risker

3
- Ge råd och stöd till den centrala funktionen Group Risk Management och till affärsverksamheterna inom specifika ämnen

4
- Sammanställa riskinformation för transparent rapportering
- Sammanställa riskinformation för transparent rapportering
- Övervaka risker och riskhanteringsprocesser
- Underlätta bedömning och åtgärd av koncerngemensamma och tvärfunktionella risker
- Skapa och upprätthålla ett koncerngemensamt ramverk för riskhantering
- Ge vägledning och stöd i implementeringen av programmet
- Tillhandahålla rådgivning och utbildning

5
- Identifiera och kartägga relevanta risker
- Ta övergripande ansvar och hantera risker
- Övervaka risker och rapportera till Group Risk Management
- Eskalera nya och förändrade risker



De fyra stegen i riskprocessen

För att säkerställa konsekvent identifiering, bedömning, analys och övervakning av risker har Scania definierat riskkategorier (strategiska, finansiella, juridiska samt regelefterlevnads- och affärsrisker), underkategorier och riskbedömningskriterier.

Riskprocessen består av fyra steg: identifiera, bedöma, åtgärda samt följa upp och rapportera.

Det första steget är att **identifiera** risker som kan hindra att verksamhetsmål uppnås eller andra nya eller förändrade risker. Nästa steg är att **bedöma** de identifierade riskernas sannolikhet och potentiella finansiella-, anseendes- och legala påverkan, så att den utsedda riskägaren kan prioritera risker för vidare analys. Analysen utgör sedan grunden för valet av **åtgärd** i det tredje steget, liksom för utformningen och implementeringen av åtgärdsplaner. Det sista steget, **följa upp och rapportera**, innebär att utvecklingen och genomförandet av åtgärdsplaner övervakas, för att säkerställa att riskhanteringen fungerar (se sidan 38, Internkontroll).

Riskprocessen genomförs som en årlig workshop och kvartalsvisa uppdateringar och rapporter.

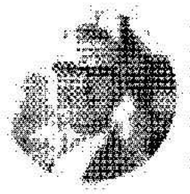
Klimatrelaterade risker

Klimatrelaterade risker syftar på händelser eller händelseutveckling orsakad av klimatförändring som negativt kan påverka möjligheten att nå mål uppsatta för företaget som helhet eller delar av företaget och/eller möjligheten att följa ordinarie rutiner. Klimatrelaterade risker kan också vara händelser som sker i Scanias verksamhet och bidrar till de negativa effekterna av klimatförändring. Hållbarhets- och klimatrelaterade risker ingår i och redovisas som en del av befintliga underkategorier.

Scania har satt upp långtgående mål för koldioxidminskning för att begränsa den globala uppvärmningen till betydligt mindre än 2 grader jämfört med förindustriell tid, med en strävan att klara 1.5 grader, och att nå nollutsläpp år 2040, i enlighet med SBTi:s mål (Science Based Targets initiative). Detta är en tydlig stegring av våra mål för koldioxidminskning eftersom de inte bara gäller utsläpp från vår egen verksamhet, utan även från våra fordon i drift hos kunderna.

+ Läs om Scanias vetenskapligt baserade mål

Scania delar upp de klimatrelaterade riskerna i omställningsrisker och fysiska risker. I och med Scanias hållbarhets- och klimatmål (se sidan 140) bedöms omställningsriskerna vara mest relevanta för företaget på kort och medellång sikt. De omställningsrisker som identifierats rör bland annat tekniskiftet, såsom anpassningar för batterifordon (BEV, battery electric vehicle), kostnader för övergången till teknik med låga utsläpp, kundernas förväntningar och tillgången till



Ruthger de Vries
President, Scania Industrial Operations, Asia

Scania utökar sin globala produktionsstruktur med ett helägt produktionsnav för lastbilar i Kina, utöver de befintliga i Europa och Latinamerika. Chefen för Scanias industriella verksamhet i Asien berättar om strategin bakom projektet och betydelsen av riskhantering i uppbyggnaden av verksamheten.

Vilka överväganden gör Scania vid etableringen av en produktionsanläggning i Asien?

Scania verkar i en föränderlig affärsmiljö som formas av geopolitiska skeenden. För att behålla konkurrenskraften behöver vi se de nya affärsmöjligheterna, anpassa oss och följa med i utvecklingen även industriellt.

Men kunderna ska alltid veta att en Scania är en Scania, oavsett var tillverkningen sker. Anläggningen i Kina kommer att hålla samma produktkvalitet som de andra produktionsanläggningarna. Vi utgår från Scanias kärnvärden för att driva verksamheten ansvarsfullt och följer alla lokala och internationella regler.

Som global aktör berikas Scania av kulturskillnader. Vi kommer att använda skillnaderna för att skapa starkast möjliga team med mångfald bland medarbetarna och göra den här satsningen till en framgång.

Vilka är de främsta riskerna med etableringen och hur hanterar ni dem?

Det finns alltid risker med stora byggprojekt. För att minska riskerna för både människor och planeten har vi som alltid på Scania stort fokus på hälsa, säkerhet och miljö. Det gäller inte bara när anläggningen står färdig utan också under planeringen och bygget. Vi är igång med rekrytering, tillståndsansökningar och andra praktiska frågor.

Vår digitala värld har många fördelar, men också utmaningar för säkerheten. Redan från början av projektet har vi sett till att minimera datasäkerhetsriskerna för Scania i Kina. Det är viktigt att göra medarbetarna medvetna om riskerna och använda tekniska lösningar som upptäcker och förhindrar dataintrång.

Precis som vid andra anläggningar ser vi också till att produktionen kan stå emot störningar. Vi kommer att ha beredskapsplaner och andra åtgärder som minskar risken för avbrott i verksamheten.

Varför är det strategiskt viktigt för Scania att hantera riskerna med detta projekt?

Projektet är en viktig investering för Scania såväl strategiskt som ekonomiskt i en osäker tid. Genom att kartlägga riskerna och möjligheterna kan vi fokusera på rätt saker och fatta väl underbyggda beslut. Produktionsnavet i Kina är ett sätt att stärka Scanias ledande ställning inom hållbara transportlösningar och jag är stolt att få vara med på den resan.

komponenter och råvaror. Det finns också risk att politiska initiativ såsom koldioxidprissättning (carbon pricing), utbyggnad av alternativ infrastruktur, koldioxidutsläppsregler och övrig klimatlagstiftning inte följer teknikutvecklingen. Till fysiska risker räknas extremväder och långsiktiga förändringar av väderförhållanden som orsakar avbrott i verksamheten eller skada på fysiska tillgångar. De fysiska riskerna bedöms vara materiella för Scania på lång sikt.

För att utvärdera motståndskraften i strategin Scania 2025, bland annat mot klimatrelaterade risker, använder Scania ett scenariebaserat arbetssätt för strategi-, teknik- och kompetensplanering. Arbetssättet är väletablerat inom vissa delar av företaget och genom att bredda användningen skapar Scania en delad och fördjupad insikt i den föränderliga affärsmiljön och dess förutsättningar, vilket stärker strategins motståndskraft och bäddar för ett snabbare genomförande med större flexibilitet.

Riskprocessen 2021

Scanias risköversikt för år 2021 präglas av en alltmer komplex affärsmiljö där förändringar sker snabbt och där stor osäkerhet är det nya normala. Scania anpassar sig till denna nya affärsmiljö genom att hantera risker som rör exempelvis nya affärsmodeller, ökning av produktionskapaciteten, hållbara lösningar för inköp, säkrade leveranskedjor och teknikskiften som kommer av klimatförändring.

Under 2021 såg Scania risker materialiseras i form av brist på material och komponenter, vilket ledde till störningar inom såväl produktion och logistik som återförsäljarnätet. Utmaningar finns fortsatt i leveranskedjan, särskilt vad gäller halvledare och elkomponenter, liksom en allmän nedsättning av leverantörernas kapacitet på grund av påverkan från covid-19 som ger längre ledtider och förseningar i produktionen.

Det finns ett flertal risker som fortsatt kan påverka Scania. På kommande sidor följer ett urval av dessa risker och åtgärder som Scanias ledning har vidtagit.



RISKÖVERSIKT

BOLAGETS MÅL

Lede omställningen | Människor och planeten | Tillväxt och omvandling | Kunder | Lönsamhet och flöde

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Strategiska risker			
Geopolitiska risker		Som globalt företag riskerar Scania att verka på marknader med politisk instabilitet, konflikter och social oro, vilket kan påverka Scanias möjligheter att göra affärer på berörda marknader/områden. Exempel på sådana faktorer under 2021 var karantäner och andra begränsningar på grund av covid-19, ökad spänning mellan USA och Kina samt Brexit.	Eftersom geopolitiska händelser kan påverka marknadsförhållandena behöver Scania ha rutiner för att hantera eventuell negativ miljömässig och social påverkan. Utvärdering och kartläggning av riskerna med hjälp av en effektiv riskprocess bidrar till att minska Scanias exponering. Exempelvis har Scania etablerat en tvärfunktionell organisation för Brexit för att öka medvetenheten i företaget och säkerställa att förebyggande åtgärder vidtas för att minska risker.
Risker inom affärsutveckling		Transportbranschen är i förändring på grund av ny teknik, nya affärsmodeller och konkurrenter och globala trender såsom digitalisering. Dessa krafter gör att Scania omvandlas, från en tillverkare av tunga fordon, till en leverantör av transport- och logistiklösningar. Därmed finns också en risk att inte lyckas tillhandahålla skräddarsydda produkter och tjänster för specifika kundbehov eller tillgängliggöra de viktigaste tekniska innovationerna inom branschen, till exempel uppkopplade, autonoma och elektrifierade fordon. Den komplexa leveranskedjan för batteriproduktion innebär även ökade sociala risker, exempelvis vad gäller mänskliga rättigheter, arbetsrätt och diskriminering.	Risker relaterade till affärsutveckling och långsiktig planering hanteras huvudsakligen genom Scanias tvärfunktionella mötesstruktur, som sammanför olika avdelningar för strategiskt och taktiskt beslutsfattande i en årlig process. Mötesstrukturen är inte statisk, utan utvärderas och utmanas ständigt i hela företaget utifrån externa och interna faktorer. Samtliga enheter och nivåer inom företaget deltar i den strategiska processen. Scania har en företagskultur av integritet och öppenhet som innebär att oklarheter och frågor ska identifieras och diskuteras öppet. Det medför att risker kopplade till oklarhet eller otydlighet gällande företagets strategi och affärsutveckling kan hanteras effektivt och med precision. Scania har ständig uppsikt över nya områden som kan bli viktiga i framtidens ekosystem för transport och logistik. Forsknings- och utvecklingsprojekt utvärderas fortlöpande vad gäller teknisk och kommersiell relevans.
Affärsmodells- och strategirisker		Det finns en risk att gällande affärsmodell och affärsstrategi inte kommer att bidra till att skydda, skapa eller öka värdet för Scanias intressenter, eller att säkra företagets engagemang för klimatet och människor. Det finns också en risk att Scania inte agerar snabbt nog för att dra full nytta av alla möjligheter.	Scania övervakar, utvärderar och ifrågasätter kontinuerligt affärsmodeller och strategier, för att säkerställa att företaget uppfyller målet att leda omställningen till ett hållbart transportsystem och våra målsättningar enligt Parisavtalet. Det är viktigt att Scanias organisation är medveten om rådande osäkerhet, komplexitet och volatilitet för att kunna fortsätta att vara relevant för samhället, kunderna, kapitalmarknaderna och andra intressenter idag och i framtiden. För ytterligare information, se sidorna 10–12 och 17–22.
Bolagsstyrning och policyrelaterade risker		Eftersom Scania verkar globalt på volatila marknader är det viktigt att effektivt hantera förändringar och utveckla verksamheten i rätt riktning för att säkerställa att ambitioner och mål uppnås.	Den verkställande ledningen har det övergripande ansvaret för hantering av bolagsstyrnings- och policyrelaterade risker. Samtliga funktioner inom företaget arbetar enligt ett väl dokumenterat ledningssystem som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policyer. Ledningssystemet förbättras kontinuerligt i samband med det dagliga arbetet och genom regelbunden översyn internt och av tredjepart. Den centrala funktionen för styrning, risk och regelefterlevnad (GRC) hjälper såväl den verkställande ledningen som linjechefer att reducera risker genom att tillhandahålla rådgivning och utbildning. För ytterligare information, se sidorna 36–39.

BOLAGETS MÅL

Lede omställningen | Människor och planeten | Tillväxt och omvandling | Kunder | Lönsamhet och flöde

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Strategiska risker, forts.			
Klimatomställnings-risker		Som en viktig del av ekosystemet för transport och logistik och som global aktör är Scania utsatt för risker vad gäller omställningen till en ekonomi med låga koldioxidutsläpp. De omställningsrisker Scania har identifierat rör bland annat tekniskiftet, såsom anpassningar för batterifordon, kostnaden för övergången till teknik med låga utsläpp, kundernas förväntningar och tillgången till komponenter och råvaror. Det finns också risk att politiska initiativ såsom koldioxidprissättning (carbon pricing), utbyggnad av alternativ infrastruktur (inklusive laddinfrastruktur och tillgången till förnybar energi och biobränsle), koldioxidutsläppsregler och övrig klimatlagstiftning inte följer teknikutvecklingen.	Scanias strategi för att leda omställningen bygger på de risker och möjligheter som hör samman med klimatförändringen. Utfallet av klimatförändringens konsekvenser och relaterade åtgärder vad gäller lagstiftning, affärsförhållanden och teknik har avgörande inverkan på Scanias strategiska inriktning. Dessa risker hanteras främst genom Scanias tvärfunktionella beslutsstruktur som sammanför olika delar av företaget för beslut i strategiska och taktiska frågor. Scanias hållbarhetsråd är ett av dessa beslutsforum som har en viktig roll i att identifiera och vidta åtgärder för att minska dessa risker. Scanias årliga process för strategisk planering är också viktig för att identifiera och vidta åtgärder. Samtliga enheter och nivåer i företaget deltar i den strategiska processen. Scania har satt mål för minskning av koldioxidutsläppen i enlighet med vad vetenskapen anser krävs för att uppfylla Parisavtalet (vetenskapligt baserade mål). Målen omfattar vår egen verksamhet såväl som kundernas drift av de fordon Scania levererar. Förebyggande bevakning av och kunskap om den tekniska, marknadsmässiga och juridiska utvecklingen är avgörande för att nå målen. För ytterligare information, se sidorna 21–22 och 140. Klimatrelaterade omställningsrisker är kopplade till och ingår i processerna för affärsutvecklingsrisker, strategiska risker och juridiska risker.
Finansiella risker			
Refinansieringsrisker		Tillgången till konkurrenskraftig finansiering är avgörande för Scania och beror till stor del på företagets kreditbetyg. En nedgradering av betyget ökar Scanias upplåningskostnad och riskerar därmed att drabba lönsamheten. För ytterligare information, se Not 27.	Refinansieringsrisker hanteras i enlighet med Scanias koncernpolicyer, vilka ses över årligen av revisionskommittén. Som en del av Scanias hantering av refinansieringsrisk finns två beviljade kreditfaciliteter: en på den internationella lånemarknaden och en via TRATON SE. För ytterligare information, se Not 27.
Kreditrisker		Om Scanias avtalspartners inte uppfyller sina åtaganden på grund av finansiella problem eller politiska förhållanden kan Scania lida finansiell skada. För ytterligare information, se Not 2 och 27.	Kreditrisk hanteras i enlighet med koncernpolicyerna Credit Risk Governance och Treasury, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter. Scanias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med stor geografisk spridning, vilket begränsar koncentrationen av kreditrisken. För ytterligare information, se Not 2 och 27.

BOLAGETS MÅL

Lede omställningen | Människor och planeten | Tillväxt och omvandling | Kunder | Lönsamhet och flöde

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Finansiella risker, forts.			
Valuta- och ränterisker	Lönsamhet och flöde	Scanias valutaexponering beror på att försäljningen är mer geografiskt utspridd än produktionen. Rörelser på valuta- och räntemarknaderna kan negativt påverka resultat och balansräkningen. Ränterisk kan uppstå från räntekänsliga tillgångar och skulder. För ytterligare information, se Not 27.	Valuta- och ränterisker hanteras i enlighet med koncernpolicyn Treasury, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté. För att effektivisera översynen och hanteringen koncentrerar Scania i allmänhet valutaexponeringsrisken till de stora industriella verksamheterna i Sverige och Brasilien. Vad gäller de stora kommersiella valutaflödena inom segmentet Fordon och tjänster använder sig Scania främst av prisjusteringar för att kompensera för valutakursförändringar. Enligt Scanias koncernpolicy kan företagets ledning välja att kurssäkra framtida valutaflöden, men detta görs endast i begränsad omfattning. Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i funktionell valuta kan dock säkring ske. Inom Financial Services säkras valutaflöden med hjälp av derivatinstrument. Målet med ränteriskhanteringen är att till stor del minska risken med hjälp av derivat. Inom Financial Services ska fordringar och skulder matchas vad gäller räntesats och löptid. För ytterligare information, se Not 27.
Skatterisker	Lönsamhet och flöde	Scania betalar skatt i många olika jurisdiktioner och därför är koncernens avsättningar för bolagsskatt, omsättnings- och användarskatt, mervärdesskatt och andra skatter alltid en fråga om bedömning och uppskattning. Scania och dess dotterbolag är föremål för ett flertal skattefall och -tvister. För ytterligare information, se Not 2. Inget av fallen bedöms kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scanias finansiella ställning.	Scania har centrala och lokala resurser som säkerställer regelefterlevnaden av aktuell lagstiftning samt arbetar med och bistår i skattefrågor. Utöver lagstadgad revision granskas Scania regelbundet av skattemyndigheter, som då kan göra andra bedömningar än företaget. Även om Scania anser att dess uppskattningar är rimliga kan den slutliga skatten skilja sig från företagets avsättningar och bedömningar av upplupen skatt. Scania kan därmed drabbas av ytterligare skattekrav, ränta, straffavgifter eller andra juridiska eller administrativa straff. Skatterisker över en viss nivå övervakas och rapporteras regelbundet till ledningen. En gång per år lämnas även en rapport till styrelsens revisionskommitté.
Försäkringsrisker	Lönsamhet och flöde, Kunder	Inom Scanias globala verksamhet finns risker som kan påverka balansräkningen om de inte överförs till externa försäkringsbolag. Alla risker är inte möjliga att överföra, men Scania eftersträvar att minimera exponeringen för vissa försäkringsbara risker.	Scania arbetar kontinuerligt med att identifiera, analysera och hantera försäkringsbara risker, både på koncernnivå och lokalt. En central enhet ansvarar för Scaniakoncernens globala försäkringsportfölj. Sedvanliga försäkringar på koncernnivå används för att säkra koncernens godstransporter, tillgångar och skyldigheter, i enlighet med Scanias styrdokument. Lokala försäkringar tecknas i enlighet med lagar och normer på respektive marknad. När så krävs tar Scania hjälp av utomstående försäkringsrådgivare för att identifiera och hantera risker. Försäkringar tecknas endast hos välrenommerade försäkringsbolag, vars finansiella ställning övervakas kontinuerligt. Riskbesiktningar, främst inriktade på risker i den fysiska miljön, utförs vanligtvis årligen vid samtliga produktionsanläggningar och hos många Scania-ägda återförsäljare och verkstäder, i enlighet med det standardiserade brandsäkerhetssystemet Scania Blue Rating Fire Safety System. Detta arbete bidrar till ett fortsatt skadeförebyggande och lågt skadeutfall.

BOLAGETS MÅL

Lede omställningen | Människor och planeten | Tillväxt och omvandling | Kunder | Lönsamhet och flöde

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Legala- och regelefterlevnadsrisker			
Rättsprocesser och administrativa förfaranden		Scania berörs av rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa omfattar påstådda kontraktsbrott, utebliven leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång, intrång rörande andra immateriella rättigheter och påstådda brott mot gällande lagar och regler. Vissa av dessa risker kan vara betydande. För ytterligare information, se Not 2 och Not 17.	Scania har infört ett system för rapportering av legala risker, enligt vilket riskerna ska definieras och rapporteras till huvudkontoret så snart de uppstår. Minst en gång per år lämnas en rapport om riskerna till styrelsens revisionskommitté. Scanias centrala funktion, Corporate Legal Affairs and Risk Management, har specialiserad personal för att bistå med rådgivning och vägledning i juridiska frågor.
Risker relaterade till avtal och immateriella rättigheter		Hanteringen av avtal, väsentliga rättigheter och juridiska risker sker som en del av den dagliga verksamheten. Scanias verksamhet innefattar en rad olika immateriella licensavtal, patent och andra immateriella rättigheter. Scania ingår också många affärs- och finansavtal, vilket är normalt för ett företag av Scanias storlek och slag. Inget enskilt affärs- eller finansavtal, patent, licensavtal eller liknande rättighet har avgörande betydelse för Scanias verksamhet.	Scanias centrala funktion Corporate Legal Affairs and Risk Management har specialiserad personal för att stödja med rådgivning och vägledning i juridiska och kommersiella frågor, samt frågor som rör patent, licensiering och annat. För ytterligare information, se Not 2.
Risker relaterade till nya eller ändrade lagar och regler		Olika länders juridiska system, eller större förändringar av lagar och bestämmelser (såsom säkerhetsstandarder och lagstiftning gällande miljö, personuppgiftshantering, handel och finans eller exportlagstiftning med påverkan på utrikeshandel) kan påverka Scanias marknadsposition. Det finns risk att Scania förhindras att effektivt bedriva verksamhet, genomföra viktiga transaktioner, upprätthålla avtal eller kompiettera strategier och aktiviteter.	Scania håller ständig uppsikt över varningstecken på samtliga marknader för att kunna vidta nödvändiga förändringar av marknadsstrategin eller de interna styr- och regelefterlevnadsrutinerna. Scanias lokala och centrala specialistfunktioner ger råd och stöd för att minska riskerna gällande ny och ändrad lagstiftning.
Affärsetik- och efterlevnadsrisker		Scania ska arbeta systematiskt och transperent för att undvika penningtvätt, bedrägeri, förskingring och korruption, liksom för regelefterlevnad av gällande konkurrenslagstiftning. Vidare måste Scanias finansierings- och försäkringstjänster uppfylla de regelverk som fastställs och övervakas av respektive finansmyndighet och andra relevanta myndigheter.	Scania har en lång tradition med starka kärnvärden som beskriver våra övertygelser. Eftersom Scania verkar i en föränderlig affärsmiljö finns specialiserad personal, såväl centralt som lokalt, som hjälper organisationen att övervaka och hantera dessa risker, huvudsakligen funktionerna för regelefterlevnad (Group Compliance Management), riskhantering (Group Risk Management) och internrevision (Group Internal Audit). Utöver detta finns en regelstruktur, som utgår från Scanias uppförandekod, med bindande regler och riktlinjer gällande ansvarsfullt beteende för alla anställda inom Scaniakoncernen.

BOLAGETS MÅL

Lede omställningen | Människor och planeten | Tillväxt och omvandling | Kunder | Lönsamhet och flöde

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Legala- och regeletterlevnadsrisker, forts.			
Risker relaterade till handelsbarriärer, exportkontroll och sanktioner		Förändringar vad gäller handelsavtal och handelsbarriärer, liksom införandet av sanktioner riktade mot länder, varor, tjänster eller personer, hämmar Scanias möjlighet att göra affärer. Brott mot sanktioner kan ge dryga böter och andra påföljder. Som globalt företag måste Scania kunna hantera motstridiga sanktionsregler	Alla delar av Scaniakoncernen bedriver sin verksamhet i enlighet med nationella och internationella lagar och regler, inklusive men inte begränsat till exportlagstiftning och sanktionsregler i alla relevanta jurisdiktioner och regimer där Scania är verksamt, samt i enlighet med Scanias uppförandekod.
Risker relaterade till mänskliga rättigheter		Scanias hela värdekedja är utsatt för risker relaterade till mänskliga rättigheter som kräver förebyggande åtgärder för att inte drabba människor negativt. Det pågår en utveckling av lagkraven på företag att visa vederbörlig aktsamhet (due diligence) och att redovisa den faktiska och potentiella påverkan inom den egna verksamheten, leveranskedjan, affärsrelationer och försäljning. Krav ställs också på att redovisa ett lämpligt och effektivt system för hantering av dessa risker.	Scania hanterar mänskliga rättigheter utifrån dubbla perspektiv, dels risken att Scania ska orsaka, bidra till eller vara kopplat till kränkningar av mänskliga rättigheter, dels hanteringen av juridiska risker och negativ inverkan på Scanias anseende. Scania har identifierat vilka frågor kring mänskliga rättigheter som berör företaget mest. Detta tillsammans med Scanias policy för mänskliga rättigheter styr det dagliga arbetet och bidrar till att kombinera affären med en hänsyn till mänskliga rättigheter i relevanta processer, exempelvis genom Scanias Due Diligence-program. Scania står också i ständig dialog med relevanta interna och externa intressenter. För ytterligare information om hur Scania hanterar risker relaterade till mänskliga rättigheter som en del av programmet för en hållbar leveranskedja, se Risker i leverantörskedjan, se sidan 48.
Affärsrisker			
Marknadsrisker		Den kommersiella fordonsbranschen påverkas av externa faktorer såsom konkurrens, prisfluktuationer, politisk utveckling och ekonomiska svängningar, vilket ger upphov till både möjligheter och risker kopplade till efterfrågan på Scanias produkter. Scania säljer en del av sina fordon med återköpsåtagande, vilket innebär att Scania har en restvärdesexponering. Det gäller även för korttidsuthyrda fordon som har ett beräknat restvärde. En stor del av Scanias försäljning av reservdelar och verkstadstimmar sker i form av reparations- och underhållsavtal. Det innebär att Scania åtar sig att tillhandahålla fordonsunderhåll under avtalsperioden mot en förutbestämd avgift	Tack vare att Scanias försäljning är utspridd över mer än 100 länder minskar riskerna och svängningarna som kan orsakas av enskilda kunder och marknader. Dessutom hanterar och övervakar Scania kontinuerligt befintliga avtalsförpliktelser gentemot kunder som annars skulle kunna leda till utmaningar att korrekt förutse framtida värdering för begagnade fordon. Kostnaden för att fullgöra avtalet fördelas över avtalsperioden i enlighet med den beräknade åtgången av tjänster och avvikelser från detta bokförs under innevarande period. Scania gör kontinuerliga bedömningar av möjliga avvikelser från den beräknade kostnadskurvan för hela avtalsportföljen. Vid negativa avvikelser görs en avsättning som påverkar resultatet för innevarande period. För ytterligare information, se Not 2.

BOLAGETS MÅL

Lede omställningen | Människor och planeten | Tillväxt och omvandling | Kunder | Lönsamhet och flöde

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Affärsrisker, forts.			
Informationsrisker		Scania använder informationsteknik i det dagliga arbetet för att möjliggöra förbättringar av såväl effektiviteten i verksamheten som kunderbjudandet, vilket också för med sig risker. Digital information, system och infrastruktur kan slås ut på grund av olyckor, katastrofer, tekniska haverier, föråldrad teknik, cyberattacker, etc. Information som inte hanteras korrekt riskerar att delas med obehöriga, gå förlorad eller avsiktligt eller oavsiktligt ändras.	För att kunna bedriva en effektiv, driftsäker och relevant verksamhet måste Scania fortlöpande utvärdera möjligheten att utnyttja data i det dagliga arbetet. För att säkerställa informationens tillgänglighet, integritet och sekretess använder Scania ett riskstyrt arbetssätt och ett inarbetat säkerhetsledningssystem (ISMS), liksom en kombination av den senaste hårdvaru- och mjukvarutekniken för en effektiv organisation av IT-frågor. Scania har också en central funktion för informationssäkerhet som ansvarar för implementeringen och uppföljningen av Scanias informationssäkerhetspolicy.
Risker i leverantörskedjan		Om en eller fler leverantörer inte kan eller väljer att inte uppfylla sina leveransåtaganden, exempelvis på grund av råvarubrist, strejk, kapacitetsfördelning till fördel för andra kunder eller ekonomiska problem, riskerar Scania att drabbas av produktionsstopp, ökad produktionskostnad, förseningar och minskat förtroende bland kunderna. Bristen på halvledare var Scanias största utmaning i leveranskedjan under 2021. I och med att leveranskedjan blivit alltmer globaliserad finns också hållbarhetsrisker i Scanias affärsverksamhet gällande bland annat miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik.	Scania har vidtagit en rad åtgärder för att kunna upptäcka och förebygga dessa risker, bland annat en kontrollprocess som i förväg säkerställer att leverantörer kvalificerar sig vad gäller teknik, kvalitet, leverans, kostnad och hållbarhet, där resultaten regelbundet rapporteras till Scanias inköpsledning. Leverantörer ska uppfylla Scanias uppförandekod för leverantörer. Scania gör fortlöpande riskbedömningar vid val av leverantörer. Dessutom övervaker Scania alla leverantörer som ligger över en viss inköpsstorlek månadsvis med hjälp av tredjeparts riskindikatorer. Nära samarbete inom Volkswagenkoncernen och med leverantörer är också viktigt för att säkerställa att Scania kan anpassa sig till förändringar och hantera identifierade risker.
Produktionsrisker		Oförutsedda störningar vid produktionsanläggningar kan orsakas av många olika incidenter, såsom strömavbrott, maskinhaveri, brand, översvämning, social oro, terrordåd, smittsamma sjukdomar, personalkonflikter eller andra störningar i verksamheten. Om Scania överskattar kundernas efterfrågan finns en risk att produktionskapaciteten underutnyttjas, medan en underskattning av efterfrågan kan resultera i otillräcklig produktionskapacitet.	Scania driver ett program för att förmå lokal ledning att säkerställa att kontinuitetshanteringen ägs, drivs och integreras med lokala behov, resurser och kompetenser i åtanke. Scania har också en säkerhets-, hälso- och miljöstandard (SHE), liksom aktiviteter som syftar till att upprätthålla och främja prestationen inom dessa områden. Produktions-, miljö- och kvalitetsrisker i återförsäljar- och verkstadsnätet hanteras genom Scania Retail System (SRS), certifiering enligt Scania Dealer Operating Standard (DOS), Scanias miljöpolicy och med hjälp av specialister i organisationen. Produktionskapaciteten övervakas noggrant genom tvärfunktionella möten och anpassas kontinuerligt till rådande förutsättningar.
Klimat- och naturkatastrofrisker		Som globalt företag med anläggningar och leverantörer världen över är Scania utsatt för fysiska risker förknippade med extrema väderförhållanden, såsom översvämningar, värmeböljor, vattenbrist och andra naturfenomen som kan skada byggnader och annan egendom. Det är svårt att förutse var och när dessa ska inträffa och vilka konsekvenser de kan få. Pågående klimatförändringar på grund av global uppvärmning väntas ge allt mer extremt väder och förändrade väderförhållanden i vissa regioner. Dessa risker kan komma att påverka Scanias möjlighet att försäkra anläggningar i framtiden.	Eftersom Scania har anläggningar och leverantörer över hela världen ägnas särskild uppmärksamhet åt risken för klimat- och väderförändringar, naturkatastrofer och resursbrist i företagets avbrottsanalyser och kontinuitetsplaner. Förutsägande analyser och planering enligt scenarion för olika regioner utgör ett stöd i beslutsfattandet. Vissa av de fysiska risker som berör möjligheten till försäkring omfattas av försäkringsriskprocessen. För ytterligare information, se Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) på sidan 153 och 159. Scania har också ett miljöhanteringssystem enligt ISO14001 för hantering av vissa lokala risker.

BOLAGETS MÅL

Leda omställningen | Människor och planeten | Tillväxt och omvandling | Kunder | Lönsamhet och flöde

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Affärsrisker, forts.			
Produktionsrisker		Vid introduktion av en ny produkt på marknaden finns risk för avvikelser i produktkvaliteten, exempelvis på grund av felkonstruktion, produktval eller tillverkningsprocess. Brister i produktkvaliteten kan leda till återkallelse av produkter och medföra betydande egna kostnader, kompensation till kunder för indirekta kostnader, kostnad för bristande regelefterlevnad och att Scanias anseende skadas.	Denna risk hanteras av utvecklings-, verifierings- och valideringsprocessen på Scania. Det är Scanias mål att utveckla produkter som är pålitliga och säkra för användaren, allmänheten och miljön. Men om en produkt skulle uppvisa tecken på tekniska brister som kan vara skadliga för människor, planet eller egendom, hanteras det av Scania Product Liability Council. Detta organ beslutar vilka tekniska lösningar som ska användas för att lösa problemet och vilka marknadsföringsåtgärder som behövs. The Product Liability Council Produktansvarsrådet gör också en genomgång av de aktuella processerna för att säkerställa att problemet inte återkommer. I tillämpliga fall har Scania en rättvis riskdelning med våra leverantörer avseende produktansvar, vilket minimerar den ekonomiska risken för Scania.
Risker relaterade till medarbetare och kompetens		Det pågående tekniskiftet kräver motsvarande omställning av kompetenser. Detta medför att Scania måste identifiera framtidens kompetensbehov. Om Scania inte lyckas locka till sig och behålla nyckelpersoner kan det leda till svårigheter att uppfylla kundernas behov. Scanias verksamhet kräver visst resande och det är då viktigt att medarbetare inte utsätts för onödiga risker. Såväl medicinska som säkerhetsrelaterade risker förekommer och kan leda till fysisk skada eller till och med dödsfall.	Scania utvecklar ständigt arbetet inom personalområdet för att säkerställa en affärsdriven kompetensförsörjning. Som en del av Scanias omvandling pågår för närvarande ett program i syfte att skapa ett ännu effektivare medarbetarstöd med koncerngemensamma rutiner, grundat på medarbetaranalys och med en funktionellt indelad organisation inom People & Culture. Att utveckla medarbetarna är en nyckel i omställningen till hållbara transporter, både för företaget och medarbetarna. Därför har Scania flera program för vidareutbildning och för att tillvarata entreprenörs- och innovationsanda, såsom en Innovation Factory och Skill Capture. För att kunna hantera en kompetensförändring i hela företaget på ett ansvarsfullt sätt krävs en meningsfull social dialog. Scania har en företagsgemensam standard för social dialog och bedriver förebyggande arbete genom initiativet Global Deal. Scania har väl etablerade strukturer för nära samarbete med ett flertal universitet och tekniska högskolor, för att få fram och rekrytera de främsta specialisterna. Scania driver ett gymnasium i Södertälje, Mälardalens Tekniska Gymnasium, som erbjuder högkvalitativ teknisk utbildning. Scanias styrgrupp för hantering av reserisker (Steering Group Travel Risk Management) beslutar om enhetliga förebyggande åtgärder vid resande. Exempel på aktuella åtgärder är en obligatorisk e-utbildning för affärsresande, ett riskutvärderingsverktyg för resande, automatisk rådgivning inför resor och ett resekrishanteringssystem. Specialister från funktionen Occupational Health and Corporate Security finns tillgängliga som stöd för alla Scaniamedarbetare.
Risker relaterade till personuppgifts-hantering		Om Scania inte kan visa att företaget följer gällande regler avseende skydd av personuppgifter kan det leda till skadeståndskrav och skyldigheter, betydande böter eller andra påföljder, såväl som förlust av kunder och skador på Scanias anseende.	Ett av Scanias kärnvärden är Respekt för individen. Detta utgör grunden för vår interaktion med bland annat medarbetare, kunder, samarbetspartners och förare, men även hur vi ser på skyddet av personuppgifter. Scanias regelefterlevnad av personuppgiftslagstiftningen ska vara ett resultat av en aktiv medvetenhet om integritetsskydd och personuppgiftsrutiner som genomsyrar verksamheten. Detta är särskilt viktigt vid etablering på nya marknader eller av nya affärsmodeller. Scania har en specialistfunktion för dataskydd som hjälper till att säkerställa att personuppgifter hanteras korrekt. Varje del av Scanias verksamhet ansvarar dock för att göra dataintegritet till ett självklart inslag i arbetet och för att påvisa regelefterlevnaden av gällande personuppgiftslagstiftning.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2021

Under 2021 såg vi en återhämtning på lastbilsmarknaden men betydande störningar i leveranskedjan, delvis på grund av covid-19-pandemin. Bristen på halvledare hade stor inverkan på Scanias produktion. Pandemin fortsatte också att påverka bussmarknaden där efterfrågan förblev låg. Ett par av årets höjdpunkter var lanseringen av den nya drivlinan Scania Super och etableringen av en ny produktionsenhet i Kina.

Fordon och tjänster

Scanias fordonsleveranser ökade under 2021 med 25 procent jämfört med 2020. Lastbilsleveranserna ökade med 28 procent till totalt 85 930 enheter, medan bussleveranserna minskade med 14 procent till 4 436 enheter. Motorleveranserna ökade med 7 procent till 11 786 enheter. Tjänsteintäkterna ökade med 11 procent till 30 074 miljoner kronor.

Lastbilsmarknaden

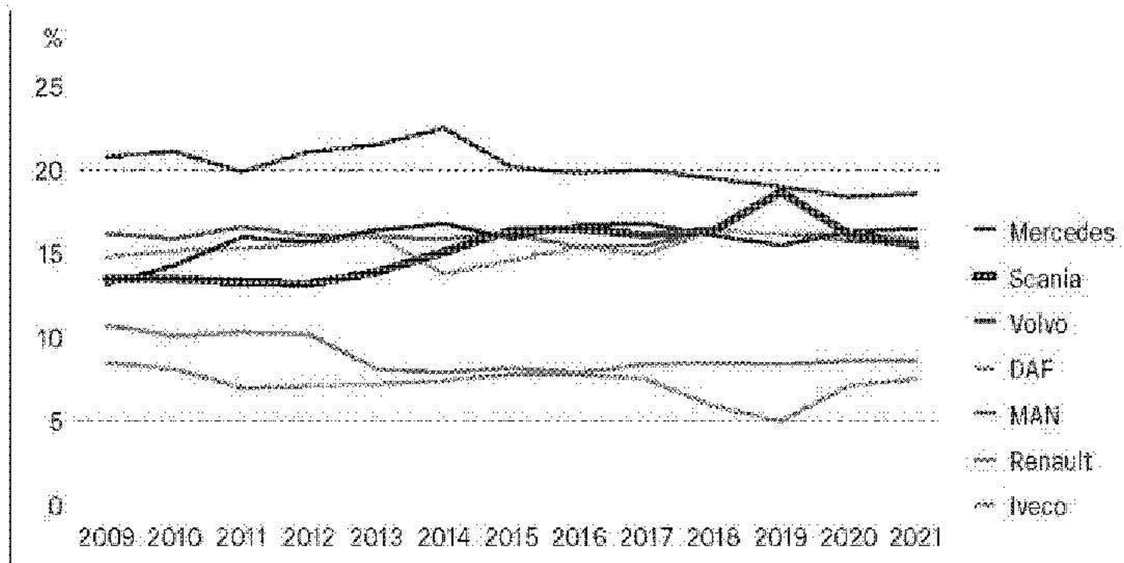
Under 2021 var efterfrågan på lastbilar mycket hög i de flesta regioner, då kundernas transportaktivitet fortsatte att återhämta sig starkt efter tappet under första halvan av föregående år. Produktionsproblem på grund av bristen på halvledare ledde dock till att leveranserna för året var lägre än planerat. Under fjärde kvartalet lanserade vi vår nya drivlina Scania Super och flera relaterade uppdateringar och tjänster. Med bränslebesparingar på minst åtta procent för kunder som kör fjärrtrafik är den nya drivlinan en milstolpe för Scania, som kommer att hjälpa oss att nå våra vetenskapligt baserade klimatmål. Under samma kvartal introducerade vi också nya hybridlastbilar. Hybriderna är ett viktigt steg på vägen mot full elektrifiering då lastbilarna kan utrustas med olika drivlinor och laddningsmöjligheter för att passa olika drifttyper.

Europa
Orderingången i Europa ökade med 48 procent till 64 575 (43 494) lastbilar. Efterfrågan ökade på flera stora europeiska marknader såsom Storbritannien, Frankrike och Polen.

Leveranserna i Europa ökade med 15 procent till 42 365 (36 747) lastbilar.

För femte året i rad vann Scania den ärtrådvärda tyska utmärkelsen för transporteffektivitet, Green Truck Award. Scania deltog i år med en R 410 dragbil som trumfade konkurrenterna i bränsleförbrukning och prestanda under en rad varierande körförhållanden.

Totalmarknaden för tunga lastbilar i 27 EU-länder (alla utom Malta) samt Norge, Storbritannien, Schweiz och Island ökade med omkring 20 procent till cirka 277 400 enheter 2021 (231 000). Scanias lastbilsregistreringar uppgick till omkring 42 900 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 15,5 (16,2) procent.



Latinamerika
Orderingången i Latinamerika uppgick till 23 626 (20 707) lastbilar, en ökning med 14 procent.

Registreringarna i Brasilien uppgick till 15 700 lastbilar, motsvarande en marknadsandel på omkring 15,9 procent.

Leveranserna i Latinamerika ökade med 74 procent till 21 291 (12 173) lastbilar.

Eurasien, Asien samt Afrika och Oceanien
I Eurasien minskade orderingången med 38 procent till 6 256 (10 049) lastbilar, främst hänförligt till Ryssland. Leveranserna ökade med 50 procent till 7 724 (5 148) lastbilar.

I Asien ökade orderingången med 6 procent till 10 840 (10 250) lastbilar. Ökningen var hänförlig till Turkiet, Indonesien och Hongkong. Leveranserna ökade med 6 procent till 9 649 (9 072) lastbilar.

I Afrika och Oceanien ökade orderingången med 75 procent till 7 705 (4 408) lastbilar, främst hänförligt till Sydafrika, Australien och Nya Zeeland. Leveranserna ökade med 33 procent till 4 991 (3 759) lastbilar.

Bussmarknaden

Den globala bussmarknaden påverkades kraftigt av pandemin och efterfrågan på långfärds- och turistbussar var fortsatt låg under större delen av 2021, medan efterfrågan för stadstrafik och kollektivtrafik har tagit fart.

Orderingången minskade med 6 procent till 3 796 (4 032) bussar. Leveranserna minskade med 14 procent till 4 436 (5 186) bussar. I Europa minskade leveranserna med 12 procent till 1 606 (1 827) bussar. I Latinamerika minskade leveranserna med 30 procent till 1 526 (2 182) bussar. I Asien minskade de med 40 procent till 350 (582) bussar. I Afrika och Oceanien ökade de med 79 procent till 914 (511) bussar. I Eurasien minskade de med 52 procent till 40 (84) bussar.

I Europa uppgick Scanias marknadsandel för bussar till omkring 5,7 procent 2021 jämfört med 6,5 procent 2020.

En av årets höjdpunkter var introduktionen av Scanias nya 13-liters gasmotor för långfärdsbussar. Motorn kan köras på både biogas och naturgas och är ett sätt för kunder att ställa om till hållbart bränsle utan större investering. Vi lanserade också en ny generation Scania Touring med förbättrad förarmiljö, ökad passagerarkomfort och kraftigt minskad bränsleförbrukning.

Under året introducerade vi även den första biogasbussen för internationell trafik. Turistbussen går mellan Stockholm och Oslo och är ett samarbete mellan Scania, bussoperatören Flixbus och gasleverantören Gasum.

Motormarknaden

Inom affärsområdet Power Solutions, tidigare Motorer, var efterfrågan fortsatt stark under 2021. Orderingången ökade med 50 procent till 15 712 (10 508). Leveranserna uppgick under 2021 till totalt 11 786 (10 991), en ökning med 8 procent. Ökningen var främst hänförlig till Tyskland och Italien.

Tjänster

Scanias tjänsteaffär utvecklades starkt under 2021 med intäkter på 30 074 (27 132) miljoner kronor, en ökning med 11 procent. I lokala valutor ökade intäkterna med 14 procent.

I Europa ökade tjänsteintäkterna med 9 procent till 21 239 (19 419) miljoner kronor. I Latin- och Nordamerika ökade tjänsteintäkterna med 22 procent till 3 109 (2 554) miljoner kronor. I Eurasien ökade de med 29 procent till 1 070 (829) miljoner kronor. I Asien minskade de med 2 procent till 2 543 (2 606) miljoner kronor. I Afrika och Oceanien ökade de med 23 procent till 2 113 (1 724) miljoner kronor.

Efterfrågan på tjänster gynnas av att Scania kan använda data från mer än 560 000 uppkopplade fordon till att skräddarsy tjänsteerbjudandet utifrån hur kunderna använder sina fordon. Omkring 64 procent av Scanias 10-års rullande vagnpark av lastbilar och bussar är uppkopplad.

Finansiella tjänster

Pandemins effekter märktes främst under första halvan av 2020, då antalet kunder som behövde lägga om betalningarna av finansieringsavtal ökade. Under tredje och fjärde kvartalet 2020 återgick det behovet till normala nivåer och de allra flesta kunder återgick till sina tidigare betalningsplaner, vilket har fortsatt under 2021.

Vid utgången av 2021 uppgick Scanias kundfinansieringsportfölj till 108,9 miljarder kronor, en ökning med 13,4 miljarder kronor jämfört med 2020. I lokala valutor växte portföljen med 9,9 miljarder kronor.

Penetrationsgraden för nya fordon var 44 (41) procent 2021 på de marknader där Scania har egen finansieringsverksamhet.

Rörelseresultatet för Financial Services ökade under 2021 till rekordnivån 2 194 (1 123) miljoner kronor. En större portfölj och högre marginaler inverkade positivt, vilket delvis motverkades av negativa valutaeffekter och ökade kostnader. Kostnaden för osäkra fordringar minskade, främst hänförligt till en förväntad förbättring av kundernas betalningsförmåga.

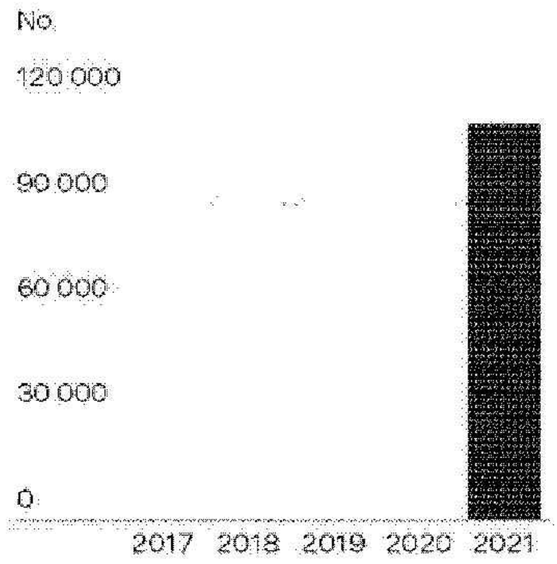
Rörelseresultat, Financial Services

Rörelseresultatet för Financial Services ökade under 2021 till 2 194 (1 123) miljoner kronor. En större portfölj och högre marginaler inverkade positivt, vilket delvis motverkades av negativa valutaeffekter och ökade kostnader.



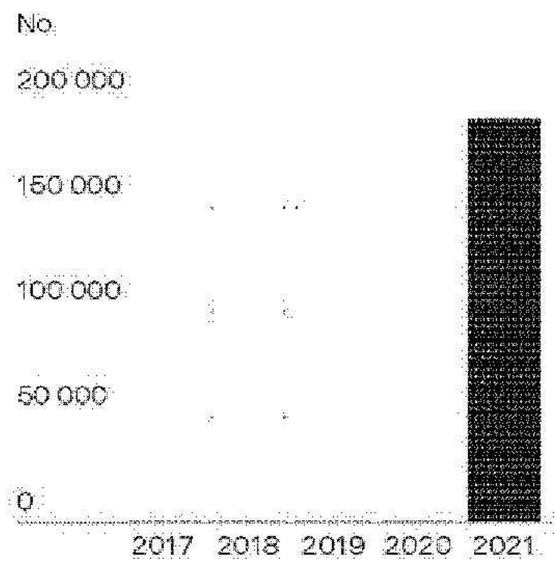
Försäkringslösningar

Efterfrågan på Scanias försäkringslösningar ökade under 2021. Effektiv skadereglering och snabba reparationer i Scanias eget servicenät är kärnan i erbjudandet.



Finansieringskontrakt

Kunderna väljer allt oftare Scania som långsiktig partner för fordonsfinansiering.



Större delen av Scanias finansieringsportfölj består av kunder på europeiska marknader. Portföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på kundkategori, kundstorlek, branscher och fordonstillämpningar. Scania minskar risken genom en konservativ kreditpolicy och en refinansiering som matchar upplåning och utlåning. En viktig anledning till den ökade finansieringsvolymen är det nära samarbetet mellan Financial Services och försäljnings-organisationen. Samarbetet gör att båda parter kan dra nytta av varandras insikter om kunderna och deras verksamheter. Märkeslojaliteten är högre bland de kunder som har finansiering, försäkring och underhållsavtal från Scania.

Våra medarbetare

Alla chefer på Scania har ett ansvar att se till att medarbetarna känner sig uppskattade, trivs och mår bra på jobbet, oavsett vilken roll de har och var i världen de arbetar. Vi anser att ett inkluderande arbetsklimat och mångfald i fråga om exempelvis kön, etnicitet, bakgrund och färdigheter är en nyckel till framgång. Därför eftersträvar vi ökad mångfald bland medarbetarna inom alla delar av verksamheten. I vår uppföljning av trivseln på arbetsplatsen ingår en medarbetarundersökning, Employee Satisfaction Barometer, som bland annat innehåller tre frågor om hur väl Scania hanterar mångfald och inkludering.

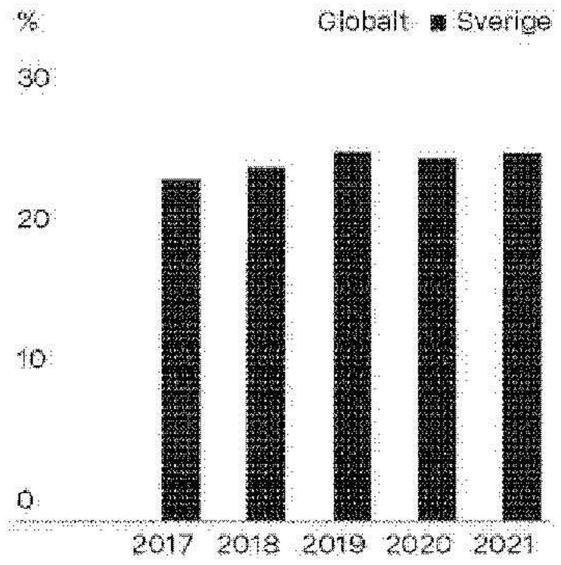
Scania har en lång tradition av social dialog och under 2021 påbörjade vi arbetet med att införa gemensamma principer för medarbetarrelationer och rutiner för förbättring.

Medarbetarnas hälsa och säkerhet har högsta prioritet för Scania. Vi ska erbjuda en hälsosam och säker arbetsplats genom att förebygga arbetsplatsolyckor och ohälsa, samtidigt som vi främjar trivseln på arbetet genom gott samarbete och kontinuerlig förbättring. Under 2021 uppgick frisknärvaron till 95,4 (96,4) procent.

Medan covid-19-pandemin fortsatte under 2021 behöll vi fokus på att skydda våra anställda genom att minimera risken för smittspridning och säkerställa att de kunde arbeta säkert, såväl på arbetsplatsen som hemifrån. Scanias Företagshälsovård i Södertälje deltar sedan februari 2021 i Sveriges vaccineringsprogram. Vid årets slut hade vi vaccinerat totalt 63 236 personer.

Andel kvinnliga chefer

Mångfald är viktigt för Scania. Inom ramen för programmet Skill Capture har vi vidtagit flera åtgärder för att öka antalet kvinnor i ledande befattningar.



Produktion

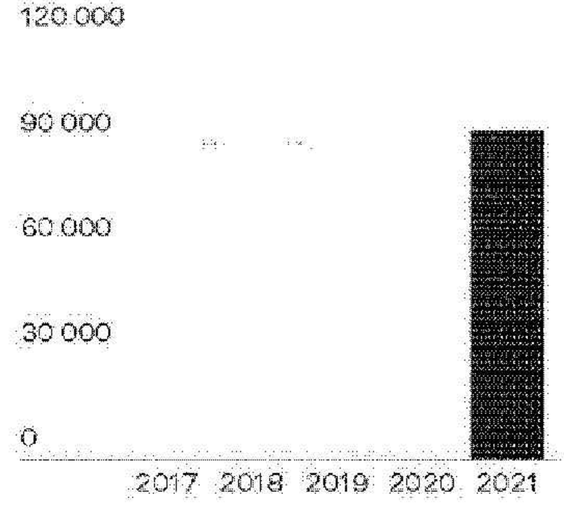
I inledningen av 2021 hade Scania planerat höga produktionsnivåer för att hantera den stora orderbok som uppstått under 2020 på grund av covid-19. I slutet av första kvartalet hade dock vår produktion redan börjat påverkas av leveransstörningar, framför allt på grund av halvledarbristen. I februari förvärrades det redan ansträngda läget av en vinterstorm i Texas som kraftigt påverkade leveranskedjan för en av våra viktiga leverantörer. I början av andra kvartalet störtes leveranskedjan av ytterligare händelser. Bland annat blockerades Suezkanalen och en stor brand inträffade i en halvledarleverantörs anläggning i Japan. Mot slutet av kvartalet började vi tidigarelägga inplanerad semester och använda stoppdagar på grund av komponentbrist. Under semesterperioden vidtog ett intensivt tvärfunktionellt arbete för att lösa situationen, vilket ledde till att produktionen kunde återupptas som planerat. Samtidigt fick pandemin några av de stora halvledarleverantörerna i Asien att stoppa produktionen och Scania tvingades återigen att dra ner på produktionstakten. Under andra halvan av 2021 drabbades produktionen av en serie komponentbrister som påverkade förmågan att leverera i takt med kundernas efterfrågan.

Under hösten lanserade vi Scania Super, vår nya supereffektiva drivlina som ökar kundvärdet i vårt erbjudande. För att möta de tuffa krav som drivlinan ställer på produktionen har vi uppdaterat våra anläggningar och infört nya tillverkningsprocesser som förbättrar såväl effektiviteten som hållbarheten i produktionen. Hållbarhetstänkandet har genomsyrat hela projektet eftersom hållbarheten i produktionsprocesserna är avgörande för att vi ska nå Scanias vetenskapligt baserade mål.

Under 2021 fortsatte Scania att expandera på den asiatiska marknaden genom etableringen av en helägd produktionsanläggning för lastbilar i Rugao i Jiangsu-provinsen, 200 km nordväst om Shanghai i Kina. Bygget inleddes i början av 2021 och fortsätter under 2022. Satsningen ingår i vår strategi att utöka verksamheten i Kina till en fullskalig enhet inom Scanias globala produktions- och leverantörsstruktur.

Tillverkade fordon

Under 2021 producerade Scania 92 718 (72 536) fordon.



HÅLLBARHETSRAPPORTERING

Forskning och utveckling

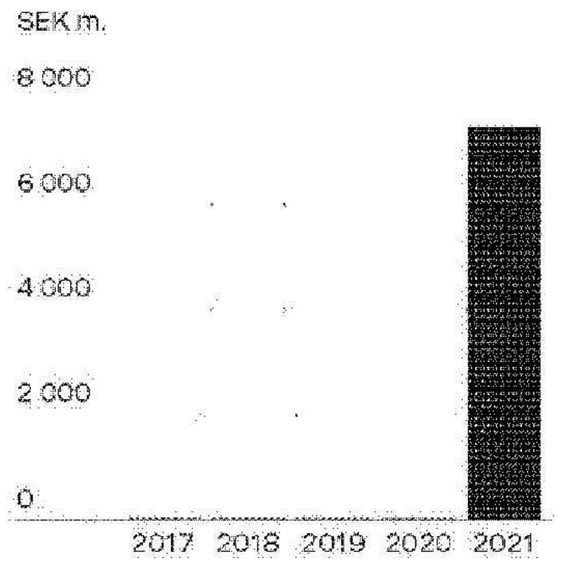
Målet med Scanias forskning och utveckling är att skapa hållbara lösningar som förbättrar kundernas produktivitet och lönsamhet genom låg bränsleförbrukning, hög fordonstillgänglighet, låga underhållskostnader och god prestanda. Scania satsar stora resurser på forsknings- och utvecklingsverksamheten, som är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje.

Under 2021 resulterade satsningarna på forskning och utveckling bland annat i den nya drivlinan Scania Super och bygget av en ny anläggning för batterimontering som påbörjades under året. Totalt investerade Scania 7,5 (6,5) miljarder kronor i forskning och utveckling under 2021, motsvarande 4,5 procent av nettoomsättningen.

Vi drar också nytta av synergier som uppstår inom Tratonkoncernen. Koncernens samlade tekniska kunnande främjar Scanias innovationsförmåga och kostnadseffektivitet, medan den ekonomiska styrkan innebär att vi kan investera tidigt i nya innovationer och snabbare ta idéer från ritbord till marknad.

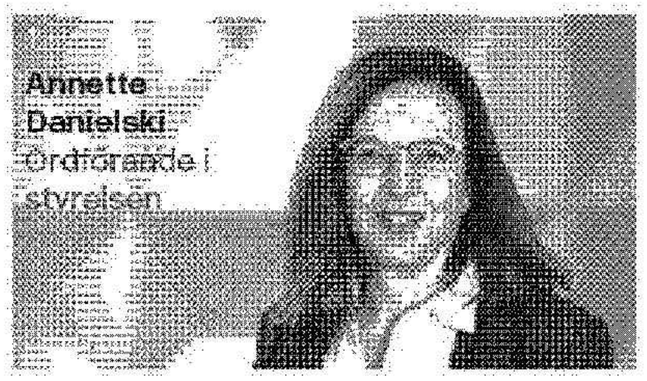
Investeringar i forskning och utveckling

Scania fortsätter att investera kraftfullt i forskning och utveckling för att stärka produktportföljen de närmaste åren.

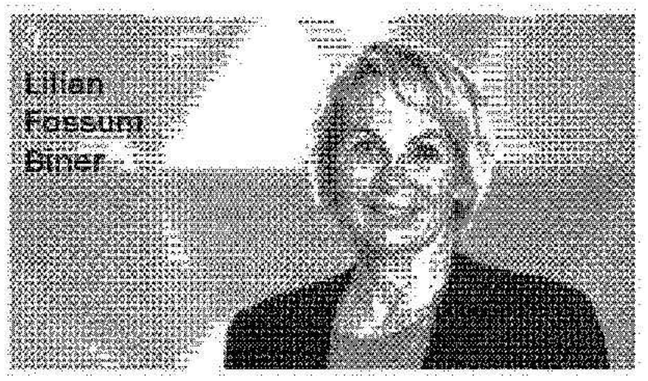


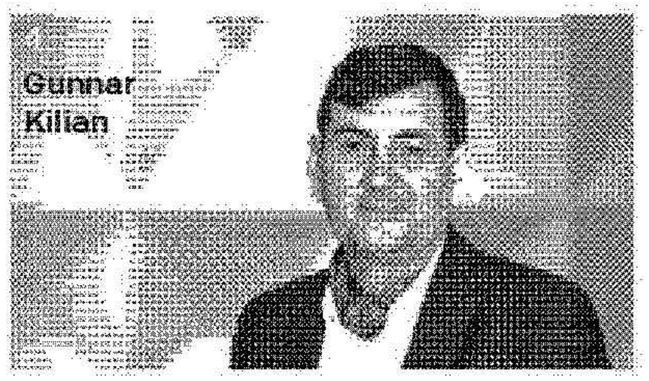
I enlighet med ÅRL 6 kap 11§ har Scania AB valt att upprätta hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapportens omfattning framgår på sidan 153 i det här dokumentet.

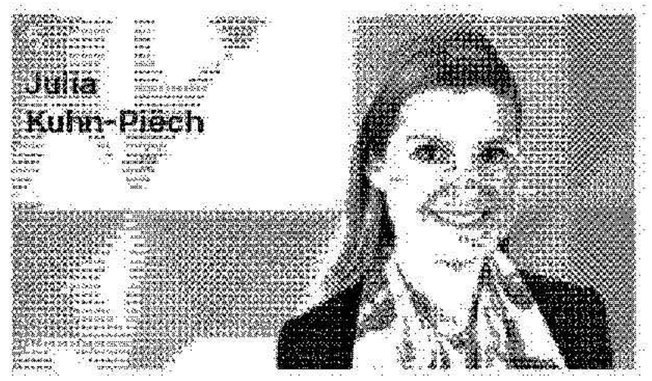
STYRELSE


1. Annette Danielski
Ordförande i styrelsen


2. Christian Levin
President and CEO, Scania and TRATON GROUP


3. Lilian Fossum Biner

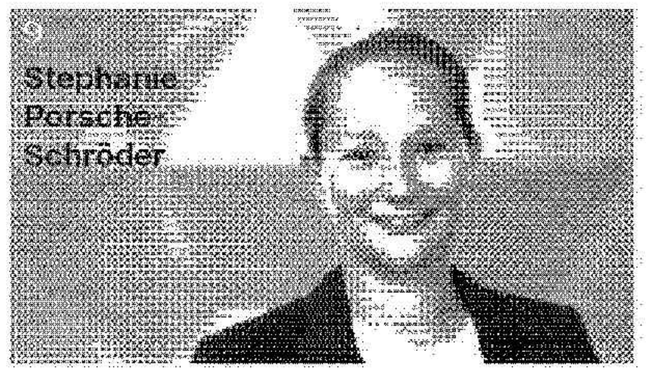

4. Gunnar Kilian

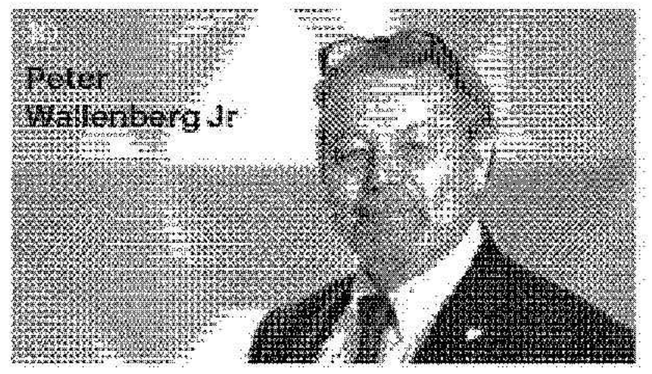

5. Julia Kuhn-Piech

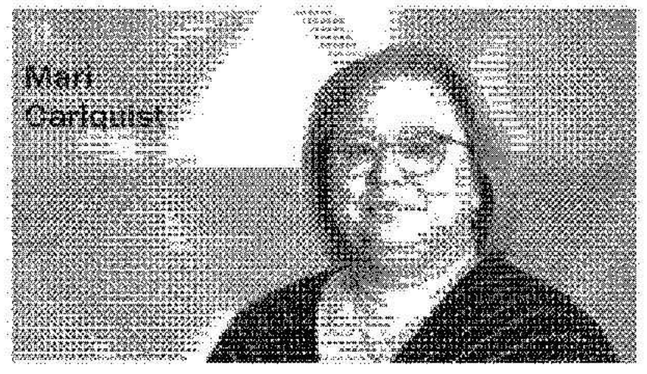

6. Nina Macpherson

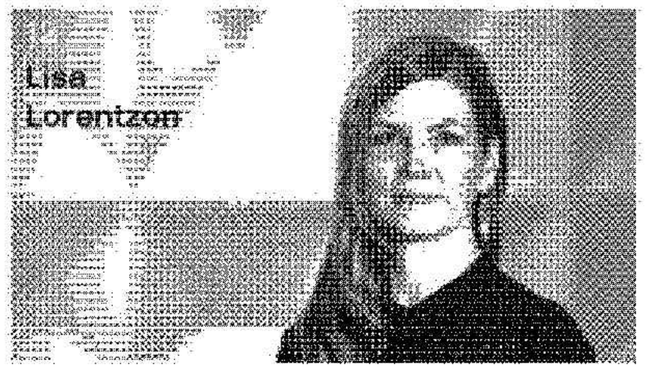

7. Christian Porsche

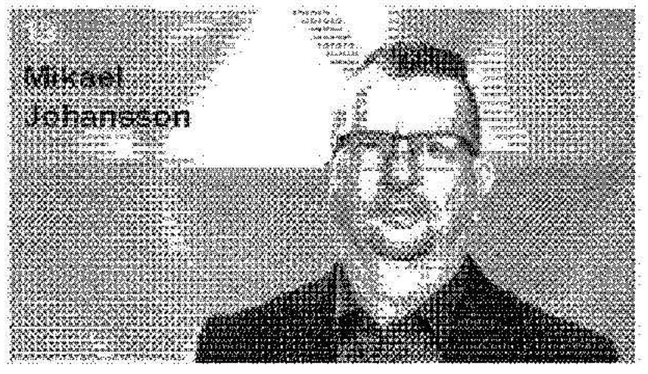

8. Mark Philipp Porsche

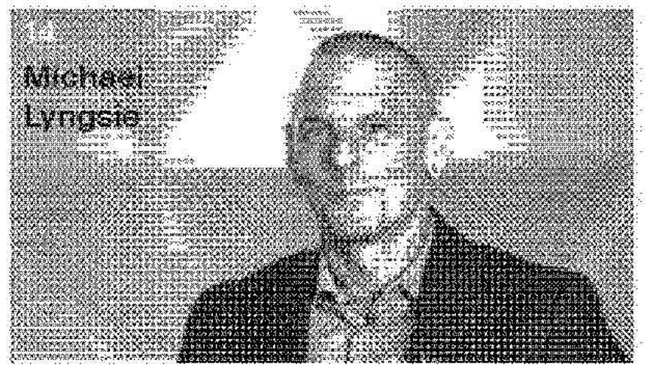

9. Stephanie Porsche-Schröder

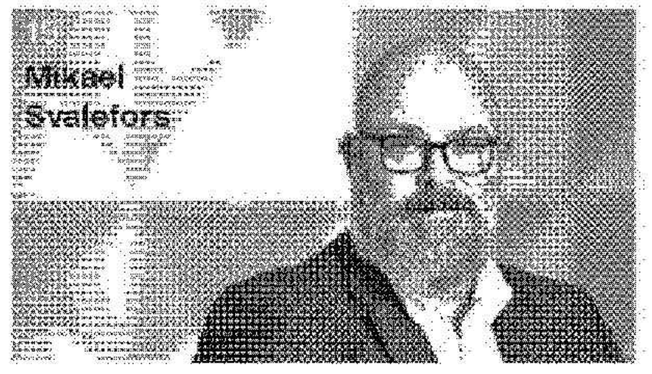

10. Peter Wallenberg Jr

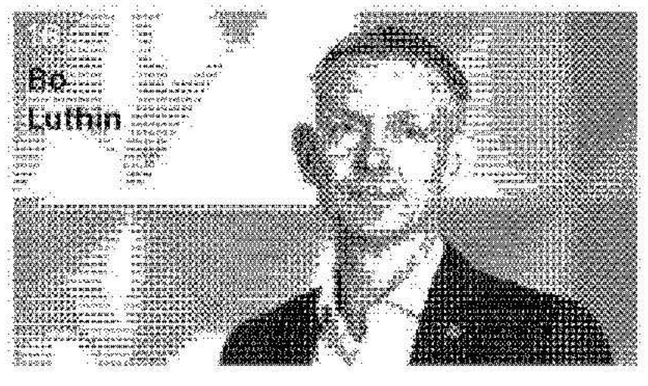

11. Mari Carlquist


12. Lisa Lorentzon


13. Mikael Johansson


14. Michael Lyngsie


15. Mikael Svalefors


16. Bo Luthin

1 Annette Danielski

Ordförande i styrelsen och revisionskommittén 2021.

Född: 1965.

Utbildning: Företagsekonomi.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Navistar Inc., Supervisory Board of MAN Truck & Bus SE och Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH.

Relevant arbetserfarenhet: Ledamot i Executive Board, TRATON SE med ansvar för Finance and Business Development. Bred internationell erfarenhet från ekonomi och controlling. Olika ledande befattningar inom Daimler AG och Audi AG.

2 Christian Levin

Ledamot i styrelsen sedan 2021.

Född: 1967.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör i maskinteknik.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i Supervisory Board MAN Truck & Bus SE. Ledamot i Navistar LLC, Volkswagen Caminhões e Ônibus, Tekinkföretagen och Kungliga Tekniska Högskolan (KTH).

Relevant arbetserfarenhet: Olika ledande befattningar inom Scania och TRATON SE. President and CEO för Scania och CEO för TRATON SE sedan 2021.

Ledamot i regeringens elektrifierings-kommission och Stockholms Handelskammare.

3 Lilian Fossum Biner

Ledamot i styrelsen sedan 2019. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1962.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i styrelserna för LE Lundbergföretagen, Carlsberg Group, Givaudan S.A. a-connect (group) ag, LeDap Group AB and Alfa Laval AB.

Relevant arbetserfarenhet: Bred erfarenhet från detaljhandels- och konsumentföretag. Olika ledande befattningar inom Axel Johnson AB och Electrolux Group.

4 Gunnar Kilian

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1975.

Utbildning: Journalist.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board of TRATON SE. Mandat i Supervisory Board, Wolfsburg AG, Autostadt GmbH, Audi AG, Porsche Holding Stuttgart GmbH, MAN Energy Solutions, MAN Truck & Bus SE, Volkswagen Group Services GmbH, FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd. CARIAD SE, Volkswagen Immobilien GmbH och Allianz für die Region GmbH.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Volkswagen AG. Medlem i Board of Management, Volkswagen AG, med ansvar för Human Resources och för Truck & Bus division. Sedan 2021, medlem i Board of Management Volkswagen Brand Passenger Cars, med ansvar för Human Resources.

5 Julia Kuhn-Piëch

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1981.

Utbildning: Doktor i juridik (Dr iur).

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board, TRATON SE, Audi AG och MAN Truck & Bus SE.

Relevant arbetserfarenhet: Egenföretagare inom fastighetsförvaltning.

6 Nina Macpherson

Ledamot i styrelsen sedan 2018. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1958.

Utbildning: Juristexamen, LL.M.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board, TRATON SE och ledamot i dess revistionskommitté sedan 2019. Ledamot i styrelsen för Scandinavian Enviro Systems AB sedan 2020 och sedan 2021 ledamot i styrelsen för Netel Holding AB och ordförande i dess ersättningskommitté.

Relevant arbetserfarenhet: Chief Legal Officer, sekreterare i styrelsen för Ericsson och ledamot i Executive Team fram till 2018. Tidigare befattningar inkluderar även privat praktik inom företags- och handelsrätt.

Ledamot i Aktiemarknadsnämnden

7 Christian Porsche

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1974.

Utbildning: Läkare (Dr. med.), Doktor i naturvetenskap (Dr. rer. nat.)

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board of TRATON SE och MAN Truck & Bus SE.

Relevant arbetserfarenhet: Neurolog. Partnerskapsintressen för flera företag inom Porsche Holding GmbH mellan 2005-2009. Ledamot i Supervisory Board, MAN Truck & Bus SE, Scania AB och MAN SE mellan 2013 och 2017.

8 Mark Philipp Porsche

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1977.

Utbildning: Master i social- och företagsekonomi.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board of MAN Truck & Bus SE och tjänstgör i jämförbara styrande organ för följande företag: Familie Porsche AG Beteiligungs-gesellschaft (Österrike), FAP Beteiligungen AG (Österrike), och SEAT S. A. (Spanien).

Relevant arbetserfarenhet: Från 2007 och framåt, chef för olika företag, inklusive F.A. Porsche Beteiligungen GmbH i Stuttgart, Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH i Salzburg, Ferdinand Alexander Porsche GmbH i Grünwald och Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH. Medlem i Executive Board, Ferdinand Porsche FamilienPrivatstiftung foundation i Salzburg sedan 2014.

9 Stephanie Porsche-Schröder

Ledamot i styrelsen sedan 2017. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1978.

Utbildning: Diplomerad designer.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i styrelsen för MAN Truck & Bus SE.

Relevant arbetserfarenhet: Designer vid Bosch Siemens Haushaltsgeräte GmbH, München, 2004-2012.

10 Peter Wallenberg Jr

Ledamot i styrelsen sedan 2005.

Född: 1959.

Utbildning: Master i företagsekonomi.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i styrelsen för Knut and Alice Wallenberg Foundation, Wallenberg Foundations AB, The Grand Group AB. Ledamot i styrelsen för Atlas Copco AB.

Relevant arbetserfarenhet: Över 30 år inom servicebranschen, inklusive VD för Grand Hôtel Group. Flera styrelseuppdrag i Wallenberg Foundations.

11 Mari Carlquist

Representant för PTK vid Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2020. Tidigare suppleant i styrelsen sedan 2015.

Född: 1969.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1987.

12 Lisa Lorentzon

Representant för PTK vid Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2015. Tidigare suppleant i styrelsen sedan 2012.

Född: 1982.

Utbildning: Magisterexamen.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 2007.

13 Mikael Johansson

Representant för IF Metall vid Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2020. Tidigare suppleant i styrelsen sedan 2008.

Född: 1963.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania.

14 Michael Lyngsie

Representant för IF Metall vid Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1977.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1993.

15 Mikael Svalefors

Representant för PTK vid Scania. Suppleant i styrelsen sedan 2020.

Född: 1960.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1982.

16 Bo Luthin

Representant för IF Metall vid Scania. Suppleant i styrelsen sedan 2020.

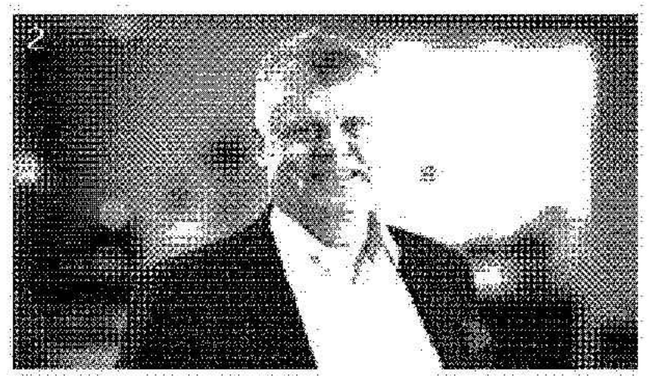
Född: 1967.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

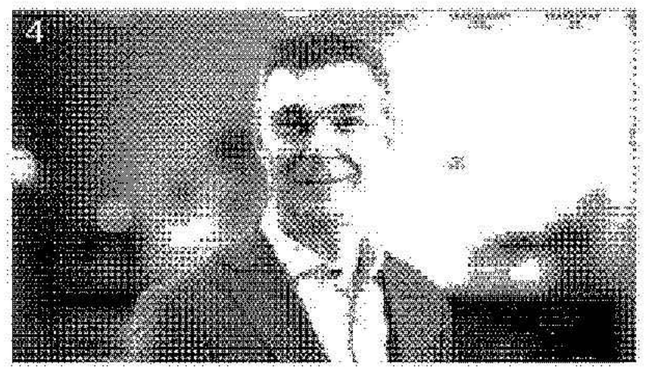
Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1985.

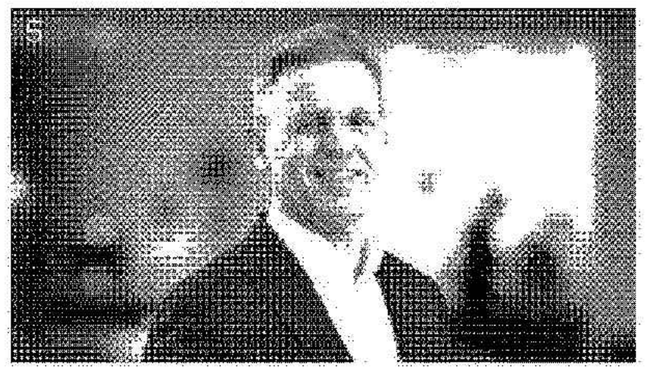
VERKSTÄLLANDE LEDNING

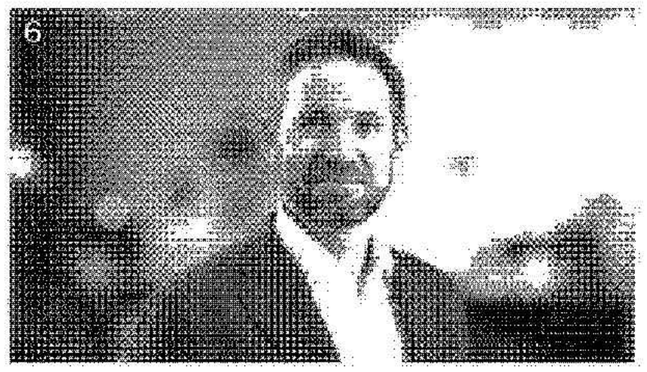

1

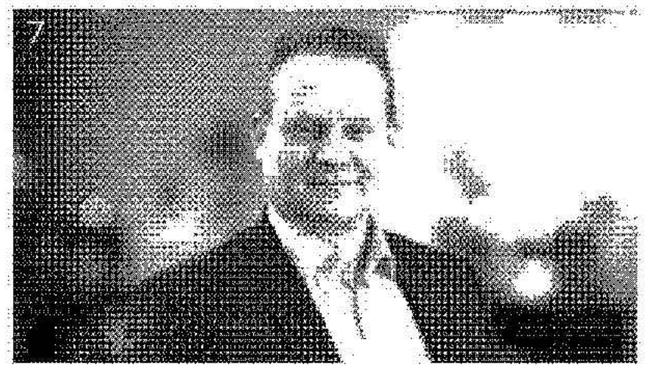

2


3


4


5


6


7

1 Christian Levin

Ledamot i styrelsen. President och CEO.

Född: 1967.
Utbildning: Civilekonom och civilingenjör.
Anställd 1994-2019 och sedan från 2021.

2 Johan Haeggman

Executive Vice President,
Chief Financial Officer (CFO).

Född: 1960.
Utbildning: Civilekonom.
Anställd 1989-1999 och sedan från 2003.

3 Helle Bay

Executive Vice President,
Head of People & Culture.

Född: 1972.
Utbildning: Kandidatexamen i HR och organisation.
Anställd sedan 2020.

4 Stefano Fedel

Executive Vice President,
Head of Sales and Marketing.

Född: 1970.
Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1996.

5 Mats Gunnarsson

Executive Vice President,
Head of Commercial Operations.

Född: 1967.
Utbildning: Civilingenjör och civilekonom.
Anställd sedan 1992.

6 Martin Lewerth

Executive Vice President,
Head of Mobility Solutions.

Född: 1973.
Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 2015.

7 Anders Williamsson

Executive Vice President,
Head of Industrial Operations (COO).

Född: 1969.
Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1994.

Jonas Rickberg har utsetts till finansdirektör från 1 april 2022. Johan Haeggman tillträder rollen som Head of TRATON Financial Services. Haeggman kvarstår i sin befattning på Scania fram till dess att Rickberg tillträder som CFO.

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Den globala återhämtning som började under andra halvan av 2020 fortsatte under 2021. Transportaktiviteten bland Scanias kunder förblev hög under året, med stark efterfrågan på våra produkter och tjänster på så gott som alla marknader. Trots att pandemin orsakade en global brist på komponenter, inte minst halvledare, lyckades Scania länge att hålla igång produktionen. Under andra halvan av 2021 tvingade dock komponentbristen Scania att minska produktionsvolymen. Det begränsade volymerna, särskilt av lastbilar.

Bristen på komponenter ledde också till ökade kostnader för leveranser både till och från Scania.

Såväl omsättningen som resultatet har påverkats negativt av bristen på komponenter.

Den 2 februari 2022 avslog EU-domstolen Scanias överklagande av EU-kommissionens beslut från 27 september 2017 och dömde därmed Scania för kartellsamverkan med övriga europeiska lastbilstillverkare. EU-domstolen avvisar alla Scanias invändningar och fastställer EU-kommissionens bötesbelopp på 880,5 miljoner euro som bokförts i sin helhet per den 31 december 2021.

Intäkter

Scaniakoncernens intäkter, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 17 procent till MSEK 141 305 (120 590). Valutakursförändringar hade en negativ effekt på 5 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 21 procent. Omsättningen påverkades positivt av högre volymer, men motverkades delvis av negativa valutakursförändringar.

Serviceintäkterna ökade med 11 procent och uppgick till MSEK 30 074 (27 132). Ökade volymer avseende parts and services hade en positiv effekt som delvis motverkades av negativa valutakursförändringar.

Intäkterna avseende reservdelar och servicetimmar hade för Power Solutions ökade med 6 procent på grund av volymökningar.

Ränte- och hyresintäkter inom segmentet Financial Services ökade med 2 procent till följd av en högre genomsnittlig portfölj. Detta motverkades delvis av negativa valutakurseffekter.

Intäkter per produkt, MSEK	2021	2020
Lastbilar	88 849	69 934
Bussar	7 702	9 686
Power Solutions	2 521	2 373
Service	30 074	27 132
Begagnade fordon	8 082	8 582
Övrigt	4 580	4 001
Summa everansvärde	**141 808**	**121 708**
Justering för hyresintäkter [1]	–503	–1 118
Fordon och tjänster, totalt	141 305	120 590
Financial Services	8 761	8 600
Elimination [2]	–3 920	–4 065
Scaniakoncernen totalt	**146 146**	**125 125**

1) Justeringen avser skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdesgaranti eller ett återköpsåtagande, som innebär att väsentliga risker kvarstår, redovisas som operationell leasing.

2) Elimineringen avser hyresintäkter på operationell leasing.

Leveranser

Under 2021 levererade Scania 85 930 (66 899) lastbilar, en ökning med 28 procent. Leveranserna av bussar minskade med 14 procent till 4 436 (5 186) enheter. Leveransen av motorer ökade med 7 procent till 11 786 (10 991) enheter.

Levererade fordon	2021	2020
Fordon och tjänster		
Lastbilar	85 930	66 899
Bussar	4 436	5 186
Totalt nya fordon	**90 366**	**72 085**
Begagnade fordon	16 714	21 278
Power Solutions	11 786	10 991

Financial Services	2021	2020
Antal finansierade (nya under året)		
Lastbilar	34 683	24 534
Bussar	851	1 122
Totalt nya fordon	**35 534**	**25 656**
Begagnade fordon	8 502	8 835
Nyfinansiering, MSEK	56 417	42 439
Portfölj, MSEK	**108 859**	**95 433**

Resultat

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 11 294 (8 887) under 2021. Rörelsemarginalen uppgick till 7,7 (7,1) procent. Rörelseresultatet påverkades negativt av en avsättning för böter till EU kommissionen avseende "EU truck case" på MSEK 5 229 se Not 2 för ytterligare information.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster efter avsättning till EU truck case uppgick till MSEK 9 100 (7 764) under 2021. Högre fordon- och servicevolymer påverkade positivt, men motverkades delvis av negativa valutakurseffekter.

Scanias utgifter för forskning- och utveckling uppgick till MSEK 7 458 (6 528). Efter justering för aktivering med MSEK 1 986 (1 624) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 939 (744) minskade den redovisade kostnaden med MSEK 6 411 (5 648).

Jämfört med helåret 2021, var den totala valutaeffekten positiv och uppgick till MSEK 1 409.

Rörelseresultatet för Financial Services ökade till MSEK 2 194 (1 123), vilket motsvarar 2,15 (1,3) procent av årets genomsnittsportfölj. En större genomsnittsportfölj och högre marginaler hade en positiv effekt som delvis motverkades av negativa valutakursförändringar. Minskande kundförluster på grund av en förbättrad betalningsförmåga hos kunderna hade en positv effekt.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2021 till 108,9 miljarder kronor, vilket motsvarar en ökning på 13,4 miljarder kronor sedan utgången av 2020. I lokal valuta ökade portföljen med 9,9 miljarder kronor, vilket motsvarar en ökning på 14 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2021	2020
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	9 100	7 764
Rörelsmarginal, %	6,4	6,4
Financial Services		
Rörelseresultat	2 194	1 123
Rörelsemarginal, % [1]	2,1	1,1
Rörelseresultat, Scaniakoncernen	11 294	8 887
Rörelsemarginal, %	7,7	7,1
Resultat före skatt	10 816	7 827
Skatt	–3 540	–2 427
Årets resultat	**7 176**	**5 400**

1) Rörelsemarginalen i Financial Services beräkans som rörelseresultatet i procent av genomsnittsportföljen.

Scanias finansnetto uppgick till MSEK –478 (–1 060), inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK –19 (169). Inkluderat i finansnettot är jämförelsestörande poster på MSEK –315 som består av ränta på avsättningen för "EU truck case". Minskningen av andelen av resultat från intressföretag beror främst på en utspädningseffekt från ett av intresseföretagen. Räntenettot uppgick till SEK –121 (–452). Räntenettot påverkades positivt av förbättrad finansering. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK –23 (–777). I dessa ingick MSEK 474 (90) avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 10 816 (7 827). Scaniakonernens skattekostnad for 2021 motsvarade 33,7 (31,0) procent av resultatet före skatt.

Årets resultat uppgick till MSEK 7 176 (5 400), motsvarande en nettomarginal på 4,9 (4,3) procent.

Kassaflöde

Kassaflödet efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 5 688 (9 180).

Kassaflödet från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK –8 709 (–8 158), inkluisive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 1 986 (1 624). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2021 till MSEK 25 520 (21 824).

Kassaflödet för Financial Services uppgick till MSEK –7 369 (113).

Finansiell ställning

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2021	2020
Soliditet, Scaniakoncernen %	26,5	26,1
Soliditet, Fordon och tjänster, %	35,7	35,0
Soliditet, Financial Services, %	10,7	9,7
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, %[1]	14,0	12,9
Nettoskuldsättningsgrad, Fordon och tjänster, %[2]	–0,43	–0,39

1 Sysselsatt kapital ingår med ett genomsnitt av de 13 senaste månaderna.
2 Nettokassa (–) / Nettoskuld (+).

Scaniakoncernens eget kapital ökade under året med MSEK 6 666 och uppgick vid årets utgång till 68 213 (61 547). Årets resultat tillförde MSEK 7 176 (5 400). Utdelningar minskade eget kapital med MSEK 2 700. Eget kapital ökade med MSEK 1 545 (–4 470) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet ökat med MSEK 237 (–394) avseende aktuariella vinster på pensionsskulden och ökade med MSEK 483 (–48) på grund av justeringar av verkligt värde på egetkapitalinstrument. Ett kapitaltillskott från TRATON SE ökade eget kapital med MSEK 208.

Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till MSEK –83 (–2). Innehav utan bestämmande inflytande ökade under året med MSEK 12. Detta berodde framför allt på förvärvet av ett nytt dotterföretag, LOTS Ventures Canada Inc., som ägs till 80 procent.

Moderbolaget

Moderbolaget, Scania AB, är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB. Moderbolaget bedriver i övrigt ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB uppgick till MSEK 6 000 (0).

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i den koncern som omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scaniakoncernen.

Ägare och aktieägare

Ensam aktieägare i Scania AB är TRATON SE som äger och kontrollerar 100 procent av aktierna i Scania.

TRATON SE är ett dotterbolag till Volkswagen AG och är noterat på Frankfurtbörsen och Nasdaq i Stockholm. Såväl Scania som TRATON ingår i Volkswagenkoncernen.

FINANSIELLA RAPPORTER



INNEHÅLL

Koncernens resultaträkningar		**63**
Koncernens balansräkningar		**64**
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen		**65**
Koncernens kassaflödesanalyser		**66**
Koncernens noter		**67**
Not 1	Redovisningsprinciper	67
Not 2	Kritiska bedömningar och uppskattningar	74
Not 3	Rapportering per segment	77
Not 4	Rörelsens kostnader	83
Not 5	Financial Services	78
Not 6	Finansiella intäkter och kostnader	85
Not 7	Skatter	85
Not 8	Avskrivningar	87
Not 9	Immateriella anläggningstillgångar	88
Not 10	Materiella anläggningstillgångar	90
Not 11	Leasing	91
Not 12	Andelar i intresseföretag och joint ventures	92
Not 13	Varulager	93
Not 14	Andra fordringar	93
Not 15	Eget kapital	94
Not 16	Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	95
Not 17	Övriga avsättningar	99
Not 18	Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	100
Not 19	Ställda säkerheter och eventualförpliktelser	100
Not 20	Statliga stöd och bidrag	100
Not 21	Kassaflödesanalys	101
Not 22	Förvärvade/avyttrade verksamheter	102
Not 23	Löner och ersättningar samt antal anställda	102
Not 24	Transaktioner med närstående	103
Not 25	Ersättningar till ledande befattningshavare	104
Not 26	Arvoden och ersättningar till revisorer	106
Not 27	Finansiell riskhantering	106
Not 28	Finansiella instrument	117
Not 29	Händelser efter balansdagen	119
Not 30	Aktier och andelar i dotterföretag	120
Moderbolaget Scania AB, räkningar		**123**
Moderbolaget Scania AB, noter		**125**
Förslag till vinstdisposition		**126**
Revisionsberättelse		**127**
Nyckeltal		**131**
Definitioner		**134**
Flerårsöversikt		**135**

KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

Januari–december, MSEK	Not	2021	2020
Nettoomsättning	3	146 146	125 125
Kostnad för sålda varor och tjänster		–109 871	–96 833
Bruttoresultat		**36 275**	**28 292**
Forsknings- och utvecklingskostnader [1]		–6 411	–5 648
Försäljningskostnader		–11 268	–11 564
Administrationskostnader		–2 144	–2 125
Övriga rörelseintäkter [2]		769	550
Övriga rörelsekostnader [2]		–696	–618
Jämförelsestörande poster	2, 17	–5 229	–
Rörelseresultat	4, 5	**11 294**	**8 887**
Ränteintäkter		673	477
Räntekostnader		–794	–929
Andel av resultat i intressebolag och joint ventures	12	–19	169
Övriga finansiella intäkter		622	833
Övriga finansiella kostnader		–855	–1 610
Jämförelsestörande poster	2, 17	–315	–
Summa finansiella intäkter och kostnader	6	**–478**	**–1 060**
Resultat före inkomstskatt		**10 816**	**7 827**
Inkomstskatt	7	–3 640	–2 427
Årets resultat		**7 176**	**5 400**

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 7 457 (6 528).
2) 2021 års valutaeffekter för finansiella tjänster presenteras som bruttobelopp i övriga rörelseintäkter och -kostnader. 2020 har räknats om i enlighet med detta.

Januari–december, MSEK	Not	2021	2020
Övrigt totalresultat	15		
Poster som återförs till årets resultat			
Omräkningsdifferenser		1 545	–4 470
Skatt		39	–65
		1 584	–4 535
Poster som inte kommer att återföras till årets resultat			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	16	297	–394
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument		483	127
Skatt		–122	63
		598	–204
Summa övrigt totalresultat		**2 182**	**–4 739**
Årets totalresultat		**9 358**	**661**
Årets resultat hänförligt till:			
– Scanias aktieägare		7 172	5 397
– innehav utan bestämmande inflytande		4	3
Årets totalresultat hänförligt till:			
– Scanias aktieägare		9 354	658
– innehav utan bestämmande inflytande		4	3
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med	8	–11 239	–11 097

KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

31 december, MSEK	Not	2021	2020
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	9	13 587	12 513
Materiella anläggningstillgångar	10, 11	41 465	38 254
Uthyrningstillgångar	10	28 659	27 460
Andelar i intresseföretag och joint ventures	12	1 074	840
Övriga aktier och andelar		1 236	408
Långfristiga räntebärande fordringar	28	57 507	48 004
Andra långfristiga fordringar	14, 28	2 351	3 300
Uppskjutna skattefordringar	7	5 570	5 171
Skattefordringar		556	227
Summa anläggningstillgångar		**150 105**	**136 177**
Omsättningstillgångar			
Varulager	13	23 943	21 105
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		1 582	764
Räntebärande fordringar	28	35 646	30 817
Icke räntebärande kundfordringar	28	8 859	6 936
Andra kortfristiga fordringar	14, 28	8 043	7 260
Summa kortfristiga fordringar		54 130	45 777
Kortfristiga placeringar	28	386	54
Likvida medel			
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		20 432	25 202
Kassa och bank		8 830	7 066
Summa likvida medel	28	29 262	32 268
Summa omsättningstillgångar		107 721	99 204
Summa tillgångar		**257 826**	**235 381**

31 december, MSEK	Not	2021	2020
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		11 072	10 864
Reserver		–5 258	–6 842
Balanserat resultat		60 375	55 513
Eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare		68 189	61 535
Innehav utan bestämmande inflytande		24	12
Summa eget kapital	15	**68 213**	**61 547**
Långfristiga skulder			
Långfristiga räntebärande skulder	28	62 192	53 564
Avsättningar för pensioner	16	12 455	12 384
Övriga långfristiga avsättningar	2, 17	3 394	6 865
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	6 902	7 502
Uppskjutna skatteskulder	7	3 409	3 492
Andra långfristiga skulder	28	4 866	5 303
Summa långfristiga skulder		**93 218**	**89 110**
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga räntebärande skulder	28	37 953	42 478
Kortfristiga avsättningar	17	13 540	3 962
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	18 014	14 882
Förskott från kunder		2 459	1 567
Skulder till leverantörer	28	15 301	13 886
Skatteskulder		1 711	1 051
Andra kortfristiga skulder	28	7 417	6 898
Summa kortfristiga skulder		96 395	84 724
Summa eget kapital och skulder		**257 826**	**235 381**

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL FÖR KONCERNEN

I Not 15 finns en beskrivning av koncernens eget kapital-poster och information om bolagets aktier.
Scaniakoncernens eget kapital har förändrats på följande sätt (MSEK):

	2021							2020						
	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Eget kapital 1 januari	2 000	10 864	–6 842	55 513	61 535	12	61 547	2 000	10 864	–2 307	50 313	60 870	18	60 888
Årets resultat				7 172	7 172	4	7 176			–	5 397	5 397	3	5 400
Övrigt totalresultat														
Årets förändring av omräkningsreserv			1 545	–	1 545	0	1 545			–4 470	–	–4 470	0	–4 470
Omvärdering av förmånsbestämda planer			–	237	237	–	237			–	–394	–394	–	–394
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument			–	483	483	–	483			–	127	127	–	127
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat			39	–122	–83	–	–83			–65	63	–2	–	–2
Summa övrigt totalresultat			**1 584**	**598**	**2 182**	**0**	**2 182**			**–4 535**	**–204**	**–4 739**	**0**	**–4 739**
Årets totalresultat			**1 584**	**7 770**	**9 354**	**4**	**9 358**			**–4 535**	**5 193**	**658**	**3**	**661**
Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande			–	–	–	8	8			–	7	7	–9	–2
Utdelning till Scania AB:s aktieägare			–	–2 700	–2 700	–	–2 700			–	–	–	–	–
Koncernbidrag till TRATON SE			–	–208	–208	–	–208			–	–	–	–	–
Kapitaltillskott från TRATON SE		208	–	–	208	–	208			–	–	–	–	–
Eget kapital 31 december	**2 000**	**11 072**	**–5 258**	**60 375**	**68 189**	**24**	**68 213**	**2 000**	**10 864**	**–6 842**	**55 513**	**61 535**	**12**	**61 547**

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

Januari–december, MSEK	Not	2021	2020
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt	21 a	10 815	7 827
Icke kassaflödespåverkande poster	21 b	10 976	11 666
Betald skatt		–4 813	–3 009
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet		**17 179**	**16 484**
Förändring av rörelsekapital			
Varulager		–2 131	2 845
Fordringar		–2 829	653
Finansiella fordringar, Financial Services	21 c	–11 691	–2 687
Fordon med återköpsåtaganden och uthyrningsverksamheten		–4 062	–3 687
Skulder till leverantörer		1 211	1 597
Andra skulder och avsättningar		6 955	2 216
Summa förändring av rörelsekapital		**–10 547**	**937**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**6 632**	**17 421**
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	21 d	–45	–27
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar	21 e	–8 664	–8 131
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		**–8 709**	**–8 158**
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		**–2 077**	**9 263**
Förändring av finansiella placeringar och fordringar		**–309**	**762**
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–9 018**	**–7 396**
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		**–2 386**	**10 025**

Januari–december, MSEK	Not	2021	2020
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	21 f	1 677	2 208
Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande		–2	–12
Utdelning		–2 700	–
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–1 025**	**2 196**
Årets kassaflöde		**–3 411**	**12 221**
Likvida medel vid årets början		32 268	20 981
Valutakursdifferens i likvida medel		405	–934
Likvida medel vid årets slut	21 g	**29 262**	**32 268**

Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster	2021	2020
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	15 315	14 990
Förändring i rörelsekapital m.m.	–986	2 327
Kassaflöde från den löpande verksamheten	14 329	17 317
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten	–8 641	–8 137
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten	5 688	9 180

KONCERNENS NOTER

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER

Scaniakoncernen omfattar moderbolaget Scania Aktiebolag (publ) (organisationsnummer 556184- 8564) och dess dotterföretag. Moderbolaget har sitt säte i Södertälje, Sverige. Adressen till huvudkontoret är 151 87 Södertälje.

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) samt tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) såsom de har antagits av EU. Vidare har rekommendationen RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner från Rådet för finansiell rapportering tillämpats. Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor och den finansiella redovisningen presenteras i svenska kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder vilka värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde är i huvudsak derivatinstrument. Att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och redovisade belopp i de finansiella rapporterna. Verkligt utfall kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Bedömningar gjorda av företagsledningen som har en betydande inverkan på de finansiella rapporterna och gjorda uppskattningar som kan medföra väsentliga justeringar beskrivs närmare i Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

Uppskattningar och antaganden ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder. Nedan angivna principer har tillämpats konsekvent på samtliga perioder om inte annat framgår nedan. Koncernens redovisningsprinciper har vidare konsekvent tillämpats av koncernens företag, vad avser intresseföretag och joint ventures vid behov genom anpassning till koncernens principer.

Ändrade redovisningsprinciper

Nya redovisningsstandarder

Från och med 1 januari tillämpas ändringarna av IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 och IFRS 16 till följd av ränteindexreformen – fas 2. IBOR-reformen har inte utsatt Scania för några nya finansiella risker och ändringarna i standarderna har inte haft någon väsentlig effekt på den finansiella redovisningen.

Andra ändrade standarder och nya tolkningar som trätt i kraft under 2021 har inte haft någon effekt på Scaniakoncernens finansiella redovisning. Bortsett från ovanstående ändringar överensstämmer redovisningsprinciperna och definitionerna med de som tillämpades 2020.

Tillämpning av redovisningsprinciper

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar Scania AB med samtliga dotterföretag. Med dotterföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, innehar mer än 50 procent av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Koncernen har ett bestämmande inflytande när den exponeras för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt innehav i företaget och har möjlighet att påverka avkastningen genom sitt inflytande i företaget. I konsoliderade strukturerade företag har Scania möjlighet att påverka viktiga och relevanta beslut, och därmed även resultatet, utan att äga andelar i företaget i fråga. Strukturerade företag används främst vid transaktioner med tillgångssäkrade värdepapper (ABS, asset-backed securities) för refinansiering av den finansiella verksamheten. Koncernens sammansättning framgår av Not 30. Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar, övertagna skulder och eventualförpliktelser. Den överförda ersättningen vid förvärv av dotterföretag utgörs av de verkliga värdena per överlåtelsedagen för erlagda tillgångar, uppkomna skulder till tidigare ägare och emitterade egetkapitalinstrument som lämnats som vederlag i utbyte mot de förvärvade nettotillgångarna. Transaktionskostnader som är direkt hänförbara till förvärvet redovisas direkt i resultaträkningen i takt med att de uppstår.

Innehav utan bestämmande inflytande redovisas antingen till dess andel av proportionella nettotillgångar eller till dess verkliga värde. Valet mellan de olika alternativen kan göras för varje förvärv.

Vid rörelseförvärv där överförd ersättning, eventuellt innehav utan bestämmande inflytande och verkligt värde på tidigare ägd andel (vid stegvisa förvärv) överstiger verkligt värde av identifierbara förvärvade tillgångar, övertagna skulder och eventualförpliktelser, redovisas skillnaden som goodwill. När skillnaden är negativ redovisas denna direkt mot resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade företag ingår i koncernen till den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och orealiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras till den del som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns något nedskrivningsbehov. Eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande, redovisas som en särskild post inom eget kapital separat från moderbolagets ägares andel av eget kapital.

Särskild upplysning lämnas om den andel av årets resultat som tillhör innehav utan bestämmande inflytande.

Intresseföretag och joint ventures

Med intresseföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, har ett betydande inflytande. Med joint ventures avses företag där Scania genom samarbetsavtal med en eller flera parter har ett gemensamt bestämmande inflytande över den driftsmässiga och finansiella styrningen.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

Utländska valutor – omräkning
Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutan med transaktionsdagens valutakurs. Monetära fordringar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs och valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i resultaträkningen. Icke-monetära poster redovisas till historiska anskaffningsvärden med transaktionsdagens valutakurs.

Vid upprättande av koncernens bokslut omräknas de utländska dotterföretagens resultat- och balansräkningar till koncernens rapporteringsvaluta svenska kronor. Samtliga poster i resultaträkningen för utländska dotterföretag omräknas med de genomsnittliga valutakurserna under året (medelkurser). Samtliga poster i balansräkningen omräknas med valutakurserna på balansdagen. De omräkningsdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterföretag redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven inom eget kapital.

Dotterföretagen använder den lokala valutan som funktionell valuta, förutom ett fåtal dotterföretag för vilka euro och USD är den funktionella valutan.

Monetära långfristiga poster till en utlandsverksamhet för vilken reglering inte är planerad eller troligen inte kommer att ske inom överskådlig framtid, är i praktiken en del av företagets nettoinvestering i utlandsverksamheten.

Valutakursdifferenser på sådana monetära poster som utgör en del av ett företags nettoinvestering (utvidgad investering) redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital.

Balansräkning – klassificeringar
Scanias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader, vilket innebär att rörelserelaterade poster klassificeras som omsättningstillgångar respektive kortfristiga skulder om dessa förväntas bli realiserade/reglerade inom tolv månader räknat från balansdagen. Likvida medel klassificeras som omsättningstillgångar om de inte omfattas av restriktioner. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar och övriga skulder klassificeras som långfristiga. För klassificering av finansiella instrument – se avsnitt Finansiella tillgångar och skulder under avsnittet Klassificering av finansiella instrument.

Leasing

Scania som leasetagare
Scaniakoncernen redovisar en nyttjanderättstillgång och en motsvarande leasingskuld för samtliga leasingavtal där koncernen är leasetagare. Bedömningen av vilka avtal som utgör leasing eller innehåller en leasingkomponent görs vid upprättandet av respektive avtal. Scaniakoncernen tillämpar undantagen enligt IFRS 16 för leasingavtal med kort leasingperiod eller av lågt värde och redovisar därför inga nyttjanderättstillgångar eller leasingskulder för denna typ av leasingavtal. Leasingavgifterna för denna typ av avtal redovisas som kostnader i resultaträkningen.

Leasingskulden värderas initialt till nuvärdet av de utestående leasingavgifterna vid leasingperioden början, diskonterat med Scaniakoncernens marginella låneränta. Avtalsperioden för leasingskulden definieras som den ej uppsägningsbara leasingperioden plus perioden för alternativ förlängning eller uppsägning av leasingavtalet, förutsatt att det är rimligt att anta dessa alternativ kommer att utnyttjas.

Under efterföljande perioder justeras leasingskuldens redovisade värde för att återspegla räntan på skulden enligt effektivräntemetoden. Det redovisade värdet minskar när leasingbetalningar görs.

Leasingskulden, och motsvarande nyttjanderättstillgång, omvärderas när:

- leasingperioden eller bedömningen av sannolikheten för utnyttjande av en köpoption ändras. I dessa fall omvärderas leasingskulden genom att de justerade leasingavgifterna diskonteras med en reviderad diskonteringsränta.
- leasingavgifter ändras på grund av förändringar av ett index, en räntesats eller förväntad likvid i ett återköpsåtagande, i vilket fall leasingskulden omvärderas genom att diskontera de reviderade leasingavgifterna med den ursprungliga diskonteringsräntan. Om ändringen av leasingavgifterna beror på förändring av en rörlig räntesats används en reviderad diskonteringsränta.
- villkoren i ett leasingavtal ändras och ändringen inte redovisas som ett separat leasingavtal, i vilket fall leasingskulden omvärderas genom att diskontera den reviderade leasingavgiften med en reviderad diskonteringsränta.

En nyttjanderättstillgång utgörs av den ursprungliga värderingen av motsvarande leasingskuld, leasingavgifter erlagda vid eller före leasingperiodens början och eventuella initiala, direkta kostnader. Nyttjanderättstillgångarna redovisas som materiella tillgångar i de balansräkningsposter där leasingavtalets underliggande tillgångar hade redovisats om de hade ägts av Scaniakoncernen.

Under efterföljande perioder värderas nyttjanderättstillgången till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. Nyttjanderättstillgången avskrivs över den period som är kortast av leasingperioden och nyttjandeperioden för den underliggande tillgången. Om leasingavtalet överför ägandet av den underliggande tillgången eller omfattar en köpoption som bedöms utnyttjas, avskrivs nyttjanderättstillgången över nyttjandeperioden för den underliggande tillgången.

Scania som leasegivare
Leasingavtal med kunder redovisas som finansiella leasingavtal i de fall där i huvudsak alla risker och fördelar förknippade med ägandet av tillgången har överförts till leasetagaren. I början av leasingperioden redovisas intäkt och en finansiell fordran motsvarande nettoinvesteringen i leasingavtalet. Som ett resultat redovisas intäkter och kostnaden för den leasade tillgången i resultaträkningen. Erhållna leasebetalningar minskar den finansiella fordran och ränteintäkter från nettoinvesteringen i leasingavtalet redovisas över leasingperioden.

Övriga leasingavtal klassificeras som operationell leasing och redovisas som leasingtillgångar bland materiella anläggningstillgångar. Intäkter från operationell leasing redovisas linjärt över leasingperioden. Tillgångens skrivs av linjärt till tillgångens beräknade restvärde vid leasingperiodens slut.

Försäljningstransaktioner som inkluderar återköpsåtaganden som innebär att väsentliga risker kvarstår hos Scania, redovisas som operationell leasing enligt ovan.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

Balansräkning – värderingsprinciper

Materiella anläggningstillgångar inklusive uthyrningstillgångar
Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. En anläggningstillgång delas upp i komponenter med olika nyttjandeperioder, vilka skrivs av separat. Maskiner och inventarier samt uthyrningstillgångar har nyttjandeperioder på 3–15 år. Byggnader har nyttjandeperioder på 20–50 år. Mark skrivs inte av.

Avskrivning sker linjärt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod och i de fall ett restvärde finns sker avskrivning ner till detta värde. Nyttjandeperiod, restvärde och avskrivningsmetod prövas löpande och justeras vid ändrade förutsättningar.

Lånekostnader inräknas i anskaffningsvärdet för de tillgångar som tar betydande tid i anspråk att färdigställa.

Immateriella anläggningstillgångar
Scanias immateriella anläggningstillgångar utgörs av goodwill, aktiverade utgifter för utveckling av nya produkter samt programvara. Immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar. Lånekostnader inräknas i anskaffningsvärdet för de tillgångar som tar betydande tid i anspråk att färdigställa.

Goodwill
Goodwill värderas till anskaffningsvärde minus eventuella ackumulerade nedskrivningar. Redovisad goodwill har uppstått vid förvärv av distributions- och återförsäljarnät, vilket medfört ökad lönsamhet vid integration i Scaniakoncernen. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod och prövning för nedskrivningsbehov görs minst årligen, eller oftare vid indikation på nedskrivningsbehov.

Aktiverade utgifter för produktutveckling
Scanias forsknings- och utvecklingsaktiviteter delas upp i två faser, konceptutveckling och produktutveckling.

Utgifter under konceptutvecklingsfasen kostnadsförs när de uppstår. Utgifter under produktutvecklingsfasen aktiveras från och med tidpunkten då utgifterna sannolikt kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar, vilket innebär att det är tekniskt möjligt att färdigställa den immateriella tillgången, företaget har för avsikt och förutsättningar att färdigställa den och använda eller sälja den, det finns adekvata resurser för att fullfölja utveckling och försäljning samt att kvarstående utgifter kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Nedskrivningsprövning sker årligen för produktutvecklingsprojekt som ännu ej tagits i bruk enligt de principer som anges nedan. Avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling påbörjas när tillgången tas i bruk och sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod. För aktiverade utgifter avseende produktutveckling bedöms nyttjandeperioden uppgå till mellan tre och tio år.

Aktiverade utgifter för utveckling av programvara
Aktiverade utgifter för utveckling av programvara innefattar direkt hänförbara utgifter för färdigställandet av programvaran. Avskrivning sker linjärt under nyttjandeperioden som bedöms uppgå till mellan tre och fem år.

Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar
De redovisade värdena för Scanias immateriella och materiella tillgångar samt aktieinnehav prövas årligen för att bedöma om det finns indikation på nedskrivningsbehov. Detta inkluderar immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod, vilka i sin helhet avser goodwill. För goodwill samt immateriella tillgångar som ännu inte tagits i bruk beräknas återvinningsvärdet årligen oavsett om det finns en indikation på nedskrivningsbehov eller inte.

Varulager
Varulager värderas till det lägsta av anskaffningsvärde och nettoförsäljningsvärde. Anskaffningsvärdet beräknas genom tillämpning av först-in, först-ut-principen (FIFU). I varulagrets värde ingår en därtill hänförlig andel av indirekta kostnader beräknade till normalt kapacitetsutnyttjande. Nettoförsäljningsvärdet är det uppskattade försäljningspriset i den löpande verksamheten efter avdrag för uppskattade kostnader för färdigställande och för att åstadkomma en försäljning.

Finansiella instrument

Finansiella tillgångar och finansiella skulder redovisas när ett koncernföretag blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor.

Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderas initialt till verkligt värde. Transaktionskostnader som är direkt hänförliga till förvärv eller emission av finansiella tillgångar och finansiella skulder läggs till respektive dras av från det verkliga värdet av de finansiella tillgångarna eller finansiella skulderna vid första redovisningstillfället. Transaktionskostnader som är direkt hänförliga till förvärv av finansiella tillgångar eller finansiella skulder redovisade till verkligt värde via resultatet redovisas direkt i resultaträkningen.

Koncernen tar bort en finansiell tillgång när de avtalsenliga rättigheterna till kassaflödena från tillgången upphör, eller när koncernen överför den finansiella tillgången och väsentligen alla risker och fördelar förknippade med ägandet av tillgången till en annan part.

Om koncernen varken överför eller behåller i allt väsentligt samtliga risker och fördelar förknippade med ägande, samt behåller kontrollen över den överförda tillgången, fortsätter koncernen att redovisa tillgången i den grad företaget är fortsatt engagerad i tillgången samt en därtill knuten skuld för belopp som koncernen kan tvingas erlägga.

Om koncernen behåller i allt väsentligt samtliga risker och fördelar förknippade med ägande av en överförd finansiell tillgång, fortsätter koncernen att redovisa tillgången, och redovisar även en skuld med säkerhet för erhållen ersättning. När en finansiell tillgång värderad till upplupet anskaffningsvärde tas bort från balansräkningen, redovisas skillnaden mellan tillgångens redovisade värde och summan av erhållen och utestående ersättning i resultaträkningen.

Koncernen tar bort finansiella skulder från balansräkningen först när koncernens förpliktelser har fullgjorts, annullerats eller löpt ut. Skillnaden mellan det redovisade värdet av den finansiella skuld som tagits bort från balansräkningen och erlagd och utestående ersättning, inklusive eventuella överförda tillgångar som inte är kontanter eller påtagna skulder, redovisas i resultaträkningen.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

Om kontraktsflödena för en finansiell tillgång omförhandlas eller modifieras (t.ex. tidpunkt och/eller storleken på kassaflödet har förändrats) och denna förändring resulterar i en betydande modifiering, bokas den finansiella tillgången bort och en ny tillgång redovisas som återspeglar det förändrade kassaflödet och den nya effektivräntan. Om förändringar i avtalsenliga kassaflöden inte leder till en betydande modifiering bokas inte den finansiella tillgången bort utan istället räknas det redovisade värdet om, brutto, med den ursprungliga effektiva räntan och en modifieringsvinst eller -förlust redovisas i resultaträkningen.

Finansiella tillgångar
Alla avistaköp och avistaförsäljningar av finansiella tillgångar redovisas och tas bort från balansräkningen på affärsdagen.

Alla finansiella tillgångar värderas i efterföljande perioder till antingen upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde, beroende på klassificeringen av de finansiella tillgångarna. Upplupet anskaffningsvärde: Koncernens finansiella tillgångar som utgör skuldinstrument som innehas enligt en affärsmodell vars mål är att inneha finansiella tillgångar för att samla in avtalsenliga kassaflöden och där de avtalade villkoren för den finansiella tillgången vid bestämda tidpunkter ger upphov till kassaflöden som endast är betalningar av kapitalbelopp och ränta på det utestående kapitalbeloppet. Verkligt värde via resultaträkningen: Alla andra finansiella instrument värderas i efterföljande perioder till verkligt värde via resultaträkningen.

Koncernens finansiella tillgångar som värderas till upplupet anskaffningsvärde utgörs av kundfordringar, fordringar för finansiell leasing och utlåning.

Likvida medel utgörs av kassa och bank samt kortfristiga likvida placeringar med löptid från anskaffningstidpunkten uppgående till normalt högst 90 dagar, vilka är utsatta för en obetydlig risk för värdefluktuationer. Kortfristiga placeringar består av placeringar, normalt med längre löptid än 90 dagar.

Koncernens investeringar i egetkapitalinstrument klassificeras som verkligt värde via resultatet. Sådana investeringar värderas till verkligt värde i slutet av varje rapporteringsperiod, med eventuella värdeförändringar redovisade i övrigt totalresultat. Nettovinsten eller -förlusten omfattar eventuella utdelningar.

Upplupet anskaffningsvärde och effektivräntemetoden
Effektivräntemetoden är en metod för att beräkna det upplupna anskaffningsvärdet av en finansiell tillgång eller finansiell skuld samt för fördelning av ränteintäkten eller räntekostnaderna över relevant period.

För finansiella instrument är effektivräntan den ränta som exakt diskonterar uppskattade framtida kassaflöden (inklusive alla avgifter, premier, rabatter och transaktionskostnader) exklusive förväntade kreditförluster, genom det finansiella instrumentets förväntade löptid till det finansiella instrumentets anskaffningsvärde vid första redovisningstillfället.

Ränteintäkter redovisas med tillämpning av effektivräntemetoden för finansiella tillgångar som utgör skuldinstrument. För finansiella instrument (utom sådana som anses blivit kreditförsämrade, se nedan) beräknas ränteintäkter genom tillämpning av effektivräntemetoden på den finansiella tillgångens redovisade värde brutto.

För finansiella tillgångar som anses blivit kreditförsämrade redovisas ränteintäkter genom tillämpning av effektivräntemetoden på det upplupna anskaffningsvärdet med avdrag för nedskrivningar. Om kreditrisken för den kreditförsämrade finansiella tillgången förbättras i efterföljande rapporteringsperioder så att den finansiella tillgången inte längre anses kreditförsämrad redovisas ränteintäkterna genom tillämpning av effektivräntan på den finansiella tillgångens redovisade värde brutto.

För köpta eller utgivna kreditförsämrade finansiella tillgångar redovisar koncernen ränteintäkter genom att tillämpa kreditjusterad effektivränta på en finansiell tillgångs upplupna anskaffningsvärde från första redovisningstillfället.

Beräkningen återgår inte till bruttoredovisning även om kreditrisken för den finansiella tillgången därefter förbättras så att den finansiella tillgången inte längre anses kreditförsämrad.

Ränteintäkter redovisas i resultaträkningen.

Nedskrivning av finansiella tillgångar
Koncernen redovisar en förlustreserv för förväntade kreditförluster på investeringar i skuldinstrument som värderas till upplupet anskaffningsvärde, leasingfordringar samt på låneåtaganden, operationell leasing och finansiella garantiavtal. Beloppen för förväntade kreditförluster uppdateras varje balansdag för att återspegla förändringar i kreditrisk sedan första redovisningstillfället för respektive finansiellt instrument.

Koncernen redovisar alltid förväntade kreditförluster för återstående löptid för kundfordringar och leasingfordringar. För kundfordringar beräknas förväntade kreditförlusten för återstående löptid med hjälp av en matris baserad på koncernens historik av kreditförluster, justerat för faktorer som är specifika för gäldenärerna, allmänna ekonomiska villkor och en bedömning av såväl den nuvarande som den prognostiserade inriktningen för villkoren på balansdagen, i förekommande fall inklusive pengars tidsvärde.

För alla andra finansiella instrument redovisar koncernen förväntade kreditförluster avseende återstående löptid om det har skett en väsentlig ökning av kreditrisken sedan det första redovisningstillfället. Om kreditrisken för det finansiella instrumentet däremot inte har ökat väsentligt sedan det första redovisningstillfället, värderar koncernen förlustreserven för detta finansiella instrument till ett belopp motsvarande 12 månaders förväntade kreditförluster. Bedömningen av huruvida förväntade kreditförluster för återstående löptid bör redovisas grundar sig på väsentliga ökningar i fråga om sannolikheten eller risken för fallissemang sedan det första redovisningstillfället. Vid denna bedömning beaktar koncernen både kvantitativa och kvalitativa uppgifter som är rimliga och verifierbara, inklusive historisk erfarenhet och långsiktiga uppgifter som är tillgängliga utan orimligt höga kostnader eller insatser.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

Finansiella instrument hänförs till ett av tre kreditrisksteg:

- Steg 1: Finansiella instrument vid första redovisningstillfället och ingen förändring av kreditrisk
- Steg 2: En väsentlig förändring av kreditrisken baserat på förväntningar under det underliggande kontraktets livslängd
- Steg 3: Nedskrivna finansiella instrument

En bedömning av vilket steg ett finansiellt instrument ska hänföras till görs vid varje rapporteringstillfälle. En finansiell tillgång anses kreditförsämrad om det har inträffat en eller flera händelser som har en negativ inverkan på de uppskattade framtida kassaflödena, såsom ett fallissemang.

Värderingen av förväntade kreditförluster är en funktion av sannolikheten för fallissemang, förlust vid fallissemang och exponeringen vid fallissemang.

För finansiella tillgångar beräknas den förväntade kreditförlusten till skillnaden mellan alla avtalsenliga kassaflöden som ska betalas till koncernen i enlighet med avtalet och alla kassaflöden som koncernen förväntar sig att erhålla, diskonterat med den ursprungliga effektivräntan. För en leasingfordran överensstämmer de kassaflöden som används vid uppskattning av förväntade kreditförluster med de kassaflöden som används vid beräkningen av leasingfordran i enlighet med IFRS 16 Leasingavtal.

För outnyttjade låneåtaganden är den förväntade kreditförlusten nuvärdet av skillnaden mellan de avtalsenliga kassaflöden som ska betalas till koncernen om innehavaren av låneåtagandet tar ut lånet, och de kassaflöden som koncernen förväntar sig att erhålla om lånet tas ut.

Finansiella skulder och egetkapitalinstrument

Klassificering som skuld eller eget kapital

Skuld och egetkapitalinstrument som emitterats av en enhet inom koncernen klassificeras som antingen finansiella skulder eller som eget kapital i enlighet med avtalets innebörd samt definitionerna av en finansiell skuld och ett egetkapitalinstrument.

Egetkapitalinstrument

Ett egetkapitalinstrument är varje form av avtal som innebär en residual rätt i ett företags tillgångar efter avdrag för alla dess skulder. Egetkapitalinstrument som emitterats av ett koncernföretag redovisas till erhållen ersättning, minus direkta emissionskostnader.

Finansiella skulder

Alla finansiella skulder i koncernen värderas i efterföljande perioder till upplupet anskaffningsvärde med användning av effektivräntemetoden.

Derivatinstrument

Koncernen använder derivatinstrument för att hantera sin exponering för ränte- och valutarisker, såsom valuta- terminskontrakt och ränteswappar.

Derivat redovisas initialt till verkligt värde vid det datum då derivatkontrakten ingås, och omvärderas därefter till verkligt värde i varje rapporteringsperiod. Vinsten eller förlusten redovisas löpande via resultaträkningen.

Koncernbidrag till ägarbolag

Koncernbidrag till bolag inom TRATON-koncernen redovisas över eget kapital.

Avsättningar

Avsättningar redovisas om ett åtagande, legalt eller informellt, föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet kan uppskattas tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på garantivillkor och bedömt kvalitetsläge. Avsättningar relaterade till serviceavtal avser förväntade framtida oundvikliga kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. För avsättningar avseende pensioner se beskrivning av Ersättningar till anställda nedan, samt i Not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

För avsättning avseende skatter, se Skatter nedan.

Skatter

Koncernens totala skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt. Inkomstskatter redovisas i resultaträkningen utom då underliggande transaktion redovisas i övrigt totalresultat, såsom omvärdering av förmånsbestämda planer, eller i eget kapital, varvid tillhörande skatteeffekt redovisas i övrigt totalresultat respektive i eget kapital. Uppskjuten skatt redovisas vid skillnad mellan redovisat och skattemässigt värde (en så kallad temporär skillnad) på tillgångar och skulder. Värdering av uppskjuten skatt baserar sig på hur underliggande tillgångar eller skulder förväntas bli realiserade eller reglerade. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar med avdrag för uppskjutna skatteskulder värderas endast i den mån dessa sannolikt kommer att kunna nyttjas.

Ersättningar till anställda

Inom koncernen finns ett flertal såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda pensions- och liknande planer, varav några har förvaltningstillgångar i särskilda stiftelser eller motsvarande.

Planerna omfattar ålderspension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar. Dessa finansieras huvudsakligen genom kontoavsättning och till en del via premiebetalningar.

Som avgiftsbestämd plan klassificeras de planer där Scania endast betalar fastställda avgifter och inte har någon förpliktelse att betala ytterligare avgifter om planens tillgångar inte räcker till för att betala alla ersättningar till den anställde.

Koncernens utgifter för avgiftsbestämda planer redovisas som kostnad under den period de anställda utfört de tjänster som avses.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

Förmånsbestämda planer är alla planer som inte klassificeras som avgiftsbestämda. Dessa beräknas enligt den så kallade "Projected Unit Credit method" med syfte att fastställa nuvärdet av förpliktelserna för respektive plan. Beräkningar utförs och baseras på de aktuariella antaganden som fastställts i anslutning till bokslutstillfället. Förpliktelserna värderas till nuvärdet av förväntade utbetalningar med beaktande av inflation, förväntade framtida löneökningar och med en diskonteringsränta som motsvarar räntan på förstklassiga företags- eller statsobligationer med en återstående löptid som motsvarar aktuella åtaganden.

Räntan på förstklassiga företagsobligationer används i de länder där det finns en fungerande marknad för sådana obligationer, i övriga länder används istället räntan på statsobligationer. För planer som är fonderade minskas det beräknade nuvärdet på åtagandet med marknadsvärdet på förvaltningstillgångarna. Omvärderingar av nettopensionsskulden, som omfattar aktuariella vinster och förluster, avkastning på förvaltningstillgångar exklusive belopp som ingår i räntenettot på den förmånsbestämda nettoskulden, och varje förändring i effekten av tillgångstaket exklusive belopp som ingår i räntenettot på den förmånsbestämda nettoskulden, redovisas i övrigt totalresultat och påverkar inte årets resultat. Omvärderingarna omklassificeras inte till årets resultat i efterföljande perioder.

För några förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare kan inte tillräcklig information erhållas för att beräkna Scanias del i planerna, varför dessa redovisats som avgiftsbestämda. För Scania berör det de holländska Pensioenfonds Metaal en Techniek och Bedrijfstakpensioenfonds Metal Elektro, som administreras via MN Services, samt den del av den svenska planen för tjänstemän (ITP) som administreras via Alecta.

Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen. Se även Not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Scania följer reglerna i IAS 19 om begränsning i värdering av nettotillgångar det så kallade tillgångstaket, då dessa aldrig värderas högre än nuvärdet av tillgängliga ekonomiska fördelar i form av återbetalningar från planen eller i form av minskningar av framtida avgifter till planen. Detta värde nuvärdesbestäms med hänsyn till gällande diskonteringsränta.

Aktierelaterad ersättning
Den aktierelaterade ersättningen utgörs av prestationsaktier. Utfästelserna för den aktierelaterade ersättningen redovisas som kontantreglerade planer i enlighet med IFRS 2. De kontantreglerade aktierelaterade ersättningarna värderas till verkligt värde fram till förfallodatum. En skuld motsvarande det verkliga värdet redovisas och omvärderas vid varje rapporttillfälle till dess att skulden regleras, och förändringar i det verkliga värdet redovisas i resultaträkningen. Verkligt värde bestäms genom en erkänd värderingsmetod. Kostnaden fördelas över intjänandetiden.

Incitamentsprogram
Utfallet av incitamentsprogrammet för ledande befattningshavare redovisas som lönekostnad det år ersättningen avser.

Resultaträkning – klassificeringar

Forsknings- och utvecklingskostnader
Scanias forsknings- och utvecklingskostnader består av de kostnader för forskning och utveckling som uppstår under forskningsfasen och den del av utvecklingsfasen som inte uppfyller kraven på aktivering samt periodens avskrivning och eventuell nedskrivning av tidigare aktiverade utgifter för utveckling, se Not 9 Immateriella anläggningstillgångar.

Försäljningskostnader
Försäljningskostnader definieras som försäljnings- och servicebolagens rörelsekostnader och kostnader för centrala marknadsresurser. För segmentet Financial Services redovisas försäljnings- och administrationskostnader sammanslaget då en uppdelning saknar relevans.

Administrationskostnader
Administrationskostnader definieras som kostnader för företagsledning samt för staber och centrala servicefunktioner.

Finansiella intäkter och kostnader
Med ränteintäkter avses intäkter på finansiella placeringar och pensionstillgångar. I övriga finansiella intäkter ingår vinster som uppkommer vid värderingen av derivat som inte omfattas av säkringsredovisning (se avsnitt om finansiella instrument) och valutakursvinster hänförliga till finansiella poster.

Med räntekostnader avses kostnader hänförliga till lån, pensionsskuld samt värdeförändring av derivat för lånesäkringar. I övriga finansiella kostnader ingår löpande bankavgifter, förluster som uppkommer vid värderingen av derivat som inte omfattas av säkringsredovisning samt valutakursförluster hänförliga till finansiella poster.

Resultaträkning – värderingsprinciper

Intäktsredovisning
Koncernen redovisar intäkter från följande huvudkällor:

- Försäljning av nya fordon och motorer samt begagnade fordon
- Försäljning av service

Intäkter redovisas när kontrollen över en produkt eller service överförs till en kund och värderas utifrån den ersättning som anges i ett avtal med en kund exklusive eventuella rörliga ersättningar.

Rörliga ersättningar, som t.ex. volymbaserade rabatter, uppskattas och inkluderas i transaktionspriset. Dock begränsas det till ett belopp som med hög sannolikhet inte kommer att återföras med ett väsentligt belopp.

I en transaktion inbegripande både försäljning av en produkt och en service fördelas transaktionspriset mellan produkten och servicekomponenten baserat på det fristående försäljningspriset. Eventuella rabatter i en sådan transaktion förs i sin helhet till produktens pris.

Försäljning av varor
Koncernen säljer nya lastbilar, bussar och motorer samt begagnade fordon.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

I en transaktion där koncernen levererar ett fordon med återköpsåtagande överförs inte kontrollen till kunden och ingen intäkt redovisas vid leverans. I stället redovisas en sådan transaktion som operationell leasing.

Vid en transaktion där kunden har ett alternativ som ger kunden rätt att kräva att koncernen återköper fordonet redovisas ingen intäkt eftersom en sådan transaktion redovisas som leasing.

I transaktioner där koncernen inte har några återköpsåtaganden redovisas en intäkt när kontrollen överförts till kunden. Det sker normalt när fordonen har levererats till kunden, kunden har godkänt fordonet och koncernen har erhållit betalning eller fakturerat med kortfristig kredittid.

Kontraktskostnader i form av provision för försäljningen av ett fordon redovisas som kostnader när de uppkommer eftersom intäkten från försäljningen av ett fordon redovisas vid en tidpunkt.

Utförande av tjänsteuppdrag
Intäkter från service och reparationer redovisas över tid när tjänsten utförs. Det transaktionspris som hänför sig till service- och reparationsavtal redovisas som en avtalsskuld vid tidpunkten för den ursprungliga försäljningstransaktionen och fördelas över avtalets livslängd allteftersom kostnader för fullgörandet av avtalet uppstår.

Kontraktskostnader i form av provision för försäljningen av ett serviceavtal redovisas som kostnader när de uppstår.

Financial Services
Vid finansiell och operationell leasing, med Scania som leasegivare, redovisas ränteintäkter respektive hyresintäkter fördelat över kontraktsperioden. Andra intäkter redovisas löpande.

Statliga bidrag inklusive stöd från EU
Erhållna statliga stöd redovisas till verkligt värde när det är rimligt säkert att stödet kommer att erhållas och eventuella villkor för stödet har uppfyllts. Erhållna stöd hänförliga till rörelsekostnader redovisas som en kostnadsminskning av de kostnader för vilket stödet erhållits. Stöd avseende investeringar reducerar anläggningstillgångens anskaffningsvärde.

Övrigt

Transaktioner med närstående
Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor.

Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)
En eventualförpliktelse är en möjlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser. En eventualförpliktelse kan även utgöras av en befintlig förpliktelse som inte redovisas som skuld eller avsättning eftersom det inte är troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas alternativt att förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet.

Ändrade redovisningsprinciper kommande år

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2022 och senare har inte förtidstillämpats.

Andra ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2022 eller senare bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på Scanias redovisning.

Moderbolaget

Moderbolagets redovisningsprinciper
Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporterings rekommendation RFR 2, Redovisning för juridisk person. RFR 2 innebär att moderbolaget i årsredovisningen för den juridiska personen ska tillämpa samtliga av EU godkända IFRS och uttalanden så långt detta är möjligt inom ramen för årsredovisningslagen och med hänsyn till sambandet mellan redovisning och beskattning. Rekommendationen anger vilka undantag och tillägg som ska eller kan göras jämfört med IFRS.

Finansiella instrument
Moderbolaget tillämpar inte IFRS 9 Finansiella instrument utan tillämpar en metod med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt årsredovisningslagen.

Omfattningen av finansiella instrument i moderbolaget är ytterst begränsad, varför en hänvisning görs till koncernens upplysningar kring IFRS 7 Finansiella instrument.

Leasingavtal
Moderbolaget tillämpar inte IFRS 16 Leasingavtal. Avtal där moderbolaget är leasetagare kostnadsförs löpande.

Dotterföretag
Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden. Prövning av värdet på dotterföretag sker när det finns indikation på värdenedgång. Erhållen utdelning från dotterföretag redovisas som intäkt.

Anteciperade utdelningar
Anteciperade utdelningar från dotterföretag redovisas i de fall moderbolaget ensamt har rätt att besluta om utdelningens storlek och moderbolaget har fattat beslut om utdelningens storlek innan moderbolaget publicerat sina finansiella rapporter.

Skatter
I moderbolaget redovisas obeskattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen omklassificeras däremot obeskattade reserver till uppskjuten skatteskuld och eget kapital. I resultaträkningen görs i moderbolaget på motsvarande sätt ingen fördelning av del av bokslutsdispositioner till uppskjuten skattekostnad.

Koncernbidrag
Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

NOT 2 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR

De kritiska bedömningar och uppskattningar för redovisningsändamål som behandlas i detta avsnitt är de som företagsledningen och styrelsen bedömer vara de viktigaste för en förståelse av Scanias finansiella rapporter med hänsyn tagen till graden av betydande påverkan och osäkerhet. Dessa bedömningar baseras på historiska erfarenheter och de olika antaganden som företagsledningen och styrelsen bedömer vara rimliga under gällande omständigheter. Härigenom dragna slutsatser utgör grunden för redovisade värden på tillgångar och skulder, i de fall dessa inte utan vidare kan fastställas genom information från andra källor. Faktiska utfall kan skilja sig från dessa bedömningar om andra antaganden görs eller andra förutsättningar är för handen. I not 1 anges de redovisningsprinciper som bolaget valt att tillämpa. Viktiga uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål hänför sig till nedanstående områden.

Under 2020 studerade Scania kontinuerligt covid-19-pandemins påverkan och fortsatte under 2021 att utvärdera eventuell påverkan på den framtida utvecklingen och/eller risker som kan påverka Scanias framtida finansiella ställning.

Det är svårt att avgöra påverkan, och beroende på hur utbrottet utvecklas och vilka åtgärder olika länder väljer att ta för att hantera situationen, kan till exempel:

- En minskad efterfrågan i det korta och medellånga perspektivet på flertalet av Scanias viktiga marknader, vilket leder till en minskad försäljning av fordon och tjänster och prispress på nya och begagnade fordon. Det i sin tur kan leda till ett behov att göra nedskrivningar på fordonslager och ändrade bedömningar av restvärdet avseende återköpsåtaganden.
- Leverantörsnätverket skulle kunna förhindras att leverera komponenter och artiklar vilket leder till kortare eller längre perioder med nedstängningar av Scanias globala produktionssystem.
- Kunder stöter på finansiella problem vilket leder till en försämrad betalningsförmåga att betala utestående kundfordringar till Scania.
- Nedskrivning av goodwill och andra immateriella tillgångar.

Texten ovan är inte en uttömmande lista och en eller flera av punkterna kan inträffa oberoende av de andra eller i kombination och ha en menlig inverkan på Scaniakoncernens affär, finansiella utveckling och prestation. Under perioden har störningar i produktionen uppstått på grund av brist på komponenter.

Transaktioner bestående av flera komponenter
I en transaktion med en försäljning av ett fordon och en försäljning av en service redovisar Scania dessa som separata prestationsåtaganden eftersom fordons- och servicekomponenterna är åtskilda från varandra i avtalet, och kunden kan dra nytta av dessa båda separat.

I dessa transaktioner fördelas det totala transaktionspriset på dessa åtskilda komponenter. Ett serviceavtal tecknas aldrig separat utan endast tillsammans med, eller i anslutning till, försäljningen av ett fordon. När priset fördelas mellan de olika prestationsåtagandena använder Scania fristående försäljningspriser. Eventuella rabatter förs till fordonet.

Avsättning för garantiåtaganden
Scanias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av en ettårig så kallad fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer. För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning vid beslutstillfället.

Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Produktgarantier som innebär att sålda produkter uppfyller överenskomna specifikationer kan inte köpas separat och gäller alla fordon. De redovisas därför i enlighet med IAS 37 Avsättningar, eventualförpliktelser och eventualtillgångar.

Scanias produktåtagande framgår av Not 17 Övriga avsättningar och uppgick per 31 december 2021 till 1 725 (1 682) miljoner kronor.

NOT 2 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR, FORTS.

Leasingavtal
Många leasingavtal omfattar förlängnings- och uppsägningsalternativ. Vid bedömning av leasingperioden för dessa avtal tas hänsyn till alla relevanta fakta och omständigheter som ger ekonomiska incitament att utnyttja, eller inte utnyttja, sådana alternativ. Hänsyn tas exempelvis till utfallet i tidigare leasingavtal och till eventuella kostnader och störningar för verksamheten som kan uppstå om den leasade tillgången måste ersättas. Alternativa perioder tas med i bedömningen av leasingperioden i de fall det är rimligt att anta att alternativen kommer, eller inte kommer, att utnyttjas. Bedömningen revideras vid väsentliga händelser eller förändringar av omständigheterna, såsom en väsentlig uppgradering eller anpassning av den underliggande tillgången som inte var förväntad när leasingperioden inleddes, förutsatt att dessa ligger inom Scaniakoncernens kontroll som leasetagare.

Återköpsåtaganden
Scania levererar cirka 9 procent av sina fordon med återköpsåtaganden. Dessa redovisas som operationella leasingavtal, vilket medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat över åtagandets löptid.

I transaktioner där kunderna har alternativet att kräva att Scania återköper det sålda fordonet är det Scanias uppfattning att dessa transaktioner ska redovisas som leasing.

Baserat på avtalet och relationen med kunden har det historiskt visat sig att kunden har ett ekonomiskt incitament att utnyttja ett sådant alternativ, varvid det nästan alltid utnyttjas.

Om väsentliga nedgångar sker i marknadsvärdet för begagnade fordon ökar det risken för framtida förluster vid avyttring av återlämnade fordon. När ett restvärdesåtagande bedöms ge upphov till en framtida förlust sker en motsvarande anpassning av avskrivningen för fordonet.

Förändringar i marknadsvärdet kan även föranleda nedskrivningsbehov av varulagret avseende begagnade fordon, då dessa redovisas till det lägre av anskaffningsvärde och bedömt nettoförsäljningsvärde.

Vid utgången av 2021 uppgick åtaganden avseende återköp till 18 467 (19 079) miljoner kronor.

Kreditrisker
Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 108 859 (95 422). I allt väsentligt har Scania säkerhet i form av återtaganderätt i det underliggande fordonet. I de fall marknadsvärdet på säkerheten ej täcker exponeringen mot kund, och kunden har problem att fullfölja sina kontrakterade betalningar, har Scania en förlustrisk.

Koncernen redovisar en förlustreserv för förväntade kreditförluster och beloppen för förväntade kreditförluster uppdateras varje balansdag för att återspegla förändringar i kreditrisk sedan första redovisningstillfället för respektive finansiellt instrument. Oavsett resultatet av bedömningen om huruvida det har skett en väsentlig ökning av kreditrisken, förutsätter koncernen att kreditrisken för en finansiell tillgång har ökat väsentligt sedan det första redovisningstillfället om avtalsenliga belopp fortfarande är obetalda senast mer än 30 dagar efter förfallodagen, såvida inte koncernen har rimliga och verifierbara uppgifter som visar på annat.

Koncernen bevakar regelbundet effektiviteten hos de kriterier som används för att kontrollera om kreditrisken har ökat väsentligt, och reviderar dem i förekommande fall för att säkerställa att kriterierna kan identifiera en väsentlig ökning av kreditrisken innan beloppet har förfallit till betalning.

Tecken på att en finansiell tillgång anses vara kreditförsämrad innefattar observerbara uppgifter om exempelvis händelser innebärande i) betydande finansiella svårigheter hos låntagaren, ii) ett avtalsbrott, såsom fallissemang, och iii) sannolikhet att låntagaren kommer att gå i konkurs.

För intern kreditriskhantering tyder den historiska erfarenheten på fallissemang om fordringarna uppfyller något av följande kriterier:

- motparten har brutit mot de finansiella avtalsvillkoren
- uppgifter som tagits fram internt eller erhållits från externa källor tyder på att det är osannolikt att gäldenären kommer att erlägga full betalning

Oavsett ovanstående analys anser koncernen att fallissemang har inträffat om en finansiell tillgång är förfallen till betalning sedan 90 dagar, såvida inte koncernen har rimliga och verifierbara uppgifter som visar att ett fallissemangskriterium på mer än 90 dagar är lämpligare.

Under 2020 omförhandlade Scania Financial Services finansieringsavtalen med ett stort antal kunder som drabbats av bristande likviditet på grund av covid-19-pandemin.

Majoriteten av omförhandlingarna gjordes under första halvåret 2020. Omförhandlingarna gällde olika typer av anstånd och amorteringsfrihet med en motsvarande förlängning av kontraktstiden, vilket inte hade någon inverkan på nuvärdet av dessa kassaflöden. Cirka 25 procent av Financial Services totala portfölj omförhandlades, men en stor majoritet av kunderna återgick till sin ursprungliga betalningsplan under andra halvan av 2020.

Under 2021 har ett mindre antal kunder beviljats ytterligare omförhandling av avtalen. De flesta av dessa kunder är verksamma inom passagerartransporter, vilket är ett segment som fortfarande påverkas kraftigt av covid-19-restriktioner av turism och resande. Cirka 12 procent av den totala exponeringen mot passagerartransportsegmentet omfattades av anstånd eller amorteringsfrihet vid utgången av 2021. Motsvarande andel för den totala portföljen var mindre än 2 procent.

Reserveringen för kreditförluster om 360 miljoner kronor som lades till under 2020 är oförändrad per 31 december 2021, med hänsyn tagen till effekten av politiska åtgärder såsom anstånd och amorteringsfrihet samt en expansiv skatte- och finanspolitik.

På grund av covid-19 tillämpade segmentet Fordon och tjänster under 2020 en riskpremie på 20 procent, baserat på värderingsantagandet med vilket den förväntade kreditförlusten (ECL) på kundfordringar uppskattas. Detta resulterade för helåret 2020 i en ökad förlustreservering på 18 miljoner kronor. Från och med andra kvartalet 2021 tillämpas inte längre denna riskpremie.

NOT 2 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR, FORTS.

Principer för bortskrivning
Koncernen skriver bort en finansiell tillgång vid information om att motparten befinner sig i allvarliga finansiella svårigheter (likvidation eller har inlett konkursförfarande) och säkerheten för fordran är återtagen. Bortskrivna finansiella tillgångar kan ändå bli föremål för indrivningsåtgärder enligt koncernens rutiner, i förekommande fall med beaktande av juridisk rådgivning. Eventuella återvinningar redovisas i resultaträkningen.

Reserven för osäkra fordringar i verksamheten Financial Services uppgick per 31 december till MSEK 1 339 (1 519). Se vidare Kreditrisk under Not 27 Finansiell riskhantering.

Immateriella tillgångar
Immateriella tillgångar inom Scania hänför sig i allt väsentligt till aktiverade produktutvecklingsutgifter och så kallad förvärvsgoodwill. Samtliga goodwillposter inom Scania hänför sig till förvärv av tidigare fristående importörer/återförsäljare. För samtliga goodwillposter görs årligen en nedskrivningsprövning som i huvudsak grundas på nyttjandevärden med viktiga antaganden om försäljningsutveckling, marginal och diskonteringsränta före skatt, se vidare nedan.

På grund av covid-19 genomförde Scania per den 30 juni 2021 en granskning av nedskrivningsövningen för år 2020 avseende återvinningsvärdet för immateriella tillgångar, främst goodwill. Granskningen resulterade inte i nedskrivningar av goodwill. Granskningen följdes upp med en fullständig nedskrivningsprövning av goodwill, utförd under november 2021. Det nedskrivningstestet resulterade inte någon nedskrivning av goodwill.

Försäljningsutvecklingen av Scanias produkter bedöms långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på respektive marknad (BNP), vilken har bedömts till 2 procent (2 procent). Relationen intäkt/kostnad, dvs marginal, för såväl fordon som service bibehålls konstant över tiden jämfört med senast kända nivå. Vid diskontering till nuvärde används Scanias genomsnittliga kapitalkostnad, för närvarande 6,2–8,1 procent (5,6–8,5) före skatt.

Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. Scanias goodwill uppgick per 31 december till MSEK 1 376 (1 299). Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan nedskrivningsbehov uppstår.

Scanias utvecklingsutgifter aktiveras i den fas av produktutvecklingen där beslut tas om framtida produktions- och marknadsintroduktion. Vid denna tidpunkt finns en framtida prognostiserad intäkt samt motsvarande produktionskostnad. I de fall framtida volymer eller pris- och kostnadsutveckling negativt avviker från förkalkyl kan nedskrivningsbehov uppstå. Scanias aktiverade utvecklingsutgifter uppgick per 31 december till MSEK 11 788 (10 741).

Pensionsåtaganden
I de aktuariella metoder som används för att fastställa Scanias pensionsskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. Det mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden. Andra väsentliga antaganden är genomsnittlig livslängd och genomsnittlig duration på utfästelserna. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionsskulden. Vid beräkningen av den svenska pensionsskulden har diskonteringsränta om 2,0 procent (1,25) använts. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Legala och skattemässiga risker
Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31 december till MSEK 9,792 (4 465), se Not 17 Övriga avsättningar.

Legala risker
Krav och anspråk gentemot koncernen, inklusive krav och anspråk som leder till legala processer, kan avse immaterialrättsliga intrång, fel och brister i levererade produkter inklusive produktskadeansvar, eller annat rättsligt ansvar för bolag inom koncernen.

Koncernen är part i legala processer och därtill hänförliga anspråk som är normalt för verksamheten. Dessutom förekommer krav och anspråk normala för verksamheten som ej leder till legala processer. Enligt företagsledningens bästa bedömning kommer sådana krav och anspråk inte att ha någon materiell inverkan på koncernens finansiella ställning utöver de avsättningar som redovisats.

Scania blev under år 2011 föremål för en utredning av Europeiska kommissionen (EU-kommissionen) rörande påstådd kartellsamverkan med andra europeiska lastbilstillverkare. Scania delgavs sedermera i november 2014 ett så kallat Statement of Objections från EU-kommissionen. Mot bakgrund av det och även händelseutvecklingen i övrigt i utredningen gjorde Scania, i enlighet med tillämpliga redovisningsprinciper, i juni 2016 en avsättning på MSEK 3 800. Scania har samarbetat fullt ut med EU-kommissionen under hela dess utredning, men samtidigt tillbakavisat dess uppfattning att företaget skulle ha deltagit i en kartell över hela Europa under perioden 1997–2011 avseende prissättning och försenade introduktioner av emissionspåverkande teknologi. Scania delgavs ett slutligt beslut från EU-kommissionen i oktober 2017, enligt vilket Scania hålls ansvarigt för kartellbildning i angiven omfattning och bötfälls med 880,5 miljoner euro. Scania överklagade beslutet fullt ut och utfärdade i januari 2018 en garanti som säkerhet för betalning av böterna i avvaktan på att överklagandet prövas.

I februari 2022 avslog EU-domstolen Scanias överklagande på samtliga punkter och fastställde EU-kommissionens bötesbelopp. Scania granskar för närvarande detaljerna i den komplexa domen och överväger ett överklagande till Europadomstolen.

På grund av domen har Scania ökat avsättningen till MSEK 9 029 (880,5 miljoner euro) och upplupen ränta till MSEK 543 (52,8 miljoner euro) från tidigare MSEK 228.

Vidare är Scania föremål för relaterade civilrättsliga krav från direkta och indirekta kunder och kan bli föremål för ytterligare sådana krav. I nuläget är det dock inte möjligt att göra någon meningsfull uppskattning av Scanias risk avseende civilrättsliga krav. Det är ännu inte beslutat huruvida Scania kommer att överklaga EU-domstolens dom och det är osäkert i vilken omfattning krav kommer att framställas mot Scania. Dessutom är riskbedömningar avseende de krav som redan framställts förenade med väsentliga osäkerheter så länge undersökningarna fortfarande är i initiala skeden.

NOT 2 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR, FORTS.

Skattemässiga risker
Koncernen är part i skattemässiga processer. Företagsledningen har dock gjort bedömningen genom individuell prövning att det slutliga utfallet av dessa processer inte kommer att ha någon materiell inverkan på koncernens finansiella ställning, utöver redovisade reserver.

Väsentliga bedömningar görs för att bestämma såväl aktuella som uppskjutna skatteskulder/tillgångar. För uppskjutna skattefordringar måste Scania bedöma sannolikheten för att de uppskjutna skattefordringarna kommer att utnyttjas för avräkning mot framtida beskattningsbara vinster. Det verkliga utfallet kan avvika från dessa bedömningar på grund av, bland annat, ändrat framtida affärsklimat, ändrade skatteregler eller utfallet av myndigheters eller skattedomstolars ännu ej slutförda granskning av avgivna deklarationer. Den gjorda bedömningen kan påverka resultatet såväl negativt som positivt.

Jämförelsestörande poster
I februari 2022 avslog EU-domstolen Scanias överklagande på samtliga punkter och fastställde EU-kommissionens bötesbelopp. På grund av domen har Scania ökat avsättningen till MSEK 9 029 (880,5 miljoner euro) och upplupen ränta till MSEK 543 (52,8 miljoner euro) från tidigare MSEK 228, vilket har påverkat 2021 års resultat med MSEK 5 229 och MSEK 315. Se avsnittet Legala risker i denna not för mer information.

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT

Scanias verksamhet delas in i två olika rörelsesegment vilket är baserat på hur styrelse och företagsledning följer upp verksamheten. Styrelsen och företagsledningen följer upp resultat och ställning för respektive segment vilket utgör grunden för beslutsfattande och allokering av resurser.

Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt Power solutions inklusive de tjänster som sammanhänger med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter varför resultatuppföljning sker aggregerat.

Vidare är fordon och tjänster inordnade under gemensamma ansvarsområden. Rörelsesegmentet Financial Services omfattar finansiella lösningar till Scanias kunder såsom lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringslösningar.

Scanias internprissättning bestäms enligt marknadsmässiga principer, på så kallat armlängds avstånd. Rörelsesegmentens intäkter och kostnader samt tillgångar och skulder är i allt väsentligt direkt hänförbara poster till respektive segment. Scania har ett stort antal kunder över hela världen vilket innebär att beroendet av en enskild kund i respektive rörelsesegment är mycket begränsat.

Resultaträkning

Januari–december	2021	2020
Fordon och tjänster		
Intäkter	141 305	120 590
Kostnad sålda varor	–108 425	–95 482
Bruttoresultat	**32 880**	**25 108**
Forsknings- och utvecklingskostnader	–6 411	–5 648
Försäljningskostnader	–9 996	–9 571
Administrationskostnader	–2 144	–2 125
Jämförelsestörande poster	–5 229	–
Rörelseresultat	**9 100**	**7 764**
Ränteintäkter	673	477
Räntekostnader	–794	–929
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	–19	169
Utdelningar inom segment	318	301
Övriga finansiella intäkter	832	833
Övriga finansiella kostnader	–856	–1 611
Jämförelsestörande poster	–315	–
Summa finansiella intäkter och kostnader	**161**	**–760**
Resultat före skatt	**8 939**	**7 004**
Skatt	–3 233	–2 097
Periodens resultat	**5 706**	**4 907**
Financial Services		
Ränte- och hyresintäkter	8 439	8 292
Försäkringskommission	322	308
Räntor och förutbetalda kostnader	–5 366	–5 416
Bruttoresultat	**3 395**	**3 184**
Försäljnings- och administrationskostnader	–1 402	–1 263
Kreditförluster, konstaterade och befarade	130	–730
Andra intäkter	769	550
Andra kostnader	–698	–618
Rörelseresultat	**2 194**	**1 123**
Resultat före skatt	**2 194**	**1 123**
Skatt	–398	–340
Periodens resultat	**1 796**	**783**

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Avstämning av segment till Scaniakoncernen

	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
Januari–december	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Intäkter	141 305	120 590	8 761	8 600	–3 920	–4 065	146 146	125 125
Kostnader för sålda varor och tjänster	–108 425	–95 482	–5 366	–5 416	3 920	4 065	–109 871	–96 833
Bruttoresultat	**32 880**	**25 108**	**3 395**	**3 184**	**0**	**0**	**36 275**	**28 292**
Forsknings- och utvecklingskostnader	–6 411	–5 648	–	–	–	–	–6 411	–5 648
Försäljningskostnader	–9 996	–9 571	–1 272	–1 993	–	–	–11 268	–11 564
Administrativa kostnader	–2 144	–2 125	–	–	–	–	–2 144	–2 125
Övriga rörelseintäkter	–	–	769	550	–	–	769	550
Övriga rörelsekostnader	–	–	–696	–618	–	–	–696	–618
Jämförelsestörande poster	–5 229	–	–	–	–	–	–5 229	–
Rörelseresultat	**9 100**	**7 764**	**2 194**	**1 123**	**–**	**–**	**11 294**	**8 887**
Ränteintäkter	675	477	–	–	–	–	675	477
Räntekostnader	–794	–929	–	–	–	–	–794	–929
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	–19	169	–	–	–	–	–19	169
Utdelningar inom segment	318	301	–	–	–318	–301	–	–
Övriga finansiella intäkter	632	833	–	–	–	–	632	833
Övriga finansiella kostnader	–655	–1 611	–	–	1	1	–655	–1 610
Jämförelsestörande poster	–315	–	–	–	–	–	–315	–
Summa finansnetto	**–161**	**–760**	**–**	**–**	**–317**	**–300**	**–476**	**–1 060**
Resultat före skatt	**8 939**	**7 004**	**2 194**	**1 123**	**–317**	**–300**	**10 816**	**7 827**
Skatt	–3 233	–2 097	–398	–340	–9	10	–3 640	–2 427
Periodens resultat	**5 706**	**4 907**	**1 796**	**783**	**–326**	**–290**	**7 176**	**5 400**
Avskrivning ingår i rörelseresultatet med	–11 191	–11 053	–3 930	–4 061	3 882	4 017	–11 239	–11 097

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Kassaflödesanalys per segment	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	15 315	14 990	5 745	5 511	–3 881	–4 017	17 179	16 484
Förändring i rörelsekapital m.m.	–986	2 327	–13 046	–5 377	3 485	3 987	–10 547	937
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**14 329**	**17 317**	**–7 301**	**134**	**–396**	**–30**	**6 632**	**17 421**
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	–8 641	–8 137	–68	–21	–	–	–8 709	–8 158
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	**5 688**	**9 180**	**–7 369**	**113**	**–396**	**–30**	**–2 077**	**9 263**

Balansräkningar	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
31 december	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Tillgångar								
Immateriella anläggningstillgångar	13 553	12 474	34	39	–	–	13 587	12 513
Materiella anläggningstillgångar	41 365	38 137	7 223	7 687	–7 113	–7 570	41 465	38 254
Uthyrningstillgångar	26 679	27 388	80	72	–	–	26 659	27 460
Andelar i intresseföretag och joint ventures	6 312	4 901	–	–	–3 902	–3 653	2 410	1 248
Räntebärande fordringar, långfristiga	36	96	63 605	54 678	–6 134	–6 770	57 507	48 004
Andra fordringar, långfristiga	7 476	8 283	1 481	730	–480	–315	8 477	8 698
Varulager	23 943	21 105	–	–	–	–	23 943	21 105
Räntebärande fordringar, kortfristiga	1 110	1 198	38 136	33 218	–3 600	–3 599	35 646	30 817
Andra fordringar, kortfristiga	16 753	13 775	2 587	2 479	–856	–1 294	18 484	14 960
Kortfristiga placeringar och likvida medel	31 060	31 588	1 085	734	–2 497	–	29 648	32 322
Summa tillgångar	**168 177**	**158 945**	**114 231**	**99 637**	**–24 582**	**–23 201**	**257 826**	**235 381**

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Eget kapital och skulder	Fordon och tjänster		Financial Services		Elimineringar		Scaniakoncernen	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Eget kapital	59 975	55 588	12 166	9 631	–3 928	–3 672	68 213	61 547
Räntebärande skulder, långfristiga	4 431	3 837	52 757	47 079	5 004	2 648	62 192	53 564
Avsättningar för pensioner	12 346	12 278	109	106	–	–	12 455	12 384
Övriga långfristiga avsättningar	12 948	6 857	17	8	–	–	12 965	6 865
Andra skulder, långfristiga	24 875	27 077	875	610	–10 573	–11 390	15 177	16 297
Räntebärande skulder, kortfristiga	1 096	5 928	44 464	39 304	–7 607	–2 754	37 953	42 478
Kortfristiga avsättningar	3 940	3 896	29	66	–	–	3 969	3 962
Andra skulder, kortfristiga	48 566	43 484	3 814	2 833	–7 478	–8 033	44 902	38 284
Summa eget kapital och skulder	**168 177**	**158 945**	**114 231**	**99 637**	**–24 582**	**–23 201**	**257 826**	**235 381**
Periodens bruttoinvesteringar i								
– immateriella anläggningstillgångar	2 051	1 678	8	15	–	–	2 059	1 693
– materiella anläggningstillgångar	7 955	7 853	5 380	5 511	–5 305	–5 488	8 030	7 876
– uthyrningstillgångar	7 629	7 951	16	38	–	–	7 645	7 989

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Produkter och tjänster Fordon och tjänster	2021	2020
Lastbilar[1]	68 849	69 934
Bussar[2]	7 702	9 686
Power solutions	2 521	2 373
Service	30 074	27 132
Begagnade fordon[3]	8 082	8 582
Övrigt	4 580	4 001
Summa leveransvärde	**141 808**	**121 708**
Justering för hyresintäkter[4]	–503	–1 118
Nettoomsättning Fordon och tjänster	**141 305**	**120 590**
Financial Services	8 761	8 600
Eliminering[5]	–3 920	–4 065
Intäkter från externa kunder	**146 146**	**125 125**

1) Varav MSEK 6 423 (6 299) avser leasingintäkter.
2) Varav MSEK 744 (695) avser leasingintäkter.
3) Varav MSEK 271 (191) avser leasingintäkter.
4) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK –486 (–1 091). Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.
5) Elimination av det belopp som motsvarar avskrivningen av operationell leasing i segmentet Financial Services. På koncernnivå skall intäkten från operationella leasar bestå av upplupna intäkter i segmentet Fordon och tjänster och ränteintäkter i segmentet Financial Services, vilket uppnås genom eliminering av avskrivningen.

Under 2021 uppgick vinsten för fordon som sålts via finansiella leasingkontrakt till MSEK 2 448 (1 421) och redovisas i segmentet Fordon och tjänster.

Den sammanlagda summan av transaktionspris som allokerats till prestationsåtaganden som inte är uppfyllda, helt eller delvis vid rapportperiodens slut och den förväntade tidpunkten för intäktsredovisning är följande:

MSEK	2021	2020
Förväntad tidpunkt för intäktsredovisning		
Inom ett år	83 114	61 475
1–5 år	15 868	14 455
Efter 5 år	2 084	2 523

Transaktionspris allokerat till kvarvarande prestationsåtaganden för vilka intäktsredovisning förväntas inom ett år relaterar i huvudsak till leveranser av fordon. Förväntad intäktsredovisning efter ett år avser i huvudsak långa servicekontrakt.

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Geografiska områden

	Europa		Eurasien		Asien		Amerika[3]		Afrika och Oceanien		Summa	
MSEK	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Fordon och tjänster												
Nettoomsättning, januari – december[1][4]	85 964	77 121	9 186	6 000	13 590	13 330	22 338	16 121	10 227	8 018	141 305	120 590
Tillgångar, 31 december[2]	138 871	136 727	1 810	1 355	4 706	3 553	18 337	14 068	4 453	3 242	168 177	158 945
Bruttoinvesteringar[2]	7 412	7 920	17	26	319	149	2 068	1 254	190	182	10 006	9 531
Anläggningstillgångar[5]	81 662	80 655	435	407	1 351	1 106	9 394	7 112	2 469	1 999	95 311	91 279
Financial Services												
Intäkter, januari – december[1][6]	6 061	6 267	653	631	276	215	1 264	1 038	507	449	8 761	8 600
Tillgångar, 31 december[2]	79 445	75 152	6 780	4 203	5 592	4 267	16 535	11 368	5 879	4 647	114 231	99 637
Nyfinansiering till kunder	35 558	28 292	5 169	3 199	3 194	2 672	8 744	5 929	3 752	2 347	56 417	42 439
Anläggningstillgångar[7]	51 528	48 359	3 668	2 200	3 692	2 922	10 029	6 717	3 506	3 008	72 423	63 206

1) Intäkter från externa kunder är fördelade utifrån var kunderna är lokaliserade.
2) Tillgångar respektive bruttoinvesteringar (exklusive uthyrningstillgångar) är fördelade baserat på geografisk lokalisering.
3) Avser i huvudsak Latinamerika.
4) Varav Sverige MSEK 7 406 (7 390).
5) Varav Sverige MSEK 32 417 (31 971).
6) Varav Sverige MSEK 376 (384).
7) Varav Sverige MSEK 5 651 (4 893).

Den geografiska indelningen av Scania är baserad på var kunden är lokaliserad. Under avsnittet definitioner på sidan 134 framgår vilka länder som ingår i respektive marknad. Försäljning och finansiering av Scanias produkter sker till samtliga fem geografiska områden. Huvuddelen av Scanias forskning och utveckling sker i Sverige. Tillverkningen av lastbilar, bussar och industri- och marinmotorer sker i Sverige, Argentina, Brasilien, Frankrike, Nederländerna, Polen och Ryssland.

NOT 4 – RÖRELSENS KOSTNADER

Scaniakoncernen	2021	2020
Kostnad för sålda varor och tjänster		
Varukostnader	71 772	62 498
Personal	20 838	18 201
Avskrivningar[1]	9 325	9 391
Övrigt	7 936	6 743
Summa	**109 871**	**96 833**

1) varav nedskrivning MSEK 0 (276).

Forsknings- och utvecklingskostnader		
Personal	2 971	2 566
Avskrivningar	1 196	959
Övrigt[1]	2 244	2 123
Summa	**6 411**	**5 648**

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Försäljningskostnader		
Personal	7 222	6 816
Avskrivningar[1]	692	711
Övrigt	3 354	4 037
Summa	**11 268**	**11 564**

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Administrationskostnader	2021	2020
Personal	1 399	1 306
Avskrivningar	26	36
Övrigt	719	783
Summa	**2 144**	**2 125**

I varukostnader ingår nya lastbilar, bussar, motorer, reservdelar, begagnade fordon, påbyggnationer och personbilar. Varukostnaden kan variera beroende på graden av integration på olika marknader. Aktiverade utgifter för produktutveckling har reducerat kostnadsslagen "Personal" och "Övrigt".

NOT 5 – FINANCIAL SERVICES

Financial Services erbjuder olika former av finansieringslösningar med löptider på vanligtvis 3–5 år där fordonet lämnas som underliggande säkerhet. Marknadsmässiga villkor samt civilrättsliga och skattemässiga regler i respektive land styr ofta vilken finansieringslösning som erbjuds. Huvudsakligen utgörs finansieringen av finansiell leasing där äganderätten för fordonet kvarstår hos Scania under leasingperioden men väsentliga risker och förmåner har övergått till leasetagaren. I de fall avbetalningskontrakt erbjuds övergår äganderätten till kunden vid försäljningstillfället men Financial Services erhåller då säkerhet i form av pant i fordonet. I de fall Financial Services erbjuder leasing vid leverans av fordon där väsentliga risker kvarstår hos Scania, främst hänförligt till garanterade restvärden, redovisas kontraktet som operationell leasing.

	2021	2020
Ränteintäkter	4 056	3 754
Hyresintäkter	4 383	4 638
Avskrivningar	–3 864	–3 995
Räntekostnader	–1 602	–1 421
Försäkringskommision	322	308
Bruttoresultat	**3 395**	**3 184**
Andra intäkter och kostnader	71	–68
Försäljnings- och administrationskostnader	–1 402	–1 263
Kreditförluster konstaterade och befarade[1]	130	–730
Rörelseresultat	**2 194**	**1 123**

1) Kostnaderna motsvarar –0,13 procent (0,73) av den genomsnittliga kreditportföljen.

NOT 5 – FINANCIAL SERVICES, FORTS.

Operationell leasing	2021	2020
Vid årets början	17 675	20 191
Tillkommande kontrakt	6 595	7 157
Avskrivningar	–3 864	–3 995
Avslutade kontrakt	–4 336	–4 600
Förändring av värderegelering	117	–24
Valutakursdifferenser	543	–1 054
Redovisat värde vid årets slut[2]	**16 730**	**17 675**

2) I koncernens balansräkning tillkommer elimination avseende uppskjuten vinst om MSEK 2 361 (2 737).

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2021	2020
Vid årets början	77 758	83 590
Tillkommande fordringar	49 822	35 282
Amortering/avslutade kontrakt	–38 317	–31 931
Förändring av värderegelering	88	–392
Valutakursdifferenser	2 776	–8 791
Redovisat värde vid årets slut	**92 129**	**77 758**

Summa fordringar och uthyrningstillgångar[3]	**108 859**	**95 433**

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 192 000 (178 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2021	2020
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	52 620	46 405
Beräknad ränta	–3 586	–3 022
Nettoinvestering[4]	**49 034**	**43 383**
Reserv för osäkra fordringar	–876	–938
Summa	**48 158**	**42 445**

4) Ingår i koncernens kort- och långfristiga räntebärande fordringar.

Framtida minimileaseavgifter[5]	Operationell leasing	Finansiell leasing
2022	3 349	19 139
2023	2 229	14 492
2024	1 289	9 651
2025	633	5 475
2026	279	2 547
2027 och senare	145	1 316
Summa	**7 924**	**52 620**

5) Med minimileaseavgifter avses kontraktstockens framtida inbetalningsflöden inklusive räntor. Vid operationell leasing ingår ej restvärdet då detta inte utgör en minimileaseavgift för dessa kontrakt.

NOT 6 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2021	2020
Ränteintäkter		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	262	94
Derivat [1]	410	383
Summa ränteintäkter	673	477
Räntekostnader		
Upplåning	–676	–663
Derivat [1]	–960	–1 063
Summa upplåning och derivat	–1 636	–1 726
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services [2]	1 014	991
Pensionsskuld	–171	–194
Summa räntekostnader	–794	–929
Summa räntenetto	**–121**	**–452**
Andel av resultat av intresseföretag och joint ventures	–19	189
Övriga finansiella intäkter [3]	632	833
Övriga finansiella kostnader [3]	–655	–1 610
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	–23	–777
Jämförelsestörande poster	–315	–
Finansiella intäkter och kostnader, netto	**–478**	**–1 060**

1) Avser räntor på derivat som används för att matcha räntan på upplåning och utlåning samt räntekomponenten i derivat som används för att konvertera upplåningsvalutor till utlåningsvalutor.
2) Redovisas i rörelseresultat för Financial Services.
3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK 474 (90) samt valutakursdifferenser och orealiserade/realiserade vinster om MSEK 16 348 (25 319) och realiserade/orealiserade förluster om MSEK 16 509 (25 765) hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader och ränta på leasingskulder (IFRS 16).

NOT 7 – SKATTER

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2021	2020
Aktuell skatt [1]	–4 208	–2 681
Uppskjuten skatt	568	254
Summa	**–3 640**	**–2 427**
1) Varav betald skatt	–4 613	–3 009

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2021	2020
Skatt avseende temporära skillnader	90	–119
Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler [2]	–30	–2
Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	135	58
Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	–42	–12
Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	157	345
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar [3]	258	–16
Summa	**568**	**254**

2) Årets effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Storbritannien, Nederländerna och Tyskland.
3) Avser en tillfällig skattereduktion för investeringar i inventarier som har införts i Sverige och gäller för inkomstår 2022. Lagen träder ikraft den 1 januari 2022 och gäller för inventarier som anskaffats under 2021 och finns kvar vid utgången av 2022. En uppskjuten skattefordran och intäkt redovisas avseende skattereduktionen med 247 MSEK.

NOT 7 – SKATTER, FORTS.

	2021		2020	
Avstämning av effektiv skatt	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	10 816		7 827	
Skatt beräknad med svensk skattesats	–2 229	20,6	–1 675	21,4
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	–690	6,2	–356	4,5
Ej skattepliktiga intäkter	575	–5,3	68	–0,9
Ej avdragsgilla kostnader [3]	–1 278	11,9	–265	3,4
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigar aktiverats	16	–0,2	–	–
Ej värderade underskottsavdrag	–83	0,8	–55	0,7
Justering av skatt tidigare år	31	–0,3	–148	1,9
Ändrade skattesatser	–30	0,3	–7	0,1
Övrigt [4]	247	–2,3	11	–0,1
Redovisad skatt	**–3 640**	**33,7**	**–2 427**	**31,0**

3) Skatteeffekten rörande ej avdragsgilla kostnader inkluderar effekten avseende EU truck case med 1 077 MSEK.
4) Avser en tillfällig skattereduktion för investeringar i inventarier som har införts i Sverige och gäller för inkomstår 2022. Lagen träder ikraft den 1 januari 2022 och gäller för inventarier som anskaffats under 2021 och finns kvar vid utgången av 2022. En uppskjuten skattefodran och intäkt redovisas avseende skattereduktionen med 247 MSEK.

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2021	2020
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar och andra skulder	8 830	8 085
Avsättningar för pensioner	2 542	2 425
Anläggningstillgångar	1 364	1 455
Varulager	1 026	821
Ej utnyttjade underskottsavdrag [5]	436	375
Kvittning inom skatteenheter	–8 628	–7 990
Summa uppskjutna skattefordringar	**5 570**	**5 171**
Uppskjutna skatteskulder		
Avsättningar och andra skulder	894	776
Anläggningstillgångar	10 838	10 319
Periodiseringsfond [6]	189	345
Övrigt	126	42
Kvittning inom skatteenheter	–8 628	–7 990
Summa uppskjutna skatteskulder	**3 409**	**3 492**
Uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto	**–2 161**	**–1 679**

5) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 497 (471) har inte värderats. Ej värderade underskott kan nyttjas utan tidsbegränsning.
6) I Sverige finns möjlighet att göra avsättning till en obeskattad reserv kallad periodiseringsfond. Avdrag för avsättning till periodiseringsfond medges med högst 25 procent av den beskattningsbara vinsten. Varje fondavsättning får fritt återföras till beskattning och skall återföras senast sjätte året efter det år då avsättningen gjordes.

Avstämning av uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto:	2021	2020
Redovisat värde vid årets början	–1 679	–1 688
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	–568	–254
Valutakursdifferenser	–39	325
Förvärvade/avyttrade verksamheter	2	–
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförliga till:		
– omvärdering av förmånsbestämda planer	23	–88
– justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument	100	26
Uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto	**–2 161**	**–1 679**

NOT 8 – AVSKRIVNINGAR

	Fordon och tjänster		Financial Services		Elimination[1]		Scaniakoncernen	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Immateriella anläggningstillgångar								
Forsknings- och utvecklingskostnader	956	764	–	–	–	–	956	764
Försäljningskostnader	126	151	16	14	–	–	142	165
Summa	**1 082**	**915**	**16**	**14**	**–**	**–**	**1 098**	**929**
Materiella anläggningstillgångar								
Kostnad för sålda varor och tjänster	9 316	9 382	3 864	3 995	–3 855	–3 986	9 325	9 391
Forsknings- och utvecklingskostnader	240	195	–	–	–	–	240	195
Försäljningskostnader	527	525	50	52	–27	–31	550	546
Administrationskostnader	26	36	–	–	–	–	26	36
Summa	**10 109**	**10 138**	**3 914**	**4 047**	**–3 882**	**–4 017**	**10 141**	**10 168**
Summa avskrivningar[2]	**11 191**	**11 053**	**3 930**	**4 061**	**–3 882**	**–4 017**	**11 239**	**11 097**

1) Elimination avser avskrivning på nyttjanderättstillgångar hänförliga till Scanias koncernens interna leasingavtal.
2) Varav MSEK 15 (276) avser nedskrivning.

NOT 9 – IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	Goodwill		Utveckling		Övriga immateriella[1]		Totalt	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	1 334	1 466	17 239	15 632	1 525	1 596	20 098	18 694
Nyanskaffningar	–	–	1 988	1 624	73	69	2 059	1 693
Förvärv av dotterföretag	36	19	–	–	16	–	52	19
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–144	–60	–144	–60
Omklassificeringar	–	–	–	–	12	21	12	21
Valutakursdifferenser	42	–151	1	–17	27	–101	70	–269
Summa	**1 412**	**1 334**	**19 226**	**17 239**	**1 509**	**1 525**	**22 147**	**20 098**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar								
Vid årets början	35	36	6 486	5 759	1 052	994	7 585	6 789
Årets avskrivning	–	–	939	744	159	170	1 098	914
Årets nedskrivning	–	–	–	–	0	15	–	15
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–144	–53	–144	–53
Omklassificeringar	–	–	–	–	–2	–2	–2	–2
Valutakursdifferenser	1	–1	1	–5	21	–72	23	–78
Summa	**36**	**35**	**7 438**	**6 498**	**1 086**	**1 052**	**8 560**	**7 585**
Redovisat värde vid årets slut	**1 376**	**1 299**	**11 788**	**10 741**	**423**	**473**	**13 587**	**12 513**
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk	–	–	7 241	6 795	–	–	7 241	6 795
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling	–	–	4 547	3 946	–	–	4 547	3 946

1) Avser främst programvara, vilken i sin helhet är externt anskaffad, och kundrelationer aktiverade vid förvärv.

NOT 9 – IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, FORTS.

Scania prövar minst årligen värdet på goodwill och immateriella tillgångar som ännu inte tagits i bruk. Goodwill har allokerats till de kassagenererande enheter som den tillhör, vilket oftast motsvarar en rapporterande enhet. Goodwill har fördelats på flera kassagenererande enheter och det belopp som fördelats på varje enhet är inte betydande jämfört med koncernens sammanlagda redovisade värde för goodwill. Goodwill som fördelats på kassagenererande enheter sammanfaller med det totalt redovisade värdet av goodwill. Goodwill nedskrivningsprövas på den lägsta nivå på vilken goodwillen övervakas i den interna styrningen och är inte större än ett segment. Upplysningar om antaganden som använts vid beräkning av återvinningsvärden lämnas i Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

Immateriella tillgångar hänför sig i allt väsentligt till aktiverade utgifter för produktutveckling och så kallad förvärvsgoodwill. Samtliga goodwillposter hänför sig till förvärv av tidigare fristående importörer/återförsäljare som utgör enskilda kassagenererande enheter.

NOT 10 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	Byggnader och mark		Maskiner och inventarier		Pågående nyanläggningar och förskott		Uthyrningstillgångar [1]		Totalt	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Ackumulerade anskaffningsvärden										
Vid årets början	28 377	28 946	45 791	46 908	7 397	4 726	37 415	40 278	118 980	120 858
Förvärv/avyttring av dotterföretag [2]	–	–	12	–	–	–	–	–	12	–
Nyanskaffningar	1 707	1 190	923	1 064	5 400	5 622	7 645	7 989	15 675	15 865
Avyttringar och utrangeringar	–623	–441	–1 411	–1 815	–15	–19	–7 411	–6 360	–9 460	–8 635
Omklassificeringar	1 380	504	3 827	2 029	–5 235	–2 654	–1 257	–1 725	–1 285	–1 846
Valutakursdifferenser	758	–1 822	598	–2 538	61	–278	1 575	–2 767	2 992	–7 405
Summa	**31 599**	**28 377**	**49 740**	**45 791**	**7 608**	**7 397**	**37 957**	**37 415**	**126 904**	**118 980**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar										
Vid årets början	11 909	11 419	31 402	30 680	–	–	9 955	8 942	53 266	51 041
Förvärv/avyttring av dotterföretag [2]	–	–	–19	–	–	–	–	–	–19	–
Årets avskrivningar	1 308	1 236	3 908	3 669	–	–	4 910	5 002	10 126	9 907
Årets nedskrivningar	15	155	–	106	–	–	–	–	15	261
Avyttringar och utrangeringar	–352	–249	–1 375	–1 613	–	–	–3 767	–2 640	–5 494	–4 502
Omklassificeringar	7	–1	–5	–8	–	–	–332	–523	–330	–532
Valutakursdifferenser	286	–651	398	–1 466	–	–	532	–826	1 216	–2 943
Summa	**13 173**	**11 909**	**34 309**	**31 402**	**–**	**–**	**11 298**	**9 955**	**58 780**	**53 266**
Redovisat värde vid årets slut	**18 426**	**16 468**	**15 431**	**14 389**	**7 608**	**7 397**	**26 659**	**27 460**	**68 124**	**65 714**
– varav Byggnader	10 830	9 694	–	–	–	–	–	–	10 830	9 694
– varav Mark	3 239	3 137	–	–	–	–	–	–	3 239	3 137
– varav Nyttjanderättstillgångar	4 357	3 637	900	952	–	–	–	–	5 257	4 589
– varav Financial Services	150	164	59	58	2	0	81	72	292	294

1) Inkluderar tillgångar för korttidsuthyrning samt tillgångar som aktiverats på grund av återköpsåtaganden.
2) Varav ökning genom rörelseförvärv uppgår till MSEK 41.

NOT 11 – LEASING

Scania som leasetagare

Scaniakoncernen är leasetagare inom flera affärsområden. Leasingavtalen avser främst leasing av kontorsutrustning, fastigheter och produktionsutrustning. Leasingavtalen förhandlas individuellt och innehåller ett stort antal kontraktuella villkor och bestämmelser. Nyttjanderättstillgångar som uppkommer från leasingavtal redovisas i följande balansräkningsposter.

Nyttjanderättstillgångar

	Byggnader och mark		Maskiner och inventarier		Summa	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	4 698	4 426	1 650	1 631	6 348	6 057
Förvärv/försäljningar av dotterbolag	–	–	–13	–	–13	–
Anskaffningar	1 419	909	440	404	1 859	1 313
Avyttringar och utrangeringar	–432	–309	–302	–308	–734	–617
Omföringar	–1	0	0	0	–1	0
Valutakursdifferenser	204	–328	29	–77	233	–405
Summa	**5 888**	**4 698**	**1 804**	**1 650**	**7 692**	**6 348**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar						
Vid årets början	1 061	606	698	462	1 759	1 068
Förvärv/försäljning av dotterbolag	–	–	–6	–	–6	–
Avskrivningar under året	681	630	484	492	1 165	1 122
Nedskrivningar under året	–	58	–	5	–	63
Avyttringar	–256	–155	–286	–229	–542	–384
Omföringar	–1	–4	0	1	–1	–3
Valutakursdifferenser	46	–74	14	–33	60	–107
Summa	**1 531**	**1 061**	**904**	**698**	**2 435**	**1 759**
Redovisat värde vid årets slut	**4 357**	**3 637**	**900**	**952**	**5 257**	**4 589**

Belopp som har redovisats i resultaträkningen	2021	2020
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–1 166	–1 185
Räntekostnader hänförliga till leasingskulder	–148	–163
Kostnader avseende leasingavtal med kort leasingperiod	–71	–70
Kostnader avseende leasingavtal med underliggande tillgång till lågt värde	–150	–168
Summa	**–1 535**	**–1 586**

Vid utgången av året hade koncernen ett åtagande om MSEK 62 (27) avseende leasingavtal med kort leasingperiod.

Det totala kassautflödet avseende leasingavtal uppgår till MSEK 1 327 (1 298).

Tabellen nedan visar en översikt över möjliga framtida kassaflöden från leasingavtal som inte ingår i värderingen av leasingskulden:

Möjlig exponering av framtida kassautflöden från	2021	2020
Förlängningsoptioner	–424	–341
Uppsägningsoptioner	–6	–5
Ingångna leasingavtal där underliggande tillgång ännu inte är tillgänglig	–2	–435

Leasingskulder

	2021	2020
Långfristig räntebärande skuld	4 439	3 867
Kortfristig räntebärande skuld	1 103	969
Summa	**5 542**	**4 836**

	2021	2020
Förfallostruktur		
Inom 1 år	1 239	1 102
Mellan 1–5 år	3 846	3 383
Senare än 5 år	1 394	1 251

Koncernen är inte exponerad för en väsentlig likviditetsrisk avseende koncernens leasingskulder.

NOT 12 – ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES

	2021	2020
Redovisat värde vid årets början	840	747
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året[1]	160	13
Valutakursdifferenser	78	–86
Årets resultatandel[2]	–19	169
Utdelning	–5	–3
Redovisat värde vid årets slut	**1 074**	**840**
Eventualförpliktelser	–	–

1) 2021 investerade Scania ytterligare MSEK 180 i sonnder GmbH.
2) MSEK 60 (102) är hänförligt till en utspädning av ägandet i sonnder GmbH. Under 2021 gjorde sonnder flera riktade nyemissioner vilket resulterade i en utspädning av ägandet i sonnder. Scanias ägarandel minskade från 14,64 till 13,69 procent. Utspädningseffekten om MSEK 60 utgör summan av effekten av den minskade ägarandelen och Scanias andel av det tillskjutna kapitalet från nyemissionerna.

			Andelens värde i koncernen	
Intresseföretag/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2021	2020
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33.0	2	8	8
ScaValencia S.A., A46332995, Spanien	26.0	16	31	30
Telematics GmbH, HRB 203799 B, Tyskland	46.73	15	15	15
sonnder GmbH, HRB 170455 B, Tyskland	13.69	307	321	180
Andelar i intresseföretag		340	375	233
Andel i:				
– årets resultat			–44	77
– årets totalresultat			–44	77

			Andelens värde i koncernen	
Joint ventures/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2021	2020
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50	502	691	594
Oppland Tungbilservice AS, 982 787 602, Norge	50	1	5	7
Tynset Diesel AS, 982 787 580, Norge	50	1	3	6
Andelar i joint ventures		504	699	607
Andel i:				
– årets resultat			25	92
– årets totalresultat			25	92
Andelar i intresseföretag och joint ventures			**1 074**	**840**

Nedan följer summerad finansiell information för Scaniakoncernens innehav i joint venture Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC:

Resultaträkningar i sammandrag	2021	2020
Nettoomsättning	2 561	2 284
Rörelseresultat[1]	51	106
Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter	14	–29
Skatt	–6	103
Periodens resultat	**59**	**180**
Övrigt totalresultat	**–**	**–**
Periodens totalresultat	**59**	**180**
Scaniakoncernens andel (50 %)	30	90

1) Avskrivningar uppgående till MSEK 115 (107) inkluderas i rörelseresultatet.

NOT 12 – ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES, FORTS.

Balansräkningar i sammandrag	2021	2020
Anläggningstillgångar	731	712
Kortfristiga placeringar och likvida medel	79	123
Övriga omsättningstillgångar	1 295	948
Summa tillgångar	**2 105**	**1 783**
Eget kapital	1 383	1 187
Övriga kortfristiga skulder	722	596
Summa eget kapital och skulder	**2 105**	**1 783**
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50 %)	692	594
Redovisat värde	**692**	**594**

Scania erhöll ingen utdelning från Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC under 2020 och 2021. Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC är ett joint venture med Scania och Cummins som delägare. Företaget tillverkar bränsleinsprutningssystem för enhetsinsprutning med extra högt tryck (XPI). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

NOT 13 – VARULAGER

	2021	2020
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	4 703	3 152
Varor under tillverkning	1 919	1 739
Färdiga varor [1]	17 321	16 214
Summa [2]	**23 943**	**21 105**

1) Varav begagnade fordon MSEK 822 (1 067).
2) Varav värderegleringsreserv vid årets slut MSEK –1 011 (–939).

NOT 14 – ANDRA FORDRINGAR

	2021	2020
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	339	340
Derivat med positivt värde	845	2 565
Förskottsbetalningar	41	35
Pensionstillgång	292	5
Övriga fordringar	834	355
Summa andra långfristiga fordringar	**2 351**	**3 300**
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 717	2 070
Derivat med positivt värde	863	826
Mervärdesskatt	2 553	1 883
Förskottsbetalningar	586	296
Övriga fordringar	2 324	2 185
Summa andra kortfristiga fordringar	**8 043**	**7 260**
Summa andra fordringar	**10 394**	**10 560**

NOT 15 – EGET KAPITAL

I Rapporter över förändringar i eget kapital för koncernen visas en fullständig avstämning av alla förändringar i eget kapital.

Aktiekapitalet för Scania AB består av 400 000 000 utestående A-aktier med en rösträtt per aktie och 400 000 000 utestående B-aktier med en tiondels rösträtt per aktie. A- och B-aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst. Kvotvärde för både A- och B-aktierna är SEK 2,50 per aktie. Samtliga aktier är fullt betalda och inga aktier är reserverade för överlåtelse. Inga aktier innehas av bolaget själv eller dess dotterföretag.

Övrigt tillskjutet kapital utgörs av reservfond tillskjutet av Scania AB:s ägare vid bolagiseringen 1995.

Omräkningsreserv uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagets nettoinvestering. Årets valutakursdifferens på MSEK 1 545 (–4 470) har uppstått som en följd av att den svenska kronan har försvagats mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan försvagats främst mot BRL, EUR och USD.

Balanserat resultat består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuldsförändring som härrör från omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner med mera som redovisas i övrigt totalresultat. Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

Styrelsen föreslår till årsstämman 2022 att ett belopp om MSEK 3 588 som ordinarie utdelning, vilket motsvarar 50 procent av årets resultat om 7 176 för 2021, delas ut till aktieägarna som kontant utdelning.

Styrelsens förslag innebär att balanserade vinstmedel uppgående till MSEK 12 404 balanseras i ny räkning.

Innehav utan bestämmande inflytande utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scaniakoncernen har några få icke helägda dotterföretag, varav inget bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande. Under 2021 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK 4 (3) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 24 (12) per 31 december 2021.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2021	2020
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
Antal utestående A-aktier vid årets slut	**400 000 000**	**400 000 000**
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets slut	**400 000 000**	**400 000 000**
Summa antal aktier vid årets slut	**800 000 000**	**800 000 000**

Scaniakoncernens kapital utgörs av summan av eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare och eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande. Vid årsskiftet 2021 uppgick koncernens kapital till MSEK 68 213 (61 547). Enligt koncernens finanspolicy ska koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven för att erhålla minst kreditvärderingen BBB från ett av de mest betydelsefulla kreditvärderingsinstituten.

I syfte att vidmakthålla nödvändig kapitalstruktur kan koncernen justera utdelningsbelopp till aktieägarna, utskifta kapital till aktieägarna eller sälja tillgångar och därigenom reducera skulder.

Inom Financial Services ingår 14 bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2021 har kapitaltäckningskraven i dessa enheter uppfyllts.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scanias kreditvärdering enligt Standard and Poors vid utgången av 2021 var för:

- långfristig upplåning: BBB
- utsikt: Stable
- kortfristig upplåning: A–2
- kortfristig upplåning, Sverige: K–2

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER

Koncernens anställda, före detta anställda och deras efterlevande kan omfattas av såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda planer avseende ersättningar efter avslutad anställning. Dessa planer omfattar ålderspension, avgångspension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar. För avgiftsbestämda planer görs fortlöpande inbetalningar till myndigheter och fristående organ, som därmed övertar förpliktelserna gentemot de anställda.

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2021 uppgick till MSEK 1 649 (1 670). Förpliktelsen som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. Planerna är tryggade genom återförsäkrade avsättningar i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna utförs enligt Projected Unit Credit Method med de antaganden som gäller för respektive land enligt nedan.

Scanias prognosticerade utbetalningar av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade, är MSEK 840 för 2022.

De största planerna beskrivs i mer detalj nedan.

Sverige
Arbetare omfattas av Avtalspension SAF-LO-planen, vilken är en avgiftsbestämd pensionsplan baserad på kollektivavtal och som omfattar flera arbetsgivare inom flera olika branscher.

Tjänstemän omfattas av ITP-planen, vilken även den är kollektivbaserad och omfattar flera arbetsgivare inom olika branscher. ITP-planen har två delar, dels ITP1, en avgiftsbestämd pensionsplan som gäller anställda födda 1979 eller senare, och dels ITP2, en förmånsbestämd pensionsplan som gäller anställda födda före 1979.

Den största delen av ITP2-planen hanteras av Scania i egen regi inom det så kallade PRI-systemet. Finansieringen sker delvis genom avsättning i balansräkningen och delvis genom avsättning till pensionsstiftelse. Åtagandet tryggas även av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti. En del av ITP2-planen tryggas dock genom premier till försäkring i Alecta. Dessa åtaganden redovisas under Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare.

Utöver dessa åtaganden finns i Scania CV AB förpliktelser för förmånsbestämda förtidspensioner till arbetare vid 62 års ålder som arbetat i 30 år eller vid 63 års ålder som arbetat i 25 år i företaget samt till ett begränsat antal personer i ledande positioner. Särskild löneskatt är inkluderad i pensionsavsättningen.

Schweiz
Pensionskasse och Wohlfahrtsstiftung är förvaltare av pensionsplanerna och granskar förtidspensioner. Det finns två pensionsplaner:

1. Grundläggande pensionsplan för anställda och ledning, som omfattar ålderspension, sjukpension, efterlevandepension till make/maka, barnpension och livförsäkring.
2. Tilläggsplan för medlemmar i ledningsgruppen, som omfattar ålderspension, sjukpension, efterlevandepension till make/maka, barnpension och livförsäkring. Denna plan inkluderar också förtidspension, som omfattar anställda med minst fem års tjänstgöring eller som gått i pension i förtid på begäran av företaget.

Bidragen delas mellan arbetsgivare och anställda för grundpensionsplan och tilläggsplan för medlemmar i ledningsgruppen.

Brasilien
Anställda på Scania Latin America Ltda omfattas av fyra förmånsbestämda planer efter avslutad anställning. Tre hälsovårdsplaner täcker kostnader för läkarvård, tandvård och läkemedel samt en livförsäkringsplan. De som omfattas av planerna är personal som går i pension vid minst 55 års ålder och med minst 10 års anställning i företaget.

Storbritannien
Anställda på Scania Great Britain (SGB) omfattas av premiebaserad tjänstepension. Både företaget och anställda bidrar till planen. Det finns förmånsbestämda planer som är stängda för framtida avsättningar sedan 31 maj 2003. De förmånsbestämda planer som drivs av SGB är följande:

1. Scania Personal Pension Plan.
2. Scania Executive Pension Plan.
3. Reliable Vehicles Staff Pension Plan.

Samtliga planer drivs av Trustees som har ansvaret att se till att SGB ger tillräcklig finansiering för att fullt ut uppfylla alla intjänade förmåner för alla medlemmar.

Den normala pensionsåldern i planerna är 65 år.

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare

Sverige

En del av ITP2-planen tryggas genom premier till Alecta, vilka också är förmånsbestämda. Då Alecta inte har möjlighet att lämna den information som erfodras för att redovisa planen som en förmånsbestämd plan redovisas den som en avgiftsbestämd plan.

Vid utgången av året uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån (tillgångar i förhållande till försäkringsåtangandet) till 169 procent (144). Om konsolideringsnivån under- eller överstiger normalintervallet (125–175) ska Alecta vidta åtgärder, till exempel höja avtalade priser för nyteckning och utökning av befintliga förmåner, eller införa premiereduktioner.

Alectas försäkringsåtagande beräknas enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden, vilka skiljer sig från de metoder och antaganden som tillämpas vid värdering av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19. Avgifterna till Alecta uppgick till MSEK 122 (111).

Holland

Anställda på Scanias bolag i Holland omfattas av de holländska kollektivavtalade pensionsplanerna som är förmånsbestämda och omfattar flera arbetsgivare. Pensioenfonds Metaal en Techniek (PMT) och Bedrijfstakenpensioenfonds Metalelktro (PME) administreras via MN Services. Både PMT och PME saknar information om fördelning av åtaganden varför dessa redovisas som en avgiftsbestämd plan. I de holländska planerna bidrar både företag och anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 153 (155). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 103 procent (95) och för PME till 105 procent (97).

Information gällande de största planerna 2021	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	13 271	1 227	427	991
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–2 215	–1 510	–57	–971
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut p.g.a. begränsningsregel	–	–	7	–
Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK	**11 056**	**–283**	**377**	**20**
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	8 491	700	–166	–
Aktiva, antal	11 915	271	2 544	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	2 125	–	–	540
Fribrevshavare, antal	2 968	–	–	332
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	2 664	527	593	451
Pensionärer, antal	2 727	114	1 316	271
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	2,00	0,2	8,9	2,0
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	88	86	86
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	22,4	15,7	9,5	18,0
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5 % ökning diskonteringsräntan	–1 356	–89	–9	–80
0,5 % minskning diskonteringsräntan	1 555	102	4	94
1 års ökning livslängd	571	39	46	55

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

Information gällande de största planerna 2020	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	12 449	1 211	405	1 041
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–1 523	–1 216	–52	–922
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut p.g.a. begränsningsregel	–	–	0	–
Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK	**10 926**	**–5**	**353**	**119**
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	7 953	708	–209	–
Aktiva, antal	10 356	282	2 544	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	2 072	–	–	700
Fribrevshavare, antal	2 880	–	–	399
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	2 424	503	614	341
Pensionärer, antal	2 693	109	1 224	208
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	1.3	0.1	7.6	1.4
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	88	86	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	22.9	16,0	11,5	20,0
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5 % ökning diskonteringsräntan	–1 305	–91	–27	–97
0,5 % minskning diskonteringsräntan	1 503	103	16	109
1 års ökning livslängd	539	35	42	43

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser 2021	2020
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–611	–606
Ränteintäkter/kostnader, netto	–171	–193
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	–2	12
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	16	–2
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	**–768**	**–789**

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 146 (126), kostnad för sålda varor MSEK 291 (271), försäljningskostnader MSEK 113 (126) och administrativa kostnader MSEK 47 (73). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser 2021	2020
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	–614	–134
Effekter av ändrade demografiska antaganden	39	–2
Effekter av ändrade finansiella antaganden	353	–303
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	366	44
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	–7	1
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	**237**	**–394**

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

	Pensionsförpliktelser	
Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	2021	2020
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	14 912	14 233
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	2 402	2 268
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	17 314	16 501
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–5 159	–4 122
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut p.g.a. begränsningsregel	8	0
Redovisat i balansräkningen	**12 163**	**12 379**
– varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	12 455	12 384
– varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	–292	–5

	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	2021	2020
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	16 501	15 947
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	12	–4
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	611	606
Räntekostnader	209	237
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	18	18
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	529	134
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	–39	2
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	–353	303
Valutakursdifferenser	220	–379
Betalningar från bolagets tillgångar	–269	–255
Betalningar från förvaltningstillgångar	–111	–96
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	2	–12
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	–16	–
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	**17 314**	**16 501**

	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	2021	2020
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	4 122	3 717
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	1	–5
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	38	44
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	367	44
Effekter av ändrade finansiella antaganden	0	0
Valutakursdifferenser	191	–175
Inbetalningar gjorda av arbetsgivaren	533	576
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	18	18
Utbetalningar från förvaltningstillgångar	–111	–96
Verkligt värde på förvaltningstillgångar i förvärvade/avyttrade företag	0	–1
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	**5 159**	**4 122**

	Tillgångstak	
Nuvärde av tillgångstaket	2021	2020
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	0	2
Räntekostnader	–	0
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	7	–1
Valutakursdifferenser	–	–1
Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut	**7**	**0**

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

	2021		2020	
Fördelning av verkligt värde av förvaltningstillgångar	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	140	–	195	–
Eget kapitalinstrument utgivet av annan	1 027	–	973	–
Skuldinstrument utgivet av Scania	–	47	–	–
Skuldinstrument utgivet av annan	1 376	–	794	–
Fastigheter uthyrda till Scaniaföreteg	–	51	–	48
Fastigheter investeringsobjekt	–	–	–	–
Aktiefonder	729	–	538	–
Räntefonder	822	–	455	47
Fastighetsfonder	170	–	238	–
Övriga investeringsfonder	319	–	300	–
Övriga förvaltningstillgångar	227	451	48	486
Totalt	**4 610**	**549**	**3 541**	**581**

NOT 17 – ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

2021	Produkt-åtaganden	Legala och skattemässiga risker[2]	Andra avsättningar[1,3]	Summa
Vid årets ingång	1 682	4 465	4 680	10 827
Avsättningar under året	1 019	5 420	2 408	8 847
Under året ianspråktagna avsättningar	–870	–41	–1 612	–2 523
Under året återförda avsättningar	–108	–54	–68	–230
Valutakursdifferenser	2	2	9	13
Vid årets utgång	**1 725**	**9 792**	**5 417**	**16 934**
– varav kortfristiga avsättningar	1 235	9 215	3 091	13 540
– varav övriga långfristiga avsättningar	490	577	2 326	3 394

2020	Produkt-åtaganden	Legala och skattemässiga risker[2]	Andra avsättningar[1]	Summa
Vid årets ingång	1 829	4 624	4 310	10 762
Avsättningar under året	1 053	145	2 167	3 365
Under året ianspråktagna avsättningar	–1 116	–274	–1 737	–3 127
Under året återförda avsättningar	–84	–39	–60	–183
Valutakursdifferenser	1	9	0	10
Vid årets utgång	**1 682**	**4 465**	**4 680**	**10 827**
– varav kortfristiga avsättningar	1 247	221	2 494	3 962
– varav övriga långfristiga avsättningar	435	4 244	2 186	6 865

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2021 med 19 500 stycken (7 300) och uppgick vid årets slut till 279 200 stycken (259 600).
2) I legala och skattemässiga risker ingår avsättningar för "EU Truck case" på totalt MSEK 9 029 (MEUR 880.5), varav 5 229 kostnadsfördes 2021 och MSEK 3 800 kostnadsfördes 2016.
3) I andra avsättningar ingår ränta med MSEK 542 avseende "EU Truck case", varav MSEK 315 kostnadsfördes 2021.

NOT 18 – UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2021	2020
Upplupna personalrelaterade kostnader	7 477	6 172
Förutbetalda intäkter från service- och reparationsavtal	6 866	6 439
Förutbetalda intäkter från avtal med återköpsåtagande[1]	5 905	6 001
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	4 668	3 772
Summa	**24 916**	**22 384**
– varav kortfristigt	18 014	14 882
– varav långfristigt	6 902	7 502
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services	1 419	794

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 995 (2 039) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 313 (284) förväntas intäktsföras senare än fem år.

Tabellen nedan visar förändringen av kontraktsskulderna under året.

MSEK	2021	2020
Kontraktsskulder vid årets början	6 439	7 176
Förvärv och avyttringar	99	–242
Valutakursdifferenser	328	–495
Kontraktsskulder vid årets slut	**6 866**	**6 439**

Intäkter under 2021 vilka ingick i kontraktsskulder vid årets början uppgick till MSEK 2 649 (3 076).

NOT 19 – STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSER

Ställda säkerheter	2021	2020
Finansiella fordringar	663	–
Övrigt	0	0
Summa[1]	**663**	**0**
[1] Varav säkerheter ställda för:		
– långfristig upplåning	532	–
– kortfristig upplåning	131	–

Eventualförpliktelser	2021	2020
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	100	93
Övriga garantiförbindelser	180	247
Övriga ansvarsförbindelser avseende skatt	459	629
Summa	**739**	**969**

Utöver dessa eventualförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 12 (6).

NOT 20 – STATLIGA STÖD OCH BIDRAG

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 59 (953) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 5 516 (14 144). Vidare erhölls statliga bidrag till ett belopp av MSEK 9 (-) hänförliga till investeringar med ett bruttoanskaffningsvärde på MSEK 40 (-).

Scania resultatförde bidrag på MSEK 249 relaterat till statliga ersättningar för korttidspermitteringar med anledning av covid-19 erhållna under 2020.

NOT 21 – KASSAFLÖDESANALYS

I de fall segmentsuppdelning ej anges hänför sig kassaflödesspecifikationen nedan till Scaniakoncernen.

	2021	2020
a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning		
Erhållen utdelning från intresseföretag	5	3
Erhållen ränta	4 617	4 243
Erlagd ränta	–2 370	–2 460

	2021	2020
b. Icke kassaflödespåverkande poster		
Avskrivningar	11 239	11 097
Intresseföretag	24	–166
Avsättning pensioner	–21	–48
Övrigt	–266	783
Summa	**10 976**	**11 666**

	2021	2020
c. Financial Services, nettoinvestering i kreditportfölj etc.		
Nyfinansiering[1]	–56 417	–42 439
Amorteringar och avslutade kontrakt	44 726	39 752
Summa	**–11 691**	**–2 687**

1) Avser i huvudsak finansiering av kunders köp av Scaniafordon.

	2021	2020
d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter[2]		
Försäljning av verksamheter	13	0
Förvärv av verksamheter	–58	–27
Summa	**–45**	**–27**

2) Se Not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2021	2020
e. Fordon och tjänster, förvärv av anläggningstillgångar		
Investeringar i anläggningstillgångar[3]	–8 174	–8 235
Försäljning av anläggningstillgångar	209	228
Investeringar i aktier i övriga bolag	–631	–103
Summa	**–8 596**	**–8 110**

3) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 1 986 (1 624).

	2021	2020
f. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter		
Minskning av kortfristig upplåning	–49 795	–48 740
Ökning av kortfristig upplåning	24 590	18 367
Minskning av långfristig upplåning	–90	–1 107
Ökning av långfristig upplåning	28 138	34 755
Leasingskulder	–1 106	–1 067
Summa	**1 677**	**2 208**

NOT 21 – KASSAFLÖDESANALYS, FORTS.

Avstämning av skulder i finansieringsverksamheten

	2020	Kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande			2021
			Valutakurs-förändringar	Om-klassificeringar	Nya leasingavtal	
Långfristiga räntebärande skulder	49 697	28 048	350	–20 342	–	57 753
Kortfristiga räntebärande skulder	41 147	–25 265	242	20 342	–	36 466
Leasingskulder	4 836	–1 106	–47		1 859	5 542
	95 680	**1 677**	**545**	**0**	**1 859**	**99 761**
Likvida medel	32 268	–3 411	405	–	–	29 262
	127 948	**–1 734**	**950**	**0**	**1 859**	**129 023**

	2019	Kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande			2020
			Valutakurs-förändringar	Om-klassificeringar	Nya leasingavtal	
Långfristiga räntebärande skulder	49 967	33 649	–2 423	–31 495	–	49 697
Kortfristiga räntebärande skulder	42 517	–30 373	–2 492	31 495	–	41 147
Leasingskulder	5 116	–1 067	–526	–	1 313	4 836
	97 600	**2 208**	**–5 441**	**0**	**1 313**	**95 680**
Likvida medel	20 981	12 221	–934	–	–	32 268
	118 581	**14 429**	**–6 375**	**0**	**1 313**	**127 948**

	2021	2020
g. Likvida medel		
Kassa och bank	8 830	7 066
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	20 432	25 202
Summa	**29 262**	**32 268**

NOT 22 – FÖRVÄRVADE/AVYTTRADE VERKSAMHETER

Scania är inte en förvärvsintensiv koncern eller en koncern som avyttrar verksamheter i någon större omfattning. Inga väsentliga förvärv eller avyttringar har skett under åren 2020–2021.

NOT 23 – LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR SAMT ANTAL ANSTÄLLDA

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2021	2020
Styrelser och ledande befattningshavare[1]	511	499
– varav tantiem	178	189
Övriga anställda	21 299	19 967
Summa	**21 811**	**20 466**
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	7 141	7 082
– varav pensionskostnader[2]	2 250	2 269
Summa	**28 952**	**27 548**

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 671 (562).
2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 32 (23) styrelser och ledande befattningshavare i Scaniakoncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 205 (209) för denna grupp.

NOT 23 – LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR SAMT ANTAL ANSTÄLLDA, FORTS.

	2021		2020	
Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	18 518	24 %	18 137	24 %
Europa (exklusive Sverige)	16 486	15 %	16 477	14 %
Eurasien	646	27 %	758	25 %
Amerika	8 847	13 %	7 665	13 %
Asien	1 899	22 %	1 973	21 %
Afrika och Oceanien	1 986	18 %	2 006	18 %
Summa	**48 382**	**18 %**	**47 016**	**18 %**

Könsfördelning	2021	2020
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	510	435
– varav män	474	401
– varav kvinnor	36	34
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	161	127
– varav män	151	121
– varav kvinnor	10	6

Antal anställda per 31 december	2021	2020
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	28 340	25 825
Forskning och utveckling	5 249	4 229
Försäljnings- och servicebolag	19 205	18 896
Summa	52 794	48 950
Financial Services	1 206	1 061
Summa	**54 000**	**50 011**
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	7 274	4 707

NOT 24 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Volkswagenkoncernen (exkl. Tratonkoncernen)	20	14	1 132	686	155	142	609	484
Tratonkoncernen	1 167	856	172	95	20 177	24 273	14 286	294
Intresseföretag och joint ventures	305	291	585	751	29	20	0	2

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterföretag. Se även presentationen av Scanias styrelse och verkställande ledning samt Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare. Upplysning om utdelningar från samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i Not 12 Andelar i intresseföretag och joint ventures. Upplysningar om pensionsplaner lämnas i Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda. Köp och hyra av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med Tratonkoncernen. Fordringar på Tratonkoncernen avser i huvudsak kortfristiga placeringar vilka ingår i Scaniakoncernens likvida medel. Samtliga transaktioner med närstående sker på marknadsmässiga villkor.

NOT 25 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Principer för ersättning till ledande befattningshavare

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare i Scania fastställs av styrelsen. Syftet är att erbjuda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till ledande befattningshavare består av följande delar:

1. Fast lön
2. Rörlig resultatberoende lön
3. Pension

Den fasta lönen för ledande befattningshavare ska vara marknadsmässig i relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen. Den rörliga lönens storlek är beroende av Scanias resultat, TRATON SE:s avkastning på försäljning och ett långsiktigt Volkswagen-incitamentsindex. För verkställande direktören (VD) gäller att en del av årlig fast lön arvoderas från TRATON SE. CEO har rörlig resultatberoende lön baserat på gruppens avkastning på försäljning, avkastning på investerat kapital samt ett aktierelaterat program TRATON SE. Ledande befattningshavare omfattas av ITP-planen. Ledande befattningshavare med förmånsbestämd ITP omfattas även av en avgiftsbestämd pensionsplan som gäller utöver allmän pension och ITP.

Den långsiktiga incitamentsbonusen (LTI) fastställs av styrelsen i TRATON SE med rimlig frihet. Villkoren för LTI anger att måluppfyllelse ska beräknas över en treårsperiod och att den ibland kan komma att ändras. Med den senaste ändringen av LTI, i januari 2019, infördes en aktiebaserad ersättningsplan. Enligt denna plan inleds en ny prestationsperiod varje räkenskapsår.

Vid inledningen av en ny prestationsperiod tilldelas verkställande direktören ett visst antal villkorsstyrda prestationsaktier. Antalet prestationsaktier beror på (i) det individuella målbeloppet för medlemmen och (ii) priset på Volkswagen AG:s preferensaktier (före notering) eller aktier i TRATON SE (efter notering), där priset beräknas till medelvärdet av stängningskursen för de 30 senaste börsdagarna före prestationsperiodens inledning.

Om anställningen påbörjas eller upphör under loppet av ett år justeras målbeloppet för LTI i proportion till tjänstgöringstiden.

Antalet prestationsaktier som tilldelas i slutet av en prestationsperiod (slutligt antal prestationsaktier) beror på antalet prestationsaktier som tilldelades villkorsbundet i början av prestationsperioden och uppfyllelsen av målet för vinst per aktie. Denna tilldelning fastställs vid inledningen av prestationsperioden. Beloppet som betalas ut beror på slutligt antal tilldelade prestationsaktier och priset på Volkswagen AG:s preferensaktier (före notering) eller aktier i TRATON SE (efter notering), där priset beräknas till medelvärdet av stängningskursen för de 30 senaste börsdagarna före prestationsperiodens inledning, inklusive eventuell utdelning som utbetalas under prestationsperioden.

Maximalt belopp som utbetalas är 200 procent av målbeloppet.

Vid väsentliga händelseutvecklingar, exempelvis vid företagsförvärv, väsentliga förändringar av aktieägarstrukturen eller vissa affärshändelser eller strukturella åtgärder vidtagna av företaget, har företaget rätt att, under vissa förutsättningar, ändra planens villkor eller antal prestationsaktier. I de fall en individ lämnar företaget under så kallade ”bad leaver”-omständigheter, definierade i relevant del av prestationsaktieplanen (specifikt i fallet vid extraordinär uppsägning av en medlem av verkställande ledningen), förverkas samtliga prestationsaktier för innevarande prestationsperiod utan någon kompensation.

Villkoren för LTI för respektive prestationsperiod fastställs av styrelsen i TRATON SE med rimlig frihet. Styrelsen har infört regler kring böter och återbetalning vid försummelse, såsom brister i tillsyn eller organisatoriska plikter, i syfte att främja en god företagskultur och hög integritet. Straffet kan omfatta minskning eller förverkande av LTI som redan har utbetalats.

Totalt tilldelades VD Henrik Henriksson för sin tid fram till 30 april 11 857 (32 417) prestationsaktier. Det verkliga värdet av utfästelsen av prestationsaktierna per 31 december 2021 var MSEK 11,6 (1). Kostnaderna för planen, totalt MSEK 14,2 (3), redovisas som personalkostnader. Om förmånstagarna i prestationsaktieplanen hade lämnat företaget den 31 december 2021 hade utfästelserna (beräknat värde) uppgått till MSEK 6,1 (0).

Totalt tilldelades Christian Levin, som utsågs till VD den 1 maj 2021, 8 893 prestationsaktier avseende perioden 1 maj 2021–30 september 2021. Det verkliga värdet av utfästelsen per den 31 december 2021 var 0,6 MSEK. Kostnaderna om 0,6 MSEK redovisades i personalkostnader. Om Christian Levin hade lämnat Bolaget per den 31 december 2021 hade förpliktelsens innestående värde varit 0 MSEK.

Uppsägningsvillkor för den verkställande ledningen
För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en tolvmånadersperiod. Förekommande utfall av programmet för rörlig lön proportioneras med hänsyn till villkoren som fastställts av styrelsen. Vid en uppsägning från företagets sida gäller en uppsägningstid om 12 månader med bibehållna förmåner samt att det utgår ett avgångsvederlag motsvarande 24 månadslöner.

För övriga medlemmar i den verkställande ledningen gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst 18 månadslöner utöver lönen under 6 månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen upphör avgångsvederlaget.

NOT 25 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE, FORTS.

2021, TSEK	Fast lön	Styrelse-arvode [1]	Rörlig lön	LTI	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensions-kostnader avgiftsbestämd pension	Pensions-kostnader förmåns-bestämd pension (ITP)	Totala pensions-kostnader	Pensions-förpliktelser
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	–	0	–	–	0	–
Verkställande direktören	6 257	–	–	–	15 973	22 230	4 320	572	4 892	7 399
Verkställande ledningen, övriga (åtta personer)	23 215	–	34 335	–	1 760	59 310	8 984	3 180	12 164	20 498

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar, TSEK: Matthias Gründler 0, Peter Wallenberg Jr 550, Stephanie Porsche-Schröder 350, Nina Macphersson 700, Christian Schulz 0, Lillian Fossum Biner 700, Gunnar Killian 0, Julia Kuhn-Piëch 275, Mark Philipp Porsche 275, Christian Porsche 275, Lisa Lorentzon 0, Michael Lyngsie 0, Mari Carlquist 0,Mikael Johansson 0.
Matthias Gründler och Christian Schulz avgick 30 september 2021, Annette Danielski började 25 November 2021.
2) Inkluderar lojalitetsbonus till tidigare VD, som utbetalas med TSEK 865 per månad under perioden 2021-05-01 till 2022-10-31.
3) Inkluderar pensionsförpliktelser om 3 889 345 SEK för tidigare VD.

2020, TSEK	Fast lön	Styrelse-arvode [1]	Rörlig lön	LTI	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensions-kostnader avgiftsbestämd pension	Pensions-kostnader förmåns-bestämd pension (ITP)	Totala pensions-kostnader	Pensions-förpliktelser
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	–	0	–	–	0	–
Verkställande direktören	6 026	–	4 705	2 782	469	11 200	3 243	495	3 738	3 742
Övriga verkställande ledningen (sju personer)	24 369	–	37 546	–	1 754	63 669	7 628	3 306	10 934	24 550

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar, TSEK: Andreas Renschler 0, Peter Wallenberg Jr 550, Mattias Gründler 0, Lisa Lorentzon 0, Stephanie Porsche-Schröder 0,Nina Macphersson 700, Christian Schulz 0, Lillian Fossum Biner 700, Michael Lyngsie 0.
Mattias Gründler började 11 augusti, Gunnar Killian, Julia Kuhn-Piëch, Christian Porsche och Mark Philipp Porsche började alla 20 oktober 2020.
Andreas Renchler avgick 15 juli 2020.

NOT 25 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE, FORTS.

Pensionskostnader avgiftsbestämd pension: årspremier enligt avgiftsbestämt pensionssystem, samt ITPK (avgiftsbestämd del av ITP-planen).

Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP): premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspensionen enligt ITP-planen.

Övriga ersättningar: skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

Pensionsålder: den verkställande direktören omfattas av ITP-planen samt avgiftsbestämd pensionsplan med premiebetalning som längst till 65 år. Medlemmar av den verkställande ledningen omfattas av ITP-planen med premiebetalning till 65 år. Medlemmar av den verkställande ledningen med förmånsbestämd ITP omfattas även av avgiftsbestämd pensionsplan med premiebetalning som längst till 65 år samt, en mindre del, med premiebetalning som längst till 60 år.

NOT 26 – ARVODEN OCH ERSÄTTNINGAR TILL REVISORER

Nedan redovisas arvoden och ersättningar till revisorer som kostnadsförts under året. Ersättning för konsultationer redovisas i de fall samma revisionsbyrå innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget. Med revisionsuppdrag avses den lagstadgade revisionen av årsredovisningen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Med revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag avses granskning av förvaltning eller ekonomisk information som ska utföras enligt författning, bolagsordning, stadgar eller avtal som inte innefattas av revisionsuppdraget och som ska utmynna i en rapport, ett intyg eller någon annan handling som är avsedd även för andra än uppdragsgivaren. Skatterådgivning är konsultation i skatterättsliga frågeställningar. Övriga tjänster är rådgivning som inte går att hänföra till någon av de andra kategorierna. Revisionskostnader som uppkommit på grund av att Scania är dotterföretag till Volkswagen har vidarefakturerats.

	2021		2020	
Revisionsfirma	EY	Övriga revisorer	EY	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	43	3	40	4
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	3	0	1	0
Skatterådgivning	2	2	10	3
Övriga tjänster	2	1	0	0
Summa	**50**	**6**	**51**	**7**

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING

Finansiell riskhantering inom Scaniakoncernen

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerat för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, kredit och refinansieringsrisk, vilka regleras i av Scanias styrelse fastställda koncernpolicyer.

Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av Scanias treasuryenhet. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner mot fastställda limiter enligt koncernpolicyn Treasury.

Likviditetsrisk

Likviditetsrisken beskriver risken att Scaniakoncernen kommer att ha svårigheter att uppfylla sina betalningsåtaganden eller att likviditet enbart kan erhållas till ett högre pris.

För att motverka denna risk övervakas och hanteras kassaflöden avseende in- och utbetalningar samt förfallodagar kontinuerligt. Likviditetsbehov tillgodoses främst av vår verksamhet och av externa finansieringsarrangemang. Som ett resultat av detta finns ingen väsentlig koncentration av likviditetsrisker.

Scanias solvens och likviditet säkerställs löpande av rullande likviditetsplanering, likviditetsreserv i form av kontanter, kreditfaciliteter och utfärdande av värdepapper på internationella penningmarknader och kapitalmarknader. För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker nettot av skuldförfall med avdrag för 50 procent av förfallande kundkontrakt för de närmaste tre månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning och/eller eget kapital som säkerställer den befintliga portföljen.

Lokala likvida medel i vissa länder (t.ex. Brasilien, Kina, Indien, Ryssland och Sydkorea) är endast tillgängliga för koncernen för gränsöverskridande transaktioner som omfattas av valutakontroll, det finns inga betydande begränsningar utöver dessa.

Valutarisk

Valutarisk är risken för negativa effekter på resultat och balansräkningsposter i utländsk valuta som är hänförliga till valutaröreiser. Valutakursförändringar påverkar dessutom Scanias resultat- och balansräkning på följande sätt:

- Ett enskilt bolag kan ha monetära tillgångar och skulder i en annan valuta än dess funktionella valuta, vilka omräknas till den funktionella valutan med balansdagskursen. Vid reglering av monetära tillgångar och skulder uppstår en valutakursdifferens mellan transaktionsdagens kurs och betalkurs. Samtliga valutakursförändringar hänförliga till omräkning eller reglering av monetära poster, redovisas i resultaträkningen (transaktionseffekt).
- Intäkter, kostnader, tillgångar och skulder i annan funktionell valuta än moderbolagets rapporteringsvaluta (SEK) omräknas till genomsnittskurs respektive balansdagskurs. Effekten som uppstår av att balansdagskursen förändras från årets början samt att årets snittkurs avviker från balansdagskursen redovisas i omräkningsreserven i övrigt totalresultat (omräkningseffekt).

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Under 2021 utgjorde Scanias försäljning till länder utanför Sverige 95 (94) procent. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor.

Total valutaexponering i rörelseresultatet motsvarade under 2021 cirka MSEK 52 400 (35 800). De största flödesvalutorna var USD, GBP och EUR. I tabellen nedan framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2021	2020
Euro, EUR	12 100	5 300
Ryska rubel, RUB	6 300	3 700
Brittiska pund, GBP	6 200	5 900
Amerikanska dollar, USD	6 100	6 200
Norska kronor, NOK	3 500	3 500
Koreanska won, KRW	2 700	2 300
Danska kronor, DKK	2 100	1 600
Australiska dollar, AUD	2 000	500
Kinesiska yuan renminbi, CNY	1 700	2 600
Schweiziska franc, CHF	1 600	1 700
Taiwanesiska dollar, TWD	1 600	1 400
Polska Zloty, PLN	–1 500	–1 500
Övriga valutor	5 600	900
Summa valutaexponering i rörelseresultat	**50 000**	**34 200**

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2021	2020
Euro, EUR	800	600
Övriga valutor	1 600	1 000
Summa valutaexponering i rörelseresultat	**2 400**	**1 600**

Baserat på 2021 års intäkter och kostnader i utländska valutor medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor, exklusive valutasäkringar, en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 524 (358). För Fordon och tjänster uppgick de totala negativa valutaeffekterna jämfört med 2020 till MSEK 1 409 (–1 762).

I enlighet med Scanias koncernpolicy Treasury har CFO mandat att godkänna säkring av upp till 75 procent av framtida kassaflöden under en tidsperiod upp till 6 månader. CEO har mandat att godkänna säkring av upp till 50 procent av framtida kassaflöden under en tidsperiod från 6 månader till 12 månader. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminskontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner. Vid utgången av 2021 säkrade Scania inga framtida valutaflöden.

För att säkerställa effektivitet och riskkontroll sker upplåning i Scanias dotterföretag i stor utsträckning genom den centrala Treasuryenheten främst i EUR och SEK och överförs sedan till dotterföretag i form av interna lån i deras lokala valutor.

Genom derivatkontrakt omvandlas den centrala upplåningen till utlåningsvalutorna. Inom Financial Services ska tillgångar finansieras av skulder i samma valuta. Scanias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen "Upplåning" under avsnittet Ränterisk.

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2021 till MSEK 33 200 (27 400). Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i funktionell valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av 2021 var inga utländska nettotillgångar säkrade (–).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2021	2020
Brasilianska real, BRL	6 800	4 600
Amerikanska dollar, USD	2 100	1 600
Euro, EUR	1 800	3 400
Kinesiska yuan renminbi, CNY	1 200	600
Schweiziska franc, CHF	1 000	400
Taiwanesiska dollar, TWD	900	600
Koreanska won, KRW	700	500
Sydafrikanska rand, ZAR	600	500
Colombianska pesos, COP	500	500
Norska kronor, NOK	400	500
Kenyanska shilling, KES	400	200
Australiska dollar, AUD	400	400
Danska kronor, DKK	300	400
Övriga valutor	2 800	2 200
Summa nettotillgångar i utländska valuta, Fordon och tjänster	**19 900**	**16 700**

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Nettotillgångar, Financial Services	2021	2020
Euro, EUR	5 700	5 300
Övriga valutor	7 600	5 400
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	**13 300**	**10 700**
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scaniakoncernen	**33 200**	**27 400**

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2021	2020
Rörelseresultat	179	–56
Finansiella intäkter och kostnader	–161	–446
Skatter	–4	155
Påverkan på årets resultat	**14**	**–347**

Ränterisk

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor påverkar räntekostnader och ränteintäkter negativt. För Scanias tillgångar och skulder som löper med rörlig ränta får en förändring av marknadsräntor en direkt effekt på kassaflödet, medan för fastförräntade tillgångar och skulder påverkas i stället portföljens verkliga värde. För att hantera ränteriskerna används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Vid utgången av 2021 bestod Scanias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Financial Services samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

Ränterisk inom Fordon och tjänster

Upplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättningshastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scanias koncernpolicy Treasury för ränterisker inom segmentet Fordon och tjänster är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 0–6 månader, dock kan avvikelser göras upp till 24 månader. Löptid på över 24 månader tar styrelsen beslut om.

Nettokassan inom Fordon och tjänster var MSEK 25 520 (21 824) vid årets slut 2021. Låneskulderna uppgick till MSEK 5 526 (9 765) Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 31 046 (31 589) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 2 (2) månader. I nettokassan ingår inte derivat som säkrar upplåningen från och med 2019.

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra räntekostnaderna med cirka MSEK 41 (98) och ränteintäkterna med cirka MSEK 280 (315) på årsbasis.

Ränterisk inom Financial Services

Scanias koncernpolicy Treasury för ränterisker inom segment Financial Services är att tillgångar och skulder ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Financial Services följande struktur per den 31 december 2021.

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2021	Räntebärande portfölj[1]	Räntebärande skulder[2]
2022	52 744	51 324
2023	23 523	22 264
2024	16 795	15 941
2025	9 728	5 789
2026	4 334	1 106
2027 och senare	1 735	656
Summa	**108 859**	**97 100**

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2020	Räntebärande portfölj[1]	Räntebärande skulder[2]
2021	47 906	47 262
2022	20 265	19 359
2023	14 422	13 169
2024	8 096	4 933
2025	3 372	964
2026 och senare	1 372	557
Summa	**95 433**	**86 244**

1) Inklusive operationell leasing.

2) Inklusive effekt av räntederivat. Övrig finansiering utgörs främst av eget kapital.

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Givet motsvarande ut- och upplåning som vid årsskiftet 2021 skulle en förändring av marknadsräntan med 50 baspunkter (0,5 procentenheter) påverka räntan inom Financial Services med cirka MSEK 9,1 (4,8).

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 94 604 (91 205).

Upplåning per den 31 december 2021	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	53 704	46 594
NOK	1 725	4 515
BRL	5 724	3 148
RUB	4 952	43
GBP	5 249	3 051
CLP	2 732	1 697
USD	3 369	858
ZAR	2 456	1 729
KRW	2 446	49
CHF	1 570	48
THB	842	–
AUD	1 426	–
SEK	2 456	30 193
Övriga	3 997	2 294
Summa[1]	**94 220**	**94 220**
Upplupen ränta	384	384
Summa	**94 604**	**94 604**

1) Total upplåning exkluderar MSEK 384 (361) avseende upplupna räntor.

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Kreditrisk

Kreditrisk är risken för att motparten i en transaktion inte kommer att fullgöra sina finansiella avtalsförpliktelser och att eventuella säkerheter ej täcker bolagets fordran. Den övervägande delen av kreditrisken för Scania avser fordringar på kunder. Scanias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med stor geografisk spridning, vilket begränsar koncentrationen av kreditrisken.

Sammanställning av nedskrivningar av finansiella tillgångar, inklusive leasingfordringar, redovisade till upplupet anskaffningsvärde.

	2021					2020				
	Generell metod			Förenklad metod	Summa	Generell metod			Förenklad metod	Summa
MSEK	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3)			12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3)		
Förlustreserv vid årets början	117	34	208	1 292	2 011 [1]	59	45	306	1 289	1 699
Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början										
Överförts till steg 1	0	–9	–2		–11	4	–19	–13		–28
Överförts till steg 2	–21	36	–2		15	–14	33	–11		8
Överförts till steg 3	–37	–12	85		36	–14	–8	48		26
Bortskrivning (Utnyttjade)			–55	–80	–135			–77	–133	–210
Nya eller förvärvade finansiella tillgångar	84			267	351	93			378	471
Förändringar av modell eller riskparametrar [2]					–225 [2]					360
Återföringar	–60	–11	–62	–469	–397 [2]	–22	–11	–44	–368	–445
Valutakursförändringar	3	1	4	27	35	–10	–9	–53	–88	–170
Andra förändringar inom ett steg	2	1	46	122	171	21	3	62	214	300
Förlustreserv vid årets slut	**88**	**42**	**222**	**1 139**	**1 851** [1]	**117**	**34**	**208**	**1 292**	**2 011**

1). Avser koncernjustering (manuel overlay) om MSEK 360 som bokades 2020, för ytterligare information se Not 2. I raden förlustreserv vid årets början har denna koncernjustering om MSEK 360 inkluderats.
2) MSEK 225 av koncernjusteringen allokerades mot vändningar av kreditförluster.

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Sammanställning av redovisade värden brutto av finansiella tillgångar, inklusive leasingfordringar, redovisade till upplupet anskaffningsvärde.

	2021					2020				
	Generell metod			Förenklad metod	Summa	Generell metod			Förenklad metod	Summa
MSEK	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3)			12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3)		
Redovisat värde vid årets början	68 950	898	718	51 480	122 046	58 886	1 419	935	56 648	117 948
Överförts till steg 1	201	–183	–18		0	469	–427	–42		0
Överförts till steg 2	–628	644	–16		0	–479	511	–32		0
Överförts till steg 3	–136	–119	249		0	–93	–166	259		0
Förändringar i bokfört värde brutto (p.g.a. förvärv och avyttringar, väsentliga modifieringar)	4 647	104	–244	5 863	10 370	15 648	–213	–311	–683	14 441
Valutakursförändringar	1 518	44	15	1 759	3 436	–5 481	–226	–151	–4 485	–10 343
Redovisat värde vid årets slut	**74 652**	**1 394**	**704**	**59 102**	**135 852**	**68 950**	**898**	**718**	**51 480**	**122 046**

Redovisat värde brutto för Scanias oåterkalleliga lånelöften hänförligt till avbetalningskontrakt per den 31 december 2021 uppgår till MSEK 7 186 (4 949) med en förlustreserv om MSEK 2 (2).

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Bokfört värde finansiella tillgångar brutto per ratingkategori

	2021					2020				
MSEK	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3)	Finansiella tillgångar – förenklad metod	Summa	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3)	Finansiella tillgångar – förenklad metod	Summa
Ratingnivå										
Kreditrisk ratingnivå 1	74 652			54 444	129 096	68 950			46 612	115 562
Kreditrisk ratingnivå 2		1 394		3 459	4 853		898		3 577	4 475
Kreditrisk ratingnivå 3			704	1 199	1 903			718	1 291	2 009
Summa	**74 652**	**1 394**	**704**	**59 102**	**135 852**	**68 950**	**898**	**718**	**51 480**	**122 046**

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 10 166 (8 506), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 143 . Huvuddelen av säkerheterna består av bankgarantier, pantbrev och liknande säkerheter. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 307.

	Förfallna betalningar	
Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	2021	2020
<30 dagar	723	783
30–90 dagar	235	441
91–365 dagar	195	66
>1 år	206	24
Summa	**1 359**	**1 314**

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 508 (492) motsvarande 5,4 (6,4) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 54 (167).

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2021	2020
Justerad avsättning vid årets början	492	455
Reservering för befarade förluster	126	198
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–114	–122
Valutakursdifferenser	10	–33
Övrigt	–6	–6
Avsättning vid årets slut	**508**	**492**

Kreditrisk inom Financial Services

Kreditportföljen inklusive operationell leasing inom segmentet Financial Services framgår av tabellen nedan:

Kreditportfölj	2021	2020
Exponering	110 198	96 952
– varav operationell leasing	16 977	17 917
Kreditriskreserv	–1 339	–1 519
Redovisat värde	**108 859**	**95 433**
– varav operationell leasing	16 730	17 675

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom segmentet stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna begränsas genom aktiv kreditbedömning, hantering av finansieringsportföljen och dess underliggande tillgångar samt ett intensivt fokus på och konstruktiv dialog med de kunder som inte följer avtalad betalplan. Säkerheter finns i huvudsak i form av möjlighet att återta de finansierade tillgångarna.

Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag. Koncentrationen av kreditrisken 2021 är likvärdig med hur den såg ut 2020.

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Tidsanalys på portföljens tillgångar

	2021			2020		
Förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar	Total exponering[1]	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering[1]	Beräknat verkligt värde på säkerhet
< 30 dagar	104	3 658	3 629	79	3 119	2 925
30–90 dagar	95	1 646	1 592	85	1 563	1 441
91–180 dagar	39	458	405	71	511	480
>180 dagar	122	383	375	174	684	599
Ej aktiva kontrakt	220	521	342	197	744	424
Summa	**580**	**6 708**	**6 343**	**600**	**6 621**	**5 869**

1) Exponeringen är definierad som maximal potentiell förlust, utan hänsyn till värdet av eventuella säkerheter.

En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan.

	2021			2020		
Koncentration av kreditrisk	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Exponering <15 MSEK	45 051	97,8	67,1	42 270	97,9	66,7
Exponering 15–50 MSEK	774	1,7	16,2	752	1,7	17,6
Exponering > 50 MSEK	250	0,5	16,7	175	0,4	15,7
Summa	**46 075**	**100,0**	**100,0**	**43 197**	**100,0**	**100,0**

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

För engagemang med förfallna fordringar sker vanligtvis ett relativt snabbt återtagande av det finansierade fordonet. Omförhandling sker endast i de fall Financial Services bedömer, efter en ny kreditutvärdering, att kundens likviditetsproblem är av övergående karaktär och då omförhandlingen kan göras utan att avsevärt försämra riskpositionen.

Under 2020 ökade omförhandlingen av finansieringskontrakt kraftigt under första och andra kvartalet till följd av pandemins effekter på samhällen och transportsystem.

Under andra halvåret 2020 återgick en stor majoritet av kunderna till tidigare betalplaner. Omförhandlingarna återgick till normala nivåer och har legat kvar där under 2021, med undantag för kunder inom turist- och bussbranschen vilka upplever fortsatt svag efterfrågan.

Det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats vid något tillfälle, uppgick vid utgången av 2021 till MSEK 16 312 (22 554). Kontrakten anses vara osäkra när betalning är förfallen över 90 dagar eller när det finns tillgänglig information som föranleder att Scania säger upp kontrakten i förtid.

Andrahandsmarknaden för återtagna och begagnade fordon har varit väl fungerande under 2021. Förseningar och leveransproblem till följd av pandemin avseende komponenter till nya lastbilar gav en efterfrågeökning på begagnade lastbilar. Under året återtogs 955 (1 652) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 141 (248) med ett totalt redovisat värde på MSEK 66 (103). Financial Services säljer majoritet av de återtagna fordonen via Scanias återförsäljarnät till ny slutkund.

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2021	2020
Avsättning vid årets början	1 519	1 243
Reservering för befarade förluster	–71	657
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–134	–242
Valutakursdifferenser	25	–139
Avsättning vid årets slut	**1 339**	**1 519**
Avsättning som procent av bruttoportföljen	1,2	1,6

Årets resultateffekt från konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till positiva MSEK 130 (–730).

Transaktioner med tillgångssäkrade värdepapper
Vid årsskiftet ingår tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner, genomförda för att refinansiera segmentet Financial Services, med ett redovisat värde om MSEK 782 (1 750) i finansiella skulder. Motsvarande redovisat värde på fordringar är MSEK 1 116 (2 068). Säkerheter om totalt MSEK 1 116 (2 068) har tillhandahållits i samband med tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner. De förväntade betalningarna och säkerheten i de finansierade fordonen har överförts till strukturerade enheter. Dessa tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner har inte resulterat i att fordringar i segmentet Financial Services bokats bort från balansräkningen eftersom Scaniakoncernen behållit kreditrisken. Skillnaden mellan beloppet på de tilldelade fordringarna och de tillhörande skulderna är resultatet av olika villkor och andelen obligationer som Scania själv innehar.

Under vissa förhållanden kan de tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner som genomförts av Scania koncernen återbetalas tidigt. De tilldelade fordringarna kan inte tilldelas en andra gång eller användas som säkerhet på något annat sätt. Obligationsinnehavarnas fordringar är begränsade till de tilldelade fordringarna. Kassaflödet som härrör från dessa fordringar är avsett för avräkning av motsvarande skuld.

Den 31 december 2021 var verkligt värde på tilldelade fordringar som fortsätter att redovisas i balansräkningen MSEK 1 116 (2 068). Det verkliga värdet på de associerade skulderna uppgick till MSEK 782 (1 750) från och med det datumet. Den resulterande nettopositionen är MSEK 334 (318).

Övriga kreditrisker inom Scania
Hanteringen av de finansiella kreditrisker som främst uppkommer inom den centrala treasury-verksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scanias koncernpolicy Treasury. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter. För att reducera kreditrisken begränsas tillåten exponeringsvolym per motpart beroende på motpartens kreditbetyg. För att ytterligare begränsa kreditrisken har Scania även ingått avtal om nettning (International Swaps and Derivatives Association) med samtliga av sina motparter.

Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i koncernpolicyn Treasury följs.

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 978 (2 686) vid utgången av 2021. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 1 661 (3 391) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 29 636 (32 322). De kortfristiga placeringarna finns främst placerade hos TRATON.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 20 804 (25 256) varav MSEK 20 482 (25 253) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 322 (3) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 8 830 (7 066).

Refinansieringsrisk

Refinansieringsrisk utgör risken att inte kunna möta behovet av framtida finansiering. Scania tillämpar en konservativ policy avseende refinansieringsrisk. För Fordon och tjänster ska det finnas en likviditetsreserv bestående av tillgängliga likvida medel och outnyttjade kreditfaciliteter som överstiger finansieringsbehovet över en kommande tvåårsperiod.

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker nettot av skuldförfall med avdrag för 50 procent av förfallande kundkontrakt för de närmaste tre månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning och/eller eget kapital som säkerställer refinansieringen av den existerande portföljen.

Scanias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2021 till MSEK 52 721 (61 391). Scanias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallade Change of Control-klausuler, vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

Vid årsskiftet hade Scania en upplåning med eventuellt tillhörande rambelopp enligt följande:

Upplåning 2021	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	60 796	92 293
Kreditfacilitet (EUR)	–	23 073
Företagscertifikat Sverige	–	10 000
Företagscertifikat Belgien	10 203	15 382
Banklån	33 221	–
Summa[1),2)]	**94 220**	**140 748**

Upplåning 2020	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	70 178	120 296
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	28 069
Företagscertifikat Sverige	–	10 000
Företagscertifikat Belgien	2 105	15 037
Banklån	18 561	–
Summa[1),2)]	**90 844**	**173 402**

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 23 073 (28 069).
2) Total upplåning exkluderar MSEK 384 (361) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Kontrollen av refinansieringsrisken innefattar säkerställande av tillgång på kreditfaciliteter samt att tillse att förfallostrukturen på upptagna lån är diversifierad. Vid årsskiftet hade Scanias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur på Scanias upplåning	2021	2020
2021	–	41 147
2022	36 467	23 577
2023	27 981	14 331
2024	17 060	1 940
2025	10 759	8 320
2026	1 426	1 041
2027 och senare	527	488
Summa[1)]	**94 220**	**90 844**

1) Total upplåning exkluderar MSEK 384 (361) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats. Förfallostrukturen på leasingskulder framgår av Not 11.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2021	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2022	22	–11
2023	5	–19
2024	–	–32
2025	–	–44
2026 och senare	–	–
Summa[2)]	**27**	**–106**

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2020	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2021	2	–49
2022	57	–2
2023	19	0
2024	0	–18
2025 och senare	47	0
Summa[2)]	**125**	**–69**

2) Inkluderar ej upplupen ränta.

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT

Finansiella tillgångar inom Scaniakoncernen består främst av finansiella leasingfordringar och avbetalningsfordringar som uppkommit inom segmentet Financial Services till följd av finansiering av kunders fordonsköp. Övriga finansiella tillgångar av betydelse är kundfordringar på fristående återförsäljare och slutkunder inom segmentet Fordon och tjänster samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Scanias finansiella skulder består till stor del av lån, som upptagits främst för att finansiera utlåning och uthyrning till kunder inom Financial Services och i mindre omfattning för att finansiera sysselsatt kapital inom Fordon och tjänster. Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till risker av olika slag, vilka i stor utsträckning hanteras med olika derivatinstrument. Scania använder sig av derivatinstrument främst i syfte att:

- Omvandla centralt upptagen upplåning i ett begränsat antal valutor till de valutor i vilka de finansierade tillgångarna är denominerade.
- Omvandla räntebindningstiden för upplåningen i Financial Services samt även uppnå önskad räntebindning för övrig upplåning.
- Konvertera framtida kommersiella betalningar till funktionell valuta.
- I mindre omfattning konvertera överlikviditet i utländsk valuta till svenska kronor.

Verkligt värde på finansiella instrument

I Scanias balansräkning är det i huvudsak derivat och kortfristiga placeringar som värderas till verkligt värde. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejusteringen via resultatet. Derivat hänförliga till kassaflödessäkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts. Kortfristiga placeringar har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 136 (130). Övriga tillgångar som värderats till verkligt värde avser derivat. Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data än de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. Scania tillämpar en värderingsteknik som består i att nuvärdesberäkna framtida kassaflöden utifrån observerbara räntekurvor. Tillämpad räntekurva härleds från noterade relevanta räntor för respektive löptid som kassaflödena erhålls eller betalas. Derivaten är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK 942 (2 686).

För finansiella instrument som redovisas till upplupet anskaffningsvärde lämnas upplysning om verkligt värde i tabellen nedan. Redovisat värde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bland annat som följd av förändringar i marknadsräntor. För att fastställa verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder har officiella marknadsnoteringar använts för de tillgångar och skulder som omsätts på en aktiv marknad.

I de fall tillgångarna och skulderna inte omsätts på en aktiv marknad har verkligt värde fastställts genom diskontering av framtida betalningsflöden till aktuell marknadsränta och sedan konverterats till svenska kronor med aktuell valutakurs.

För finansiella instrument som kundfordringar, leverantörsskulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstämma med det redovisade värdet. Verkligt värde upplysningar om samtliga finansiella instrument som inte värderas till verkligt värde är hänförliga till nivå 2.

Nedskrivningar av tillgångar sker endast när det finns anledning att tro att motparten inte kommer att fullfölja sina förpliktelser enligt avtal och inte som följd av förändringar i marknadsräntor.

Finansiella tillgångar och skulder som kan kvittas mot varandra består av derivat som täcks av juridiskt bindande ramavtal om nettning. Redovisade värden på tillgångar och skulder uppgår till MSEK 1 661 (3 337) respektive MSEK –694 (–672). Det belopp som kan kvittas från respektive belopp uppgår till MSEK 564 (636).

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

	2021					2020				
Koncernen, MSEK	Värderade till verkligt värde	Värderade till upplupet anskaffningsväde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde	Värderade till verkligt värde	Värderade till upplupet anskaffningsväde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Egetkapitalinstrument	1 144			1 144	1 144	341			341	341
Långfristiga räntebärande fordringar		57 507		57 507	56 378		48 004		48 004	48 103
Kortfristiga räntebärande fordringar		35 643		35 643	36 147		30 815		30 815	30 906
Icke räntebärande kundfordringar		8 859		8 859	8 859		6 936		6 936	6 936
Kortfristiga placeringar och likvida medel	136	29 512		29 648	29 598	190	32 192		32 322	32 317
Andra långfristiga fordringar[1]	845	203		1 048	1 048	2 565	50		2 615	2 615
Andra kortfristiga fordringar[2]	863	94		956	956	826			826	826
Summa tillgångar	**2 988**	**131 818**	**–**	**134 805**	**134 130**	**3 862**	**117 997**	**–**	**121 859**	**122 043**
Långfristiga räntebärande skulder			57 753	57 753	58 154			49 696	49 696	50 980
Kortfristiga räntebärande skulder			36 850	36 850	36 882			41 509	41 509	41 359
Leverantörsskulder			15 301	15 301	15 301			13 886	13 886	13 886
Andra långfristiga skulder[3]	384			384	384	355			355	355
Andra kortfristiga skulder[4]	381		3 976	4 357	4 357	350		2 927	3 277	3 277
Summa skulder	**765**	**–**	**113 880**	**114 645**	**115 078**	**705**	**–**	**108 018**	**108 723**	**109 857**

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 2 351 (3 300).
2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under kundfordringar och andra kortfristiga fordringar MSEK 16 904 (14 196).
3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 4 866 (5 303).
4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 7 417 (6 898).

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

Säkringsredovisning

År 2021 tillämpade Scania inte säkringsredovisning.

Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyn. För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster se Not 1 Redovisningsprinciper.

Vinster/förluster netto på finansiella instrument redovisade i resultaträkningen

Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultaträkningen:

- Vinster och förluster avseende valutakursdifferenser, inklusive vinster och förluster hänförliga till derivat.

Vinster/förluster netto	2021	2020
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	451	424
Lånefordringar och kundfordringar [1]	568	–784
Övriga finansiella skulder	–555	–237
Summa	**464**	**–597**

1) Inkluderar även operationell leasing.

Vinster och förluster till följd av valutakursdifferenser avseende derivat, lånefordringar samt upplåning uppstår främst inom Scanias treasuryenhet. Den övervägande andelen av de lånefordringar som ger upphov till valutakursdifferenser utgör treasuryenhetens fordringar på koncernbolag.

Ränteintäkter och räntekostnader på finansiella instrument

Nedanstående tabell visar ränteintäkter och räntekostnader avseende Scanias samtliga finansiella tillgångar och finansiella skulder:

	2021	2020
Ränteintäkter på finansiella tillgångar [1]	5 067	4 100
Räntekostnader på finansiella skulder [2, 3]	–2 110	–2 091
Summa	**2 957**	**2 009**

1) MSEK 440 (393) består av ränteintäkter genererade av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde.
2) Inkluderar även räntekostnader hänförliga till operationell leasing och räntekostnader avseende Financial Services som redovisas i rörelseresultatet.
3) MSEK –958 (–1 064) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

Anledningen till att resultatet avviker från redovisat ränteresultat i finansnettot beror till stor del på att Financial Services ingår i tabellen samt att ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner är exkluderade.

NOT 29 – HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Scania Sverige AB förvärvade den 3 januari 2022 Bilmetro AB och tre tillhörande fastighetsbolag. Förvärvet avsåg 100 % av aktierna. Bilmetro AB är auktoriserad återförsäljare av Scanialastbilar samt av personbilsmärkena Volkswagen, Audi, ŠKODA, SEAT, CUPRA och Volkswagen Transportbilar. Personbilsaffären såldes till Din Bil Sverige AB per 3 januari 2022.

Bilmetro AB finns i Mellansverige och har verksamhet på elva orter i Gävleborg, Dalarna och Uppsala.

Per förvärvsdatumet uppgår balansomslutningen för Bilmetro AB, exklusive Din Bil Sverige AG, till MSEK 3 406, inklusive en finansieringsportfölj på MSEK 2 620. Förvärvsanalysen uppvisar ingen väsentlig goodwill och har ingen väsentlig påverkan på Scanias gruppens omsättning och balansomslutning.

I februari 2022 fastställde EU domstolen sin dom i "EU truck case". Domstolen avslog Scanias överklagande, och upprätthöll det tidigare meddelade bötesbeloppet. Scania överväger att överklaga domen till European Court of Justice. (för mer information se Not 2.)

Effekten av den ryska invasionen av Ukraina i februari 2022 är i nuläget svår att bedöma, hur den utvecklas och vilka åtgärder olika länder vidtar för att hantera situationen. Scania kommer löpande att utvärdera situationen och potentiella effekter på framtida utveckling och/eller risker som kan påverka den framtida finansiella ställningen. Situationen kan leda till:

- Minskad efterfrågan på kort och medellång sikt på för Scania flera viktiga marknader, vilket leder till minskad försäljning av fordon och tjänster och även prispress på nya och begagnade fordon. Detta kan i sin tur också leda till behov av att göra nedskrivningar i fordonslager och ändrade uppskattningar av restvärde på återköpsåtaganden.
- Leverantörsnätverket kan vara oförmöget att leverera komponenter och artiklar, vilket leder till kortare eller längre perioder av nedläggning av Scanias globala produktionssystem.
- Kunder som står inför ekonomiska problem som leder till försämrad förmåga att betala utestående fordringar till Scania.
- Nedskrivning av goodwill och andra immateriella tillgångar.

Texten ovan är inte en uttömmande lista och en eller flera av dem kan förekomma var för sig eller i kombination och kan ha en negativ inverkan på Scaniakoncernens verksamhet, finansiella utveckling och resultat. Vår verksamhet på de ryska och ukrainska marknaderna uppgår till 6 procent av omsättningen, varav Ukraina står för mindre än 1 procent. Balansvärdet uppgår till 3 procent, varav Ukraina står för mycket mindre än 1 procent. Läs mer under Risk- och riskhantering på sidan 40 och i Not 27, som beskriver finansiella risker, såsom valutarisker och ränterisker.

NOT 30 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG

Nedanstående förteckning omfattar moderbolagets direkt och indirekt ägda dotterbolag per den 31 december 2021.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100
HTD i Oskarshamn AB	556707-3472	Södertälje	Sverige	100
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
LOTS Group AB	556593-3057	Södertälje	Sverige	100
MW-hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80,00
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Södertälje	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Growth Capital AB	559090-6524	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3072	Södertälje	Sverige	100
Scania Sverige AB	556061-4621	Södertälje	Sverige	100
Scania Transportlaboratorium AB	556528-9294	Södertälje	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Scania Trucks & Buses AB	556267-1585	Södertälje	Sverige	100
Sägverket 6 AB	556528-9062	Södertälje	Sverige	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Vindbron Arendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100
TRATON AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100
Laxå Specialvehicles AB	556548-4705	Laxå	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
Scania Vabis 116 AB	556367-4659	Värnamo	Sverige	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Australia Pty Ltd.	000537333	Melbourne	Australien	100
Scania Belgium N.V.	BE0402.607.507	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Real Estate Belgium N.V.	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania BH d.o.o. Sarajevo	4200363480007	Sarajevo	Bosnien och Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd.	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Codema Comercial e Importadora Ltda.	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,98
LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda.	29.094.173/0001-06	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Latin America Ltda.	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	BG201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago de Chile	Chile	100
LOTS Chile S.p.A.	77419984-5	Santiago de Chile	Chile	100
Scania Colombia S.A.S.	900.353.873-2	Bogotá	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Ishøj	Danmark	100
Scania Danmark Ejendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Scania Real Estate Finland Oy	2559582-1	Helsingfors	Finland	100
Scania Real Estate Holding Oy	2566377-5	Helsingfors	Finland	100
Scania Suomi Oy	0202014-4	Helsingfors	Finland	100
SOE Busproduction Finland Oy	26121679	Lahti	Finland	100
Scania France S.A.S.	307166934	Angers	Frankrike	100
Scania Holding France S.A.S.	403092786	Angers	Frankrike	100
Scania IT France S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Real Estate France S.A.S.	78961241300011	Angers	Frankrike	100
Tachy Experts S.A.S	824579163	Angers	Frankrike	100
Scania Middle East FZE	150175	Dubai	Förenade Arabemiraten	100
Scania West Africa Ltd.	CS450862014	Accra	Ghana	100
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd.	U35999KA2011FTC05698	Bangalore	Indien	100
SST Sustainable Transport Solutions India Private Ltd.	U74999MH2017PTC29098	Nagpur	Indien	99,99
PT Scania Parts Indonesia	AHU-09655.40.10.2014	Balikpapan	Indonesien	100
Italscania S.p.A.	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A.	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A.	IT 02170120220	Trento	Italien	100
N.W.S. S.r.l.	IT 1541500227	Trento	Italien	52,5
Scania Japan Ltd.	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
LOTS Ventures Canada Inc.	BC1306486	Victoria British Columbia	Kanada	80
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakstan	100
Scania East Africa Ltd.	PO514239022	Nairobi	Kenya	100
Scania Real Estate Kenya Ltd.	PVT-XYUME96	Nairobi	Kenya	100

NOT 30 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG, FORTS.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Lots Logistics (Guangxi) Ltd	32956526-9	Beihai, Guangxi Province	Kina	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd.	440101400126397	Guangzhou	Kina	100
Scania Sales (China) Co Ltd	110000450001661	Beijing	Kina	100
Scania (Hong Kong) Ltd.	1205987	Hongkong	Kina	100
Scania Production (China) Co., Ltd.	91360924754233361N	Rugao City	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123679025	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.ár.l	B160795	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Makedonija d.o.o.e.l.	7027532	Ilinden	Nordmakedonien	100
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd.	518606-D	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Marocko	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCC031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Moçambique, S.A.	100453150	Beira	Moçambique	100
Scania Crna Gora d.o.o.	50950351	Danilovgrad	Montenegro	100
Scania Namibia (Pty) Ltd.	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	50687921	Breda	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	05046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania IT Nederland B.V.	05062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Logistics Netherlands B.V.	56552793	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	Zwolle	Nederländerna	100
Norsk Scania AS	879263662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eiendom AS	996036545	Oslo	Norge	100
Scania New Zealand Limited	9429047006823	Wellington	Nya Zeeland	100
Scania del Perú S.A.	20101363008	Lima	Peru	100
Scania Polska S.A.	KRS0000091840	Nadarzyn	Polen	100
Scania Real Estate Polska Sp.z o.o.	435941	Nadarzyn	Polen	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Power Polska Sp. z o.o.	517301	Warszawa	Polen	100
Scania Portugal Unipessoal Lda.	PT502929995	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	PT508948118	Vialonga	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/2019/29.07.2011	Clorogârla	Rumänien	100
Scania Romania S.R.L.	J23/568/27.04.2004	Clorogârla	Rumänien	100
OOO Scania-Rus	1026004070079	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino	Ryssland	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
OOO Scania Peter	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.928.524-8	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Senegal SUARL	SN.DKR.2016B.25840	Dakar	Senegal	100
Scania Srbija d.o.o.	17333321	Kmjesevci	Serbien	100
Scania Singapore Pte. Ltd.	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate Slovakia s.r.o.	44767668	Senec	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Senec	Slovakien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1124773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania Holding S.L.	B82863936	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Hispania S.A.	A59596734	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Real Estate Hispania, S.L.U.	B39682003	San Fernando de Henares	Spanien	100
SLA Treasury Spain S.L.U.	B67626788	Barcelona	Spanien	100
Scania Great Britain Ltd.	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate (UK) Ltd.	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd.	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd.	1995/001275/07	Aeroton	Sydafrika	100
Scania Korea Group Ltd.	110111-5304681	Seoul	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd.	39320	Dar es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co.Ltd.	0105547132895	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd.	0105545023525	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd.	0105543060121	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd.	0105534098031	Bangkok	Thailand	100
Scania Group (Thailand) Co., Ltd.	0115560001383	Smutprakarn	Thailand	100
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.	0115560001375	Smutprakarn	Thailand	100
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o.	24196746	Prag	Tjeckien	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 20490	Koblenz	Tyskland	100
Scania CV Deutschland Holding GmbH	HRB 6077	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH	HRB 532	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH	HRB 23798	Koblenz	Tyskland	100
TOV Kyiv-Scan	35706433	Kiev	Ukraina	100
TOV Scania Ukraine	30107866	Kiev	Ukraina	100
TOV Scania-Lviv	37497106	Lviv	Ukraina	100
TOV Donbas-Scan-Service	34516795	Makijivka	Ukraina	100
Scania Hungaria Kft.	10415577	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Real Estate Hungaria Kft.	13-09-159119	Biatorbágy	Ungern	100
Scanexpo International S.A.	214905910012	Montevideo	Uruguay	100
Scania USA Inc.	06-1288161	San Antonio/ TX	USA	100
Scania Holding Inc.	4019619	Wilmington	USA	100

NOT 30 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG, FORTS.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Financial Services				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Credit Argentina S.A.U.	30717023990	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Finance Australia Pty Ltd.	609637526	Melbourne	Australien	100
Scania Finance Belgium N.V.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Administradora de Consórcios Ltda.	86.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Scania Banco S.A.	CNPJ11.417.016/00011	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Corretora de Seguros Ltda.	CNPJ11.513.179/00105	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago de Chile	Chile	100
Scania Finance Colombia S.A.S.	901197448	Bogotá	Colombia	
Scania Finance France S.A.S.	350890661	Angers	Frankrike	100
Scania Location S.A.S.	402456442	Angers	Frankrike	100
Scania Finance Ireland Ltd.	482137	Dublin	Irland	100
Scania Finance Israel Ltd	515988814	Ashdod	Israel	100
Scania Finance Italy S.p.A.	03333020158	Milano	Italien	100
Scania Financial Leasing (China) Co Ltd	41000002201903280018	Shanghai	Kina	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	80616047	Lucko	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B0082907	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd.	1011611-H	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Finance Mexico, S.A. de C.V. SOFOM, E.N.R.	NPR19158-4	Querétaro	Mexico	100
Scania Finance Nederland B.V.	3446773	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	1745773	Middelharnis	Nederländerna	100
Scania Finance New Zealand Limited	7857037	Auckland	Nya Zeeland	100
Scania Services del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	0000036594	Stara Wies	Polen	100
Scania Insurance Polska Sp z o.o.	0000478529	Stara Wies	Polen	100
Scanrent – Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A.	502631910	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Credit Romania IFN S.A.	J23/1818/2005	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	J23/534/2011	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Rent Romania S.R.L.	J23/1669/2008	Ciorogârla	Rumänien	100
OOO Scania Finance	1045005504774	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Leasing	1027700203970	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Strachovanie	1127747003097	Moskva	Ryssland	100
Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Leasing RS d.o.o.	21401625	Krnjesevci	Serbien	100
Scania Credit Singapore Pte Ltd.	201616765C	Singapore	Singapore	100
Scania Finance Slovak Republic s.r.o.	43874748	Senec	Slovakien	100
Scania Leasing d.o.o.	356417700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	A82853995	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	A82853987	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd.	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Credit Solutions Pty Ltd.	2009/016998/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd.	195411-0007994	Kyungam	Sydkorea	100
Scania Credit Taiwan Ltd.	54330725	Taipeh	Taiwan	
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o.	CZ25657496	Prag	Tjeckien	100
Scania Finance Deutschland GmbH	HRB 3917	Koblenz	Tyskland	100
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	HRB 22831	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania Credit Ukraine	33052442	Kiev	Ukraina	100
Scania Finance Magyarország Zrt.	13-10-040939	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Lízing Kft.	13-09-107823	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Leasing Österreich GmbH	FN246699v	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich Holding GmbH	FN 316321 d	Brunn am Gebirge	Österrike	100

Vilande bolag är inte inkluderade.

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

Resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	2021	2020
Administrationskostnader		–	–
Rörelseresultat		–	0
Finansiella intäkter och kostnader		6 000	–
Resultat efter finansiella poster		6 000	0
Resultat före skatt		6 000	0
Skatt		–	–
Årets resultat		**6 000**	**0**

Rapport över totalresultat

Januari–december, MSEK	2021	2020
Årets resultat	6 000	0
Övrigt totalresultat	–	0
Årets totalresultat	**6 000**	**0**

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2021	2020
Tillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterföretag	1	8 435	8 435
Omsättningstillgångar			
Fordran på dotterföretag	2	9 601	6 201
Fordran på moderbolag		208	–
Summa tillgångar		**18 144**	**14 636**
Eget kapital	3		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		9 024	11 516
Årets resultat		6 000	0
Summa eget kapital		**18 144**	**14 636**
Kortfristiga skulder			
Övriga skulder		0	0
Summa eget kapital och skulder		**18 144**	**14 636**

Förändringar i eget kapital

	Bundet kapital			
2021, MSEK	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Summa
Ingående eget kapital	2 000	1 120	11 516	14 636
Årets totalresultat	–	–	6 000	6 000
Kapitaltillskott	–	–	208	208
Utdelning	–	–	–2 700	–2 700
Utgående kapital per den 31 december 2021	**2 000**	**1 120**	**15 024**	**18 144**

	Bundet kapital			
2020, MSEK	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	Summa
Ingående eget kapital	2 000	1 120	11 516	14 636
Årets totalresultat	–	–	0	0
Utdelning	–	–	–	–
Utgående kapital per den 31 december 2020	**2 000**	**1 120**	**11 516**	**14 636**

Kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	Not	2021	2020
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	4	6 000	0
Icke kassaflödespåverkande poster		–	–
Betald skatt		–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**6 000**	**0**
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital			
Fordran dotterföretag		–3 300	–
Fordran moderbolag		–208	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**2 492**	**0**
Investeringsverksamheten			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–**	**–**
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		**–**	**–**
Finansieringsverksamheten		–	–
Aktieägartillskott erhållet		208	–
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter		–2 700	–
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**2 492**	**–**
Årets kassaflöde		**0**	**0**
Likvida medel vid årets början		**0**	**0**
Likvida medel vid årets slut		**0**	**0**

MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scaniakoncernens Not 1. Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller, förutom nedanstående noter, i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

NOT 1 – AKTIER I DOTTERBOLAG

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde 2021	Redovisat värde 2020
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 435	8 435
Totalt			**8 435**	**8 435**

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-koncernen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-koncernen.

NOT 2 – FORDRAN PÅ DOTTERFÖRETAG

	2021	2020
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	9 501	6 201
Totalt	**9 501**	**6 201**

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

NOT 3 – EGET KAPITAL

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten.

Eget kapital ska enligt svensk lag fördelas mellan icke utdelningsbara (bundna) respektive utdelningsbara (fria) medel.

Bundet eget kapital består av aktiekapital samt reservfond. Scania AB har 400 000 000 utelöpande A-aktier med en röst rätt per aktie och 400 000 000 utelöpande B-aktier med en tiondels röst rätt per aktie. A- och B-aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst. Kvotvärde för både A- och B-aktierna är SEK 2,50 per aktie. Samtliga aktier är fullt betalda och inga aktier är reserverade för överlåtelse. Inga aktier innehas av bolaget självt eller dess dotterföretag.

NOT 4 – KASSAFLÖDESANALYS

Erhållen ränta var MSEK 0 (0).

NOT 5 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

	2021	2020
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	64 332	75 541
Totalt	**64 332**	**75 541**

NOT 6 – LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR TILL STYRELSEN, LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE OCH REVISORER

Styrelsen, den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar betalas av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniakoncernens Not 23, "Löner och ersättningar samt antal anställda" och Not 25, "Ersättningar till ledande befattningshavare". Ersättning till revisorer har utgått med SEK 0 (10 000) avseende moderbolaget.

NOT 7 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Scania AB är ett dotterföretag till TRATON SE org.nr HRB 241814 med huvudkontor i München. TRATON SE är ett dotterbolag till Volkswagen AG och är noterat på Frankfurtbörsen och Nasdaq Stockholmsbörsen. Både Scania och TRATON är medlemmar i Volkswagen Group.

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats www.volkswagenag.com.

Transaktioner med närstående bestod av utdelning och erhållna kapitaltillskot från TRATON SE. Beslutad utdelning 2021 uppgick till 2 700 MSEK (0) för TRATON SE. Erhållet kapitaltillskott 2021 uppgick till MSEK 208.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår till årsstämman 2022 att MSEK 3 588 som ordinarie utdelning, vilket motsvarar 50 procent av årets resultat om 7 176 för 2021, delas ut till aktieägarna som kontant utdelning.

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	9 024
Årets resultat	6 000
Övrigt totalresultat	–
Summa	**15 024**

Disponeras enligt följande	
Till aktieägarna utdelas MSEK	3 588
Till nästa år balanseras	11 436
Summa	**15 024**

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget, Scania AB, följande egna kapital:

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	11 436
Summa	**14 556**

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför. Årsredovisningen innehåller även koncernens och moderbolagets hållbarhetsredovisning i enlighet med årsredovisningslagen, 6 kap. sektion 11, se sidan 54, och hållbarhetsredovisning i enlighet med Global Reporting Initiative, GRI, se GRI-index på sidorna 154–158.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 10 mars 2022. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 5 maj 2022.

Södertälje, 10 mars 2022

Christian Levin
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Annette Danielski
Styrelsens ordförande

Gunnar Kilian
Styrelseledamot

Julia Kuhn-Piech
Styrelseledamot

Nina Macpherson
Styrelseledamot

Christian Porsche
Styrelseledamot

Mark Philipp Porsche
Styrelseledamot

Stephanie Porsche-Schröder
Styrelseledamot

Lilian Fossum Biner
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Mari Carlquist
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Lisa Lorentzon
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Mikael Johansson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Michael Lyngsie
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats den 11 mars 2022
Ernst & Young AB

Helene Silberg Wendin
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Scania AB (publ), org nr 556184-8564

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB (publ) för år 2021. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 40–126 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. Beskrivningen nedan av hur revisionen genomfördes inom dessa områden ska läsas i detta sammanhang.

Vi har fullgjort de skyldigheter som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar i vår rapport om årsredovisningen också inom dessa områden. Därmed genomfördes revisionsåtgärder som utformats för att beakta vår bedömning av risk för väsentliga fel i årsredovisningen och koncernredovisningen. Utfallet av vår granskning och de granskningsåtgärder som genomförts för att behandla de områden som framgår nedan utgör grunden för vår revisionsberättelse. Frågan om avsättning för EU:s antitrust förfaranden påverkar även moderbolaget.

Särskilt betydelsefulla områden, koncernen

Avsättning för EU:s antitrust förfaranden

Beskrivning av området	Hur detta område beaktades i revisionen
I september 2017 utfärdade EU-kommissionen ett beslut i vilket Scania hölls ansvarigt för en överträdelse av konkurrenslagstiftningen i form av en kartell för prissamordning och påstått informationsutbyte. Enligt beslutet ålades Scania att betala EUR 880,5 miljoner i böter. Scania överklagade i december 2017 beslutet till EU domstolen och lämnade en bankgaranti motsvarande bötesbeloppet som kontant säkerhet fram till domslut har fattats. I februari 2022 avslog EU-domstolen Scanias överklagande och fastställde EU-kommissionens bötesbelopp. Scania redovisar per 31 december 2021 en avsättning motsvarande hela bötesbeloppet uppgående till MSEK 9 029 (EUR 880,5 miljoner) samt upplupen ränta uppgående till MSEK 543 (EUR 52,8 miljoner), vilket sammantaget medför en total avsättning om MSEK 9 572. Upplysningar avseende avsättning kopplat till EU-antitrust förfaranden framgår av; Not 2, Kritiska bedömningar och uppskattningar, Not 17, Övriga avsättningar, samt Not 29, Händelser efter balansdagen. Till följd av det materiella beloppet samt att det krävs väsentliga uppskattningar och bedömningar av bolaget för att värdera avsättningen, har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.	I vår revision har vi utvärderat bolagets process för att hantera EU-kommissionens utredning, EU-domstolens beslut per 2 februari 2022 samt bolagets process för att värdera och redovisa den relaterade avsättningen. Vi har granskat de väsentliga uppskattningar och bedömningar som bolaget gjort i samband med värderingen av avsättningen. Granskningen har omfattat genomgång av EU-domstolens beslut, information från bolagets interna jurister samt bedömningar från bolagets externa juridiska rådgivare. Vidare har vi tillsammans med bolagets ledning samt interna jurister diskuterat och utvärderat uppskattningarna och bedömningarna utifrån den aktuella utvecklingen inklusive EU-domstolens beslut. Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

Redovisning av intäkter för fordon som levererats med restvärdeåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster

Beskrivning av området	Hur detta område beaktades i revisionen
Scania är en global koncern verksam på flera geografiska marknader och med flera olika kunderbjudanden vilka bland annat inkluderar försäljning med återköpsåtaganden samt serviceavtal. För fordon som Scania levererar med återköpsåtaganden uppgick koncernens intäkter under året till MSEK 18 467. Intäkterna redovisas som operationell leasing över den kontrakterade löptiden för åtagandet i och med att kontrollen är kvar hos Scania. Bedömningar och uppskattningar krävs för att Scania ska kunna fastställa värdet på återköpsåtagandet och därmed även intäkten som ska periodiseras. För service- och reparationskontrakt redovisas intäkter i takt med arbetet utförs baserat på nedlagda kostnader i förhållande till totala estimerade kostnader. Detta kräver ledningens bedömning och uppskattning vad gäller tidpunkt för fullgörandet och den totala estimerade kostnaden. Scania har i sin redovisningsmanual instruktioner och modeller för hur intäkter ska periodiseras och dessa tillämpas inom hela koncernen. Upplysningar avseende Redovisningsprinciper framgår av Not 1, Kritiska bedömningar och uppskattningar framgår av Not 2, Övriga avsättningar framgår av Not 17 och i Not 18 framgår Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter. Till följd av de materiella beloppen samt att det krävs väsentliga uppskattningar och bedömningar av bolaget för att värdera och redovisa återköpsåtaganden samt serviceavtal, har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.	I vår revision har vi bedömt bolagets processer för intäktsredovisning. Vidare har vi utvärderat tillämpade redovisningsprinciper utifrån gällande redovisningsstandarder samt granskat huruvida redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent inom koncernen. Vi har granskat bolagets väsentliga antaganden och bedömningar i de beräkningsmodeller som tillämpas inom koncernen. Vår granskning har bland annat innefattat följande granskningsåtgärder: • Aritmetiskt testat modellerna samt bedömt de antaganden/estimat som använts för att periodisera intäkterna. • Testat modellen mot underliggande kontrakt samt testat fullständigheten i modellen. • Avstämning mot redovisade värden på tillhörande resultat- och balansräkningar. Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen
Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 01–39 samt 131–163. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar
Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncern-redovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden
Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Scania AB (publ) för år 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden
Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar
Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget.
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Göteborg den 11 mars 2022
Ernst & Young AB

Helene Silberg Wendin
Auktoriserad revisor

NYCKELTAL

Scania presenterar vissa finansiella mått för att förklara relevanta trender och koncernens prestation, vilka inte definieras enligt IFRS. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt, är dessa inte alltid jämförbara med mått som används av andra företag. Dessa finansiella mått ska därför inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS. Nedanstående är finansiella mått som Scania använder som inte definieras enligt IFRS, om inget annat framgår.

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Scaniakoncernen										
Rörelsemarginal, %[3]	7,7	7,1	11,5	10,1	10,1	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4
– exkl. jämförelsestörande poster, %[2, 3]	11,3	7,1	11,5	10,1	10,1	9,7	10,2	9,5	9,7	10,4
Soliditet, %	26,5	26,1	25,5	27,1	28,3	26,0	26,9	31,4	31,2	30,6
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK[1, 3]	70 125	63 356	75 799	63 351	51 581	49 788	42 183	35 780	34 696	31 591
Nettoskuldsättningsgrad[3, 4]	1,03	1,03	1,24	1,17	1,03	1,16	1,11	0,86	0,93	0,90
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, %[3]	6,4	6,4	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7
– exkl. jämförelsestörande poster, %[2, 3]	10,1	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7
Kapitalomsättningshastighet, gånger	1,90	1,71	2,24	2,44	2,45	2,31	1,99	2,18	2,15	2,02
– exkl. jämförelsestörande poster, %[4]	1,80	1,62	2,11	2,28	2,28	2,21	1,99	2,18	2,15	2,02
Avkastning på sysselsatt kapital, %[3]	14,0	12,9	25,4	24,1	24,4	14,0	19,3	19,9	20,9	21,4
– exkl. jämförelsestörande poster, %[2, 3]	19,9	12,2	24,0	22,6	22,7	21,4	19,3	19,9	20,9	21,4
Avkastning på operativt kapital, %[3]	20,3	17,3	33,2	31,3	32,5	15,6	25,6	24,5	26,0	27,1
– exkl. jämförelsestörande poster, %[2, 3]	29,2	16,0	30,8	28,6	29,3	25,2	25,6	24,5	26,0	27,1
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK[1, 3]	–25 520	–21 824	–17 057	–16 926	–17 058	–10 954	–7 579	–12 139	–8 019	–8 026
Nettoskuldsättningsgrad[3, 4]	–0,43	–0,39	–0,32	–0,34	–0,29	–0,31	–0,24	–0,35	–0,25	–0,27
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	2,1	1,1	1,6	1,7	1,8	1,6	1,9	1,8	1,5	1,4
Soliditet, %	10,7	9,7	9,4	8,9	9,0	9,0	9,8	11,5	10,4	10,3

1) Nettoskuld (+) och nettokassa (–).
2) Justerat för avsättningen avseende EU truck case, se Not 2.
3) 2017 års siffror är justerade för de förändringar som gjorts i resultaträkningen 2018.
4) 2018 års siffror har justerats till följd av de förändringar som uppstått som ett resultat av anspassningen till Volkswagen avseende presentation av kassaflödet 2019.

Scaniakoncernen

Nettoskuldsättning exkl avsättning för pensioner [4]	2021	2020
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	386	54
Likvida medel	29 262	32 268
Skulder Volkswagenkoncernen	2	4
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	–14	–1
	29 636	**32 325**
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	62 192	53 564
Kortfristiga räntebärande skulder	37 953	42 478
Upplupen ränta räntebärande skulder	–383	–361
	99 762	**95 681**
Nettoskuldsättning	**70 125**	**63 356**

Fordon och tjänster

Nettoskuldsättning exkl avsättning för pensioner [4]	2021	2020
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	2 779	54
Likvida medel	28 280	31 535
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	–13	0
	31 046	31 589
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	4 430	3 837
Kortfristiga räntebärande skulder	1 096	5 928
	5 526	9 765
Nettoskuldsättning	**–25 520**	**–21 824**

Sysselsatt kapital [2]	2021	2020
Totala tillgångar	158 862	153 428
– övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar [3]	7 440	6 703
– övriga skulder	72 052	71 499
– Netto derivat	823	965
Sysselsatt kapital	**78 546**	**74 261**

FORDON OCH TJÄNSTER FORTS.

Sysselsatt kapital[3]	2021	2020
Totala tillgångar	158 662	153 428
Likvida medel	29 517	25 600
Rörelsens skulder		
– övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar[3]	7 440	6 703
– övriga skulder	72 052	71 499
– netto derivat	823	965
Sysselsatt kapital[3]	**49 030**	**48 661**

Avkastning på sysselsatt kapital[3]	2021	2020
Rörelseresultat[2]	14 329	7 764
Finansiella intäkter	1 305	1 310
Sysselsatt kapital[4]	78 546	74 261
Avkastning på sysselsatt kapital[3]	**19,9**	**12,2**

Kapitalomsättningshastighet	2021	2020
Nettoomsättning	141 305	120 590
Sysselsatt kapital[4]	78 546	74 261
Kapitalomsättningshastighet	**1,80**	**1,62**

Avkastning på operativt kapital[3]	2021	2020
Rörelseresultat[2]	14 329	7 764
Operativt kapital[4]	49 030	48 661
Avkastning på operativt kapital[3]	**29,2**	**16,0**

Financial Services

Rörelsemarginal	2021	2020
Rörelseresultat	2 194	1 123
Genomsnittlig portfölj	102 146	99 607
Rörelsemarginal	**2,1 %**	**1,1 %**

Soliditet %	2021	2020
Eget kapital	12 166	9 631
Tillgångar	114 231	99 637
Soliditet %	**10,7 %**	**9,7 %**

DEFINITIONER

Rörelsemarginal
Rörelseresultat i procent av nettoomsättning.

Nettomarginal
Årets resultat i procent av nettoomsättning.

Soliditet
Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

Nettoskuldsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner
Kort och långfristiga räntebärande skulder (exklusive avsättning för pensioner) minus likvida medel, kortfristiga placeringar och långfristiga koncerninterna lån till bolag inom Volkswagengruppen.

Nettoskuldsättningsgrad
Nettoskuldsättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital
Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.[1]

Operativt kapital
Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.[1]

Kapitalomsättningshastighet
Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital.[1]

Avkastning på sysselsatt kapital
Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.[1]

Avkastning på operativt kapital
Rörelseresultat i procent av operativt kapital.[1]

Rörelsemarginal, Financial Services
Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

1) Kapitalet (sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de senaste tretton månaderna.

Geografiska områden

Europa: Albanien, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Montenegro, Nederländerna, Nordmakedonien, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Serbien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern, Österrike.

Eurasien: Georgien, Kazakstan, Ryssland, Ukraina, Vitryssland.

Asien: Bahrain, Bangladesh, Brunei, Bhutan, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jemen, Jordanien, Kina, Kuwait, Laos, Libanon, Malaysia, Mongoliet, Myanmar, Oman, Qatar, Pakistan, Saudiarabien, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

Amerika: Argentina, Barbados, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kanada, Kuba, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, USA, Trinidad och Tobago, Venezuela.

Afrika och Oceanien: Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Burkina-Faso, Egypten, Elfenbenskusten, Etiopien, Ghana, Guinea, Kenya, Mali, Marocko, Mocambique, Namibia, Nigeria, Nya Kaledonien, Nya Zeeland, Rwanda, Senegal, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

FLERÅRSÖVERSIKT

Belopp i MSEK om ej annat anges	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	88 313	80 349	105 404	91 583	78 869	73 363	65 100	53 211	46 712	43 490
Eurasien	9 840	6 671	8 162	9 003	7 081	3 291	2 623	5 319	6 047	5 966
Amerika[1]	23 712	17 216	22 267	17 357	14 348	10 746	11 799	17 648	23 552	18 391
Asien	13 863	13 556	12 813	14 922	16 708	13 187	13 044	12 155	7 758	7 853
Afrika och Oceanien	10 921	8 451	10 872	9 854	8 927	8 358	7 991	6 952	5 925	5 796
Justering för hyresintäkter[2]	–503	–1 118	–7 099	–5 593	–2 567	–5 018	–5 660	–3 234	–3 146	–1 894
Totalt	**146 145**	**125 125**	**152 419**	**137 126**	**123 366**	**103 927**	**94 897**	**92 051**	**86 847**	**79 603**
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	9 100	7 764	15 977	12 392	11 160	5 309	8 601	7 705	7 736	7 694
– justerat för jämförelsestörande poster[3]	14 329	7 764	15 977	12 392	11 160	9 109	8 601	7 705	7 736	7 694
Financial Services	2 194	1 123	1 511	1 440	1 274	1 015	1 040	1 016	719	606
Totalt	**11 294**	**8 887**	**17 488**	**13 832**	**12 434**	**6 324**	**9 641**	**8 721**	**8 455**	**8 300**
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	6,4	6,4	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7
– justerat för jämförelsestörande poster[3]	10,1	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7
Totalt[4]	**7,7**	**7,1**	**11,5**	**10,1**	**10,1**	**6,1**	**10,2**	**9,5**	**9,7**	**10,4**
Finansnetto	–478	–1 060	–1 012	–613	–352	–361	–532	–399	–47	–19
Årets resultat	7 176	5 400	12 384	9 734	8 705	3 243	6 753	6 009	6 194	6 640
– justerat för jämförelsestörande poster[3]	12 655	5 400	12 384	9 734	8 705	7 043	6 753	6 009	6 194	6 640

1) Avser i huvudsak Latinamerika.
2) Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid. Se vidare Not 3.
3) Justerat för avsättning om 3 800 MSEK redovisad 2016 avseende EU:s konkurrensmål, se Not 2.
4) Financial Services inkluderad.

Belopp i MSEK om ej annat anges	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	–7 459	–6 528	–7 245	–7 602	–6 882	–7 199	–7 043	–6 401	–5 854	–5 312
Aktivering	1 986	1 624	1 789	1 996	1 367	1 682	1 863	1 454	1 123	860
Avskrivning	–939	–744	–706	–728	–454	–387	–393	–357	–293	–229
Forsknings- och utvecklingskostnader	**–6 411**	**–5 648**	**–6 162**	**–6 334**	**–5 769**	**–5 904**	**–5 573**	**–5 304**	**–5 024**	**–4 681**
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttringar av verksamheter	45	27	0	–2	32	0	125	154	26	–25
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	8 664	8 131	7 518	7 139	5 905	7 864	7 612	5 561	5 294	4 480
Portfölj Financial Services verksamhet	108 583	95 433	103 781	89 166	77 028	67 935	56 486	55 556	48 863	45 038
Kassaflöde, Fordon och tjänster	5 688	9 180	10 994	3 718	5 696	3 427	4 376	4 690	3 231	3 025
Lageromsättningshastighet, gånger[6]	5,9	5,0	5,2	5,2	5,4	5,4	5,3	5,4	5,8	5,4

6) Beräknad som nettoomsättning i förhållande till genomsnittligt lager.

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Antal producerade fordon										
Lastbilar	89 526	67 106	89 276	92 679	87 454	75 452	72 382	75 287	75 957	60 647
Bussar	3 190	5 430	7 719	8 696	8 327	8 488	6 964	6 921	6 897	6 283
Totalt	**92 718**	**72 536**	**96 995**	**101 375**	**95 781**	**83 940**	**79 346**	**82 208**	**82 854**	**66 930**
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	42 365	36 747	58 851	52 016	48 436	49 102	43 082	34 008	32 625	27 720
Eurasien	7 724	5 148	5 763	8 006	6 748	3 233	2 583	5 964	6 260	6 798
Amerika[6]	21 201	12 173	14 905	12 725	9 701	7 022	8 118	16 150	23 756	15 391
Asien	9 649	9 072	7 703	10 464	13 175	9 287	11 514	12 889	7 400	8 089
Afrika och Oceanien	4 991	3 759	4 458	4 784	4 412	4 449	4 465	4 004	3 570	3 053
Totalt	**85 930**	**66 899**	**91 680**	**87 995**	**82 472**	**73 093**	**69 762**	**73 015**	**73 611**	**61 051**
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	1 606	1 827	2 099	2 212	2 009	2 094	1 917	1 361	1 000	1 312
Eurasien	40	84	109	344	365	62	94	105	850	198
Amerika[6]	1 526	2 182	3 422	2 805	2 302	2 350	2 123	2 542	2 778	2 738
Asien	350	582	1 062	2 058	2 921	2 568	1 806	1 620	1 388	1 304
Afrika och Oceanien	914	511	1 085	1 063	808	1 179	859	1 139	837	798
Totalt	**4 436**	**5 186**	**7 777**	**8 482**	**8 305**	**8 253**	**6 799**	**6 767**	**6 853**	**6 350**
Totalt antal levererade fordon	**90 366**	**72 085**	**99 457**	**96 477**	**90 777**	**81 346**	**76 561**	**79 782**	**80 464**	**67 401**

6) Avser Latinamerika

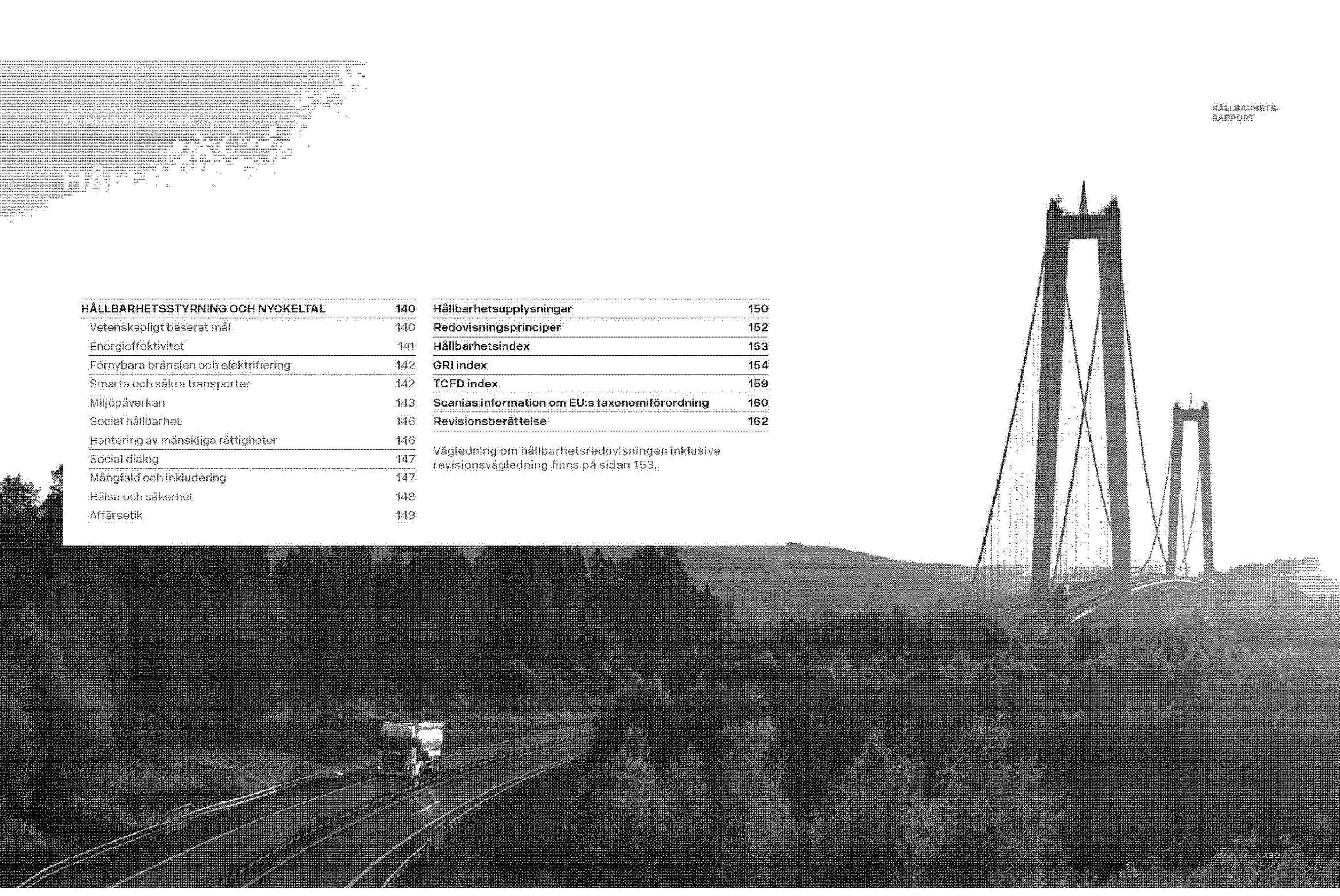
	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	4 846	3 807	4 150	5 968	3 938	3 272	2 664	2 823	2 719	3 664
Amerika	2 719	2 439	2 874	2 667	1 368	1 727	3 180	3 176	2 925	2 582
Övriga marknader	4 221	4 745	3 128	4 174	3 215	2 801	2 641	2 288	1 139	817
Totalt	**11 786**	**10 991**	**10 152**	**12 809**	**8 521**	**7 800**	**8 485**	**8 287**	**6 783**	**7 063**
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU28) [7]										
Lastbilar	246 829	231 742	323 357	322 276	303 909	302 527	265 769	223 187	237 325	221 188
Bussar	27 283	26 311	34 393	30 632	29 728	29 141	27 928	24 815	22 962	21 813
Antal anställda per 31 december [8]										
Produktion och centrala staber	28 340	25 825	25 224	25 941	24 298	21 736	20 453	18 304	19 069	17 663
Forskning och utveckling	5 249	4 229	4 651	4 203	3 908	3 900	3 801	3 671	3 596	3 509
Försäljnings- och servicebolag	19 205	18 896	20 345	20 966	20 166	19 718	19 331	18 395	17 549	16 734
Summa Fordon och tjänster	**52 794**	**48 950**	**50 220**	**51 110**	**48 372**	**45 354**	**43 585**	**41 370**	**40 214**	**37 906**
Financial Services	**1 206**	**1 061**	**1 058**	**993**	**891**	**889**	**824**	**759**	**739**	**691**
Totalt	**54 000**	**50 011**	**51 278**	**52 103**	**49 263**	**46 243**	**44 409**	**42 129**	**40 953**	**38 597**

7) 27 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Malta plus Norge och Schweiz).
8) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL	**140**
Vetenskapligt baserat mål	140
Energieffektivitet	141
Förnybara bränslen och elektrifiering	142
Smarta och säkra transporter	142
Miljöpåverkan	143
Social hållbarhet	146
Hantering av mänskliga rättigheter	146
Social dialog	147
Mångfald och inkludering	147
Hälsa och säkerhet	148
Affärsetik	149

Hållbarhetsupplysningar	**150**
Redovisningsprinciper	**152**
Hållbarhetsindex	**153**
GRI index	**154**
TCFD index	**159**
Scanias information om EU:s taxonomiförordning	**160**
Revisionsberättelse	**162**

Vägledning om hållbarhetsredovisningen inklusive revisionsvägledning finns på sidan 153.



HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL

Scania har ingen separat hållbarhetsstrategi. Istället är hållbarhet själva kärnan i affärsstrategin. Alla mål och aktiviteter ska bidra till en hållbar utveckling. Scanias övergripande syfte är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. För att uppnå det behöver Scania inte bara ta fram hållbara transportlösningar, utan också agera ansvarsfullt som företag – miljömässigt, socialt och etiskt.

Scanias fokusområden för hållbarhet de närmaste tio åren styrs av vår sociala och miljömässiga påverkan och dialogen med våra intressenter.

År 2016 etablerade vi Scanias hållbarhetsråd som ett forum för tvärfunktionell samordning av hållbarhetsfrågor där alla delar av företaget deltar. En viktig uppgift för rådet är att koordinera hållbarhetsarbetet, liksom att följa upp och åtgärda avvikelser i enlighet med affärsstrategins fyra identifierade nyckelområden: koldioxidminskning i den egna verksamheten och i leveranskedjan, hållbara transporter, social hållbarhet och cirkulär affär.

Vi utvärderar och följer upp resultaten av Scanias hållbarhetsarbete i förhållande till fastställda mål. För uppföljning har vi valt ut 18 nyckeltal inom hållbarhetsområden med hög relevans för Scanias påverkan, risk och produkternas livscykel. Utöver nyckeltalen i detta avsnitt finns ytterligare externt tillgänglig hållbarhetsinformation om Scania. På sidorna 150–151 finns en tabell med kompletterande hållbarhetsdata.

Risker och möjligheter relaterade till hållbarhet hanteras inom Scanias generella riskprocess, i vissa fall med stöd av ytterligare processer, exempelvis inom inköp. År 2020 antog Scania vetenskapligt baserade mål för koldioxidminskning. Dessa mål är integrerade i våra affärsmål och påverkar besluten inom samtliga affärsområden, från produktion och logistik till produktutveckling och försäljning.

Scania strävar efter att mäta påverkan från verksamheten ur ett livscykelperspektiv som omfattar såväl produkterna som hela värdekedjan. Vi utvärderar och utvecklar hela tiden vad och hur vi mäter.

Med en hög ambitionsnivå är det i vissa fall svårt att få fram kvalitativ information. Vi utökar vår informationsinhämtning så snart data av tillräcklig kvalitet finns tillgänglig. För varje nyckeltal finns en förklarande definition. Måluppfyllelsen följs regelbundet upp av Scanias ledning på olika nivåer.

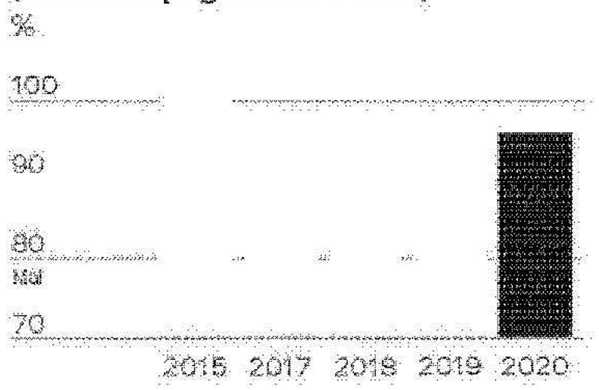
Vetenskapligt baserat mål – användningsfasen

Mer än 90 procent av Scanias totala koldioxidpåverkan uppstår när våra produkter används i drift. Vi arbetar mot utsläppsmålet för våra produkter genom att:

- förbättra effektiviteten hos traditionella produkter och tjänster
- övergå till förnybara bränslen i förbränningsmotorer
- öka andelen elektrifierade fordon och säkerställa att de drivs med el från förnybara källor.

Vi följer noga upp påverkan i användningsfasen och utvärderar de åtgärder vi vidtar. Scania tar hänsyn till bränslets hela livscykel (WtW, well-to-wheel) vid beräkning av fordonens utsläpp, det vill säga även utsläpp som uppstår exempelvis vid produktionen av bränslet eller elektriciteten.

Koldioxidutsläpp från produkter (vetenskapligt baserat mål)[1]



	%
2020	95,8
2019	95,1
2018	96,2
2017	98,4
2015	100,0

Grafen visar Scanias framsteg mot målet om 20 procents minskning av koldioxidutsläppen från produkter i användningsfasen. Med början på 100 procent år 2015 är målet att nå 80 procent senast år 2025. I dagsläget ligger vi på 95,8 procent, det vill säga en minskning med drygt 4 procent sedan 2015. Pandemin har påverkat våra marknader och försäljning på ett sätt som resulterat i minskad marknadsandel för regioner och segment som normalt uppvisar större CO_2-reduktion än andra. Detta ledde till att utsläppsnivån för scope 3 har ökat totalt trots reduktioner inom de flesta regioner och segment. Vi förväntar oss en normalisering på marknaden efter pandemin och en snabbare minskningstakt de närmaste åren tack vare ökad försäljning av elfordon, högre andel förnybart i kundernas bränsletankar, effektivare motorer och drivlinor samt ökat fokus på energieffektiviserande tjänster.

Mål

20 %

minskning av koldioxidutsläppen från 2015 till 2025 (koldioxidekvivalenter per km).

SCIENCE BASED TARGETS
DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

Definitioner:
1. Nyckeltal för klimatutsläppen i användningsfasen från alla lastbilar och bussar som produceras av Scania globalt under ett kalenderår, mätt enligt principen WtW (well-to-wheel) som koldioxidekvivalenter per körd fordons-km. Relevanta regionala faktorer, såsom den normala inblandningen av biodiesel och elmixens sammansättning, tas med i beräkningen. Utsläppen beräknas utifrån driftdata från våra uppkopplade fordon och avläsningar vid verkstadsbesök. Utgångsvärdet utgörs av de fordon som producerades år 2015. Indata är koldioxidekvivalenter per km under 12 månaders drift från och med månaden efter produktionsmånaden. Rapporteringen släpar därför efter ett år. Målet ligger enligt SBTi (Science Based Targets initiative) i linje med Parisavtalets scenario om en temperaturökning på mindre än två grader.

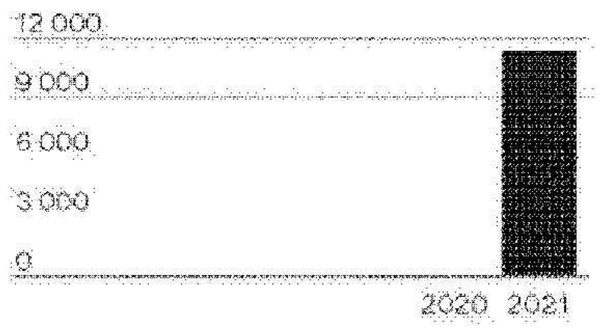
Energieffektivitet

Oavsett bränsletyp eller energikälla har energieffektivitet högsta prioritet för Scania. Bränsleförbrukningen är den viktigaste beslutsfaktorn för kunder som köper en lastbil eller buss idag. Att förbättra energieffektiviteten är ett viktigt sätt för oss att nå våra vetenskapligt baserade mål.

Scanias nya drivlina är en viktig milstolpe och gör stor skillnad här och nu genom att spara minst åtta procent bränsle. Bränslereduktionen är beräknad genom att jämföra den nya motorplattformen med den befintliga plattformen.

Förarens körteknik har stor inverkan på bränsleförbrukningen och därmed utsläppen. Vi arbetar ständigt för att göra fordonen mer energieffektiva och öka försäljningen av tjänster såsom Scanias förarutvärdering som leder till minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet. I takt med att vi ökar andelen flexibla underhållsavtal förbättras resursutnyttjandet i våra verkstäder, samtidigt som ståtiden minskar för kunderna. Med Scania ProCare som lanserades under 2021 tar vi nästa steg mot ökad fordonstillgänglighet med förbättrad underhållsplanering och förutsägbarhet för kunden.

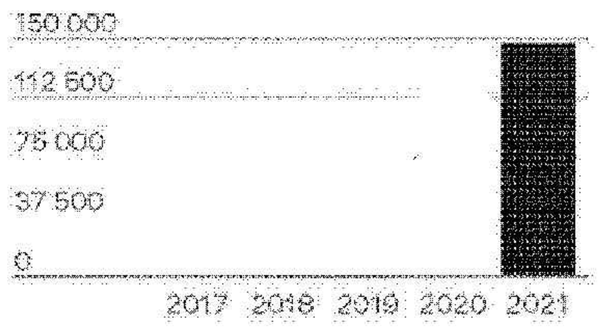
Scania Driver evaluation[2]
Antal abonnemang



Antal abonnemang	
2021	**11 277**
2020	2 075

Sedan lanseringen av Driver evaluation år 2020 har antalet användare ökat markant och vid utgången av 2021 hade vi 11 277 aktiva abonnemang. Utvärderingstjänsten ger transportörer insikt i förarnas körteknik och föreslår förbättringsåtgärder och förarna kan följa sina framsteg i en mobilapp.

Scania Flexible Maintenance[3]
Antalet aktiva kontrakt



Antalet aktiva kontrakt	
2021	**148 189**
2020	124 240
2019	106 322
2018	70 622
2017	42 084

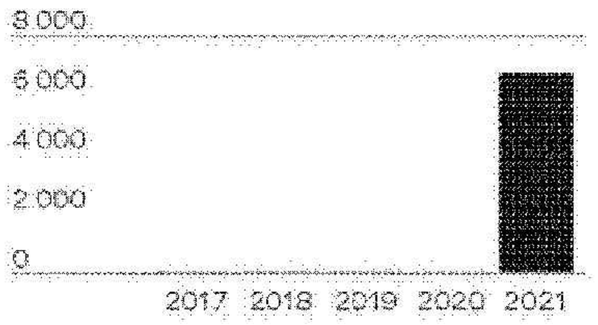
Under 2021 fortsatte antalet avtal med flexibelt underhåll att öka. Avtalen ger kunderna ett underhåll anpassat utifrån faktisk drift. Tillväxttakten var långt över förväntan för 2021 trots effekter från covid-19 och osäkerheten som rådde när prognoserna sattes.

Definitioner:
2. Antal Scaniafordon med aktiva abonnemang. Data från Scania Fleet Management där alla aktiva abonnemang per marknad ingår.
3. Antal aktiva avtal för Scania Underhåll med flexibla planer. Omfattar realtidsdata för 59 marknader från Scania Fleet Management.

Förnybara bränslen och elektrifiering

Ökad användning av förnybara bränslen och försäljning av elektrifierade fordon är avgörande för att Scania ska nå de vetenskapligt baserade målen. För att minska användningen av fossila bränslen måste vi förbättra tillgången till förnybara bränslen. Scania erbjuder marknadens bredaste utbud av förnybara och alternativa bränslelösningar. Alla Scania dieselfordon kan köras på HVO-biodiesel utan anpassning och utan begränsningar. Försörjningen av biogas är alltjämt en utmaning för transportbranschen. Trots att både produktion och distributionsnät är under utbyggnad, kommer naturgas att fortsätta bidra till övergången. Scania bidrar till omställningen genom samarbeten med partners från olika delar av transportekosystemet, alltifrån kunder och transportköpare till infrastruktur-leverantörer, bränsleproducenter, beslutsfattare och lagstiftare. Elektrifieringen av transportbranschen går snabbt. Scanias utbud av elektriska lösningar omfattar idag både hybrider och helt batteridrivna bussar och lastbilar – en produktportfölj som ska fortsätta att växa de kommande åren. Scania ska utöka sitt utbud av elektrifierade fordon varje år detta årtionde och målet är att elektrifierade fordon ska utgöra 10 procent av vår totala försäljningsvolym år 2025 och 50 procent år 2030.

Försäljning, alternativa bränslen och elektrifierade fordon[4]
Antal fordon



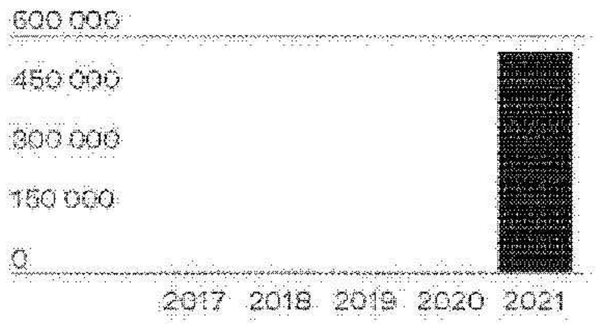
	Antal fordon
2021	**6 638**
2020	6 063
2019	6 631
2018	4 538
2017	3 543

Ökad försäljning av lastbilar för gas och FAME, liksom hybrider och batterilastbilar, innebar att andelen alternativ till diesel för lastbilar gick från 5,1 till 5,8 procent av den totala lastbilsförsäljningen. Den totala volymen för buss gick ner men lyckades ändå behålla andelen alternativa bränslen på 45–50 procent. Minskningen av totala volymen för bussar resulterade dock i en lägre andel av alternativ till diesel på en total nivå, trots att nivån för lastbilar ökade både i volym och som andel.

Smarta och säkra transporter

Digitalisering är nyckeln till effektiva, smarta och säkra transporter. Sedan 2011 standardutrustar Scania alla nya fordon med kommunikationsenheten Scania Communicator. Enheten samlar in driftdata som vi analyserar och använder för att skräddarsy lösningar som förbättrar effektiviteten i hela värde-kedjan, vilket gynnar både våra kunder och kundernas kunder. Uppkopplingen av fordon behövs för att vi ska kunna bedöma vår påverkan i användningsfasen och utveckla tjänster som minskar den, liksom för att utvärdera effektiviteten i våra åtgärder.

Uppkopplade fordon[5]
Antal fordon



	Antal fordon
2021	**559 051**
2020	489 113
2019	434 117
2018	349 396
2017	285 956

Kunderna fortsatte under 2021 att värdesätta uppkopplingen av fordon och 64 procent av vår 10-års rullande vagnpark är nu upp-kopplad. Det utgör en bra grund för vårt fortsatta arbete med att möjliggöra smarta och säkra transporter. Trots bristen på halvledare blev tillväxten starkare än väntat och vid utgången av 2021 hade vi 559 051 uppkopplade fordon.

Definitioner:
4. Antal fakturerade produkter globalt (lastbilar och bussar) för gas, etanol (ED95) och FAME samt hybrid-, batteri- och bränslecellsfordon. Data kommer från säljorganisation. Data från tidigare år som byggde på inkomplett information gällande FAME har korrigerats.
5. Ackumulerat antal uppkopplade Scaniafordon (uppkopplade motorer ingår ej). Data från den nya databasen Quicksight som möjliggör uppföljning månadsvis.

Miljöpåverkan

Att förebygga miljöpåverkan i hela värdekedjan genom att minska utsläppen och förbättra resurs- och energieffektiviteten är en naturlig del av det dagliga arbetet på Scania. Den direkta påverkan från vår egen verksamhet härstammar från produktionsprocesserna och Scanias anläggningar och kontor runtom i världen. Därutöver har vi en indirekt miljöpåverkan genom de material vi köper in för att tillverka fordon och genom den logistik som krävs för vår verksamhet.

En del av Scanias strategiska hållbarhetsarbete gäller området "koldioxidminskning i den egna verksamheten och i leverantörskedjan", som bland annat består av att minska utsläppen motsvarande scope 1 och 2 i den internationella redovisningsstandarden GHG-protokollet. Vi arbetar också för att minska koldioxidutsläppen i leveranskedjan med fokus på de inköpta material som har störst påverkan, liksom med minskning av utsläppen i vår egen logistik. Måluppfyllelsen och avvikelser från strategin följs kontinuerligt upp och hanteras av Scanias hållbarhetsråd.

Scanias miljöledningssystem bygger på ISO 14001 och regleras av vår globala miljöpolicy. Syftet med policyn är att Scania ska hålla högsta internationella standard inom alla miljöområden. Vår produktutveckling och alla produktionsanläggningar är certifierade enligt ISO 14001 och anläggningarna har de tillstånd som krävs i respektive land. Utöver lag- och tillståndskraven kan Scanias verksamhet omfattas av andra lokala krav och regelverk.

I hållbarhetsarbetet använder sig Scania av försiktighetsprincipen och ett livscykelperspektiv. Kärnvärdet Eliminering av slöseri är ledstjärnan när vi kontinuerligt förbättrar våra processer vad gäller bland annat koldioxidutsläpp, energianvändning, avfall och vattenanvändning. Hållbarhetsarbetet är en del av det dagliga arbetet och omfattas av våra metoder för riskhantering och kontinuerlig förbättring. Vårt tuffa mål för minskning av koldioxidutsläppen i hela verksamheten är godkänt av SBTi (Science Based Targets initiative). Till år 2025 ska vi minska koldioxidutsläppen med 50 procent jämfört med 2015 både i vår industriella och kommersiella verksamhet. Vi har också satt mål för vår logistik, energi- och vattenanvändning och andelen fossilfri elektricitet. Dessutom har vi strategier för att minska påverkan från material och komponenter som köps in, såsom aluminium, järn, stål, plast och batterier.

Alla hållbarhetsnyckeltal följs noga upp av Scanias ledning.

Scania har tagit fram principer inom områdena energi, avfall, kemikalier, vatten och utsläpp som vägleder medarbetarna i deras arbete. Principerna beskriver bakgrunden, ambitionen och hur medarbetarna kan agera på ett ansvarsfullt sätt för att minska miljöpåverkan.

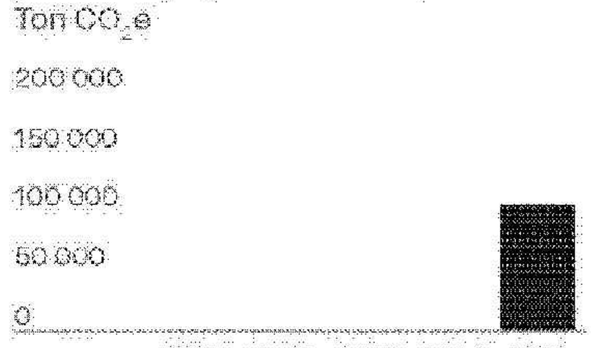
Under 2021 introducerade Scania en ny grundläggande onlineutbildning som finns tillgänglig på 29 språk och är obligatorisk för alla medarbetare. Det finns också en mer omfattande utbildning för chefer. Vi använder ett internt revisionsprogram för att kontinuerligt utvärdera processer, metoder och måluppfyllelse, däribland granskning av miljöledningssystemet.

Under 2021 inträffade inga olyckor som ledde till betydande skador på miljön eller stora kostnader för sanering.

+ Läs om vårt miljöarbete

Koldioxidutsläpp från egen verksamhet (vetenskapligt baserat mål)[6]

Ton CO_2e



	Ton CO_2e
2021	105 800
2020	100 500
2019	128 100
2018	129 900
2015	167 400

Under 2021 gick våra anläggningar för högtryck, till skillnad från 2020 då många anläggningar periodvis var stängda vilket medförde att de totala utsläppen ökade jämfört med 2020. Jämfört med 2015 ser vi dock en reduktion på 37 procent. Med en tydlig plan för de kommande åren känner vi oss trygga med målet för 2025.

Mål

50 %

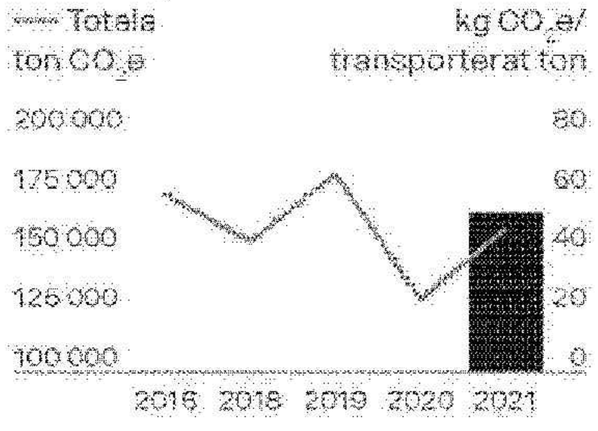
minskning av koldioxidutsläppen från både vår industriella verksamhet och kommersiella verksamhet jämfört med 2015.

SCIENCE BASED TARGETS
DRIVING AMBITIOUS CORPORATE CLIMATE ACTION

Definitioner:

6. Utsläpp av växthusgaser i scope 1 och 2 enligt GHG-protokollet (läs mer på sidan 152). Omfattar Scanias industriella verksamhet och kommersiella nätverk globalt. Beräkningarna av växthusgasutsläpp för 2021 är delvis baserade på data från 2020 på grund av brister i datainsamlingen i försäljningsnätet. En uppskattning av ökad aktivitet jämfört med 2020 är inräknad på grund av att 2020 resultatet var påverkat covid-19. Verksamheten har legat på en högre nivå under 2021. Data för 2015-2019 har räknats om på grund av förbättringar i datakvaliten för tidigare år. De tidigare värdena var för lågt räknade. Målet ligger enligt SBTi i linje med 1.5-gradersscenariot i Parisavtalet.

Koldioxidutsläpp från landtransporter[7]



	Totala ton CO_2e	kg CO_2e/ transporterat ton
2021	**160 177**	**53**
2020	130 301	55
2019	163 021	53
2018	154 736	53
2016	174 366	72

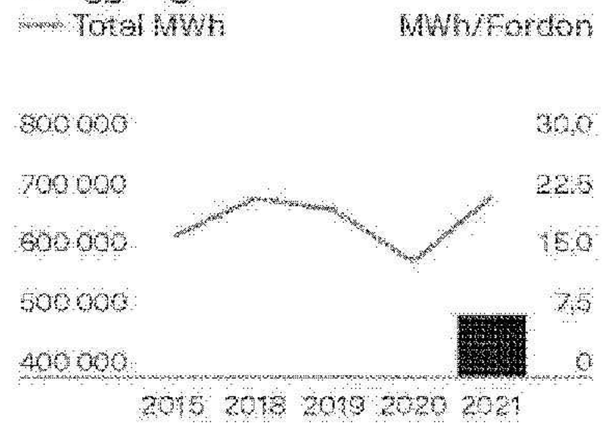
Koldioxidutsläppen per transporterat ton minskade från 55 kg till 53 kg, trots störningar i leveranskedjan på grund av covid-19 och bristen på halvledare. Utsläppen per transporterat ton är nu 26 procent lägre än basåret 2016. Ett nytt, mer precist utsläppsberäkningssystem påverkar värdena och basåret är omräknat från 51 kg till 72 kg koldioxidekvivalenter per transporterat ton. Värdet från 2018 beräknas genom det gamla systemet och visar en något mindre omfattning. En ökad andel transporter med tåg bidrog till utsläppsminskningen, liksom användningen av alternativa bränslen.

Mål

50 %

minskning av koldioxidutsläppen från landtransporter per transporterat ton från 2016-2025.

Energianvändning i industriella anläggningar[8]



	Total MWh	MWh/Fordon
2021	**704 362**	**7,6**
2020	593 828	8,2
2019	681 574	7,0
2018	700 010	6,9
2015	639 812	9,2

Med produktionen tillbaka på höga nivåer ökade den totala energianvändningen 2021 jämfört med 2020, medan användningen per producerat fordon minskade kraftigt. Per fordon har användningen minskat med 7,3 procent sedan 2015.

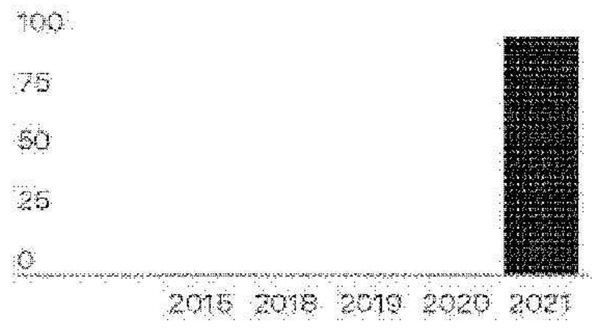
Mål

25 %

minskning av energianvändningen i vår industriella verksamhet per fordon 2015-2025.

Fossilfri elektricitet[9]

% av total GWh



	% av total GWh
2021	**99,96**
2020	99,74
2019	95,53
2018	94,49
2015	19,33

Under 2021 använde Scanias anläggningar till 99,96 procent fossilfri elektricitet. De sista 0,04 procenten kunde ej täckas på grund av bristande tillgång på vissa marknader. Scania fortsätter att följa användningen av fossilfri elektricitet med sikte ständigt inställt på 100 procent.

Mål

100 %

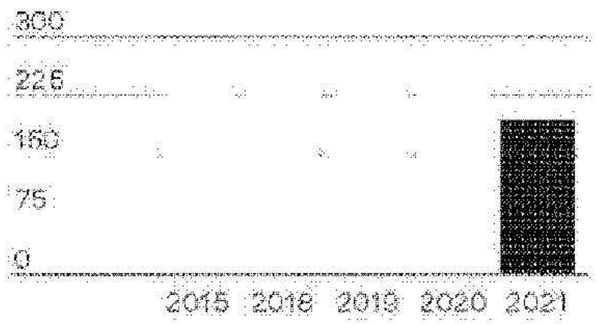
av vår verksamhet ska drivas med fossilfri elektricitet, där förutsättningar finns.

Definitioner:

7. Totala utsläpp av koldioxidekvivalenter i kg från Scanias landtransporter per transporterat ton. Omfattar vägtransport, kortare sjö- och tågtransport av produktionsmaterial till våra anläggningar, vårt förpackningsnät, transport av fordon till första adress enligt INCOTERM (International Commercial Terms) och transport av reservdelar till våra verkstäder. 2021 infördes ett nytt beräkningssystem. Värdet för 2018 är fortfarande de gamla systemet resterande år har räknats om enligt det nya systemet.
8. Energianvändning i alla Scanias industriella anläggningar, inklusive bränsle för motortester. Anläggningarna finns i Södertälje, Luleå, Oskarshamn, Słupsk, Angers, Zwolle, Meppel, São Bernardo, Tucumán, Taipei, Kuala Lumpur, Bangalore och Johannesburg.
9. Inköpt och egenproducerad fossilfri elektricitet som andel av total GWh som används under ett år i Scanias industriella anläggningar. Anläggningarna finns i Södertälje, Luleå, Oskarshamn, Słupsk, Angers, Zwolle, Meppel, São Bernardo och Tucumán. Omfattar även regionala produktcenter i Indien, Malaysia, Taiwan och Sydafrika. Gäller endast marknader med avreglerad elmarknad och tillgång till fossilfria alternativ via elnätet.

Ej återvunnet avfall[10]

Kg/Fordon



	Kg/Fordon
2021	**194**
2020	227
2019	240
2018	227
2015	299

Mängden ej återvunnet avfall per producerat fordon fortsatte att minska under 2021 till 194 kg, en minskning med 35 procent sedan 2015.

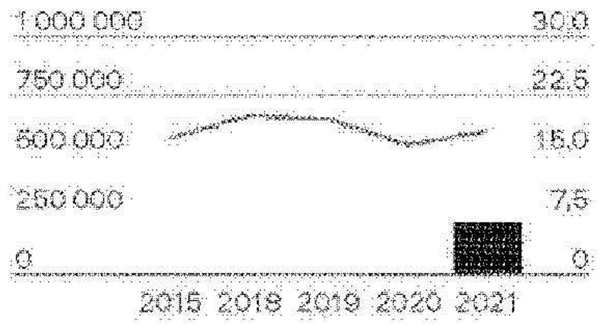
Mål

50 %

minskning av ej återvunnet avfall i vår industriella verksamhet per producerat fordon från 2015-2025.

Vattenanvändning[11]

—— Total m³ m³ per Fordon



	—— Total m³	m³ per Fordon
2021	**602 357**	**6,5**
2020	542 724	7,5
2019	651 316	6,7
2018	665 751	6,6
2015	571 391	7,2

Användningen av vatten per producerat fordon minskade under 2021 till 6,5 kubikmeter.

Mål

40 %

minskning av vattenanvändningen per fordon från 2015-2025.

Definitioner:

10. Mängden avfall skickat för energiåtervinning eller deponering per producerat fordon vid Scanias industriella anläggningar. Anläggningarna finns i Södertälje, Luleå, Oskarshamn, Słupsk, Angers, Zwolle, Meppel, São Bernardo, Tucumán, Taipei, Kuala Lumpur, Bangalore och Johannesburg.
11. Användningen av färskvatten per producerat fordon i Scanias industriella anläggningar. Anläggningarna finns i Södertälje, Luleå, Oskarshamn, Słupsk, Angers, Zwolle, Meppel, São Bernardo, Tucumán, Taipei, Kuala Lumpur, Bangalore och Johannesburg.

Social hållbarhet

Social hållbarhet har hög prioritet i Scanias affärsstrategi. Den strategiska utvecklingen på området bedrivs i en tvärfunktionell arbetsprocess och i nära samarbete med externa specialister, bland annat från Volkswagen- och Tratonkoncernerna.

Vår plan för social hållbarhet (People Sustainability Roadmap) omfattar de prioriterade områden där Scania påverkar människor i olika delar av produkternas livscykel, bland annat hållbara transporter (i enlighet med FN:s Agenda 2030) och mänskliga rättigheter.

Scania respekterar och betonar vikten av mänskliga rättigheter i vår egen verksamhet och i värdekedjan, i enlighet med FN:s principer för företag och mänskliga rättigheter. Utöver vår policy för mänskliga rättigheter har vi också kompletterande policyer, exempelvis en anställningspolicy. Under 2021 kartlade vi våra viktigaste områden inom mänskliga rättigheter, det vill säga områden där Scania har störst påverkan och har störst risk (se sidan 19). Här ingår frågor som sedan länge är naturliga delar av Scanias verksamhet, såsom hälsa och säkerhet, anständiga arbetsvillkor, social dialog samt mångfald och inkludering. Scania hanterar frågor inom dessa prioriterade områden antingen med problemspecifika insatser, exempelvis vad gäller anställning, eller i särskilda system avsedda för hantering av mänskliga rättigheter.

Hantering av mänskliga rättigheter

Vi vet att några av de allvarligaste riskerna kopplade till mänskliga rättigheter och arbetsvillkor finns i vår leveranskedja. Scania köper in material, komponenter och andra resurser från omkring 1 000 direkta och mer än 10 000 indirekta leverantörer runtom i världen. Vi övervakar och förebygger risker gällande mänskliga rättigheter i hela leveranskedjan. Vi kräver att våra leverantörer håller högsta standard och agerar i enlighet med våra policyer och riktlinjer angående mänskliga rättigheter och arbetsvillkor i leveranskedjan. I samarbete med Volkswagen Group har vi utvecklat ett gemensamt arbetssätt som ökar vårt inflytande och stärker transparensen i frågor som gäller mänskliga rättigheter. Volkswagenkoncernen har också ett gemensamt system för utvärdering av leverantörers hållbarhetsarbete och år 2020 infördes ett system för råmaterial. Under 2021 tillkom ett system för vederbörlig aktsamhet (due diligence) gällande mänskliga rättigheter som omfattar andra material än råmaterial.

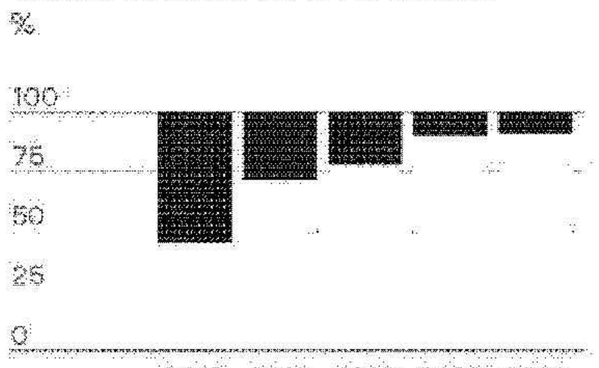
Scania arbetar nu för att integrera hanteringen av risker och vederbörlig aktsamhet (due diligence) kopplat till mänskliga rättigheter i de ordinarie processerna.

Samtliga enheter inom Scania granskades under 2021 avseende risker för mänskliga rättigheter, som en del av Volkswagenkoncernens årliga riskprocess. Vi utvecklar också egna rutiner för utvärdering av mänskliga rättigheter.

Exempelvis har vi infört en policy för arbetsvillkor som anger minimistandarder för arbetstid, veckovila, semester och sjukfrånvaro för samtliga medarbetare. Policyn innehåller även regler för anställning och avskedande.

Under 2021 utvecklade Scania en onlineutbildning i mänskliga rättigheter som alla medarbetare har tillgång till. Utbildningen fokuserar på att ge bakgrundskunskap till området mänskliga rättigheter samt information om Scanias påverkan och ansvar inom området.

Hållbarhetsrisk för leverantörer[12]



	A	B	C	N/A
2021	**38**	**42**	**11**	**9**
2020	37	40	13	10
2019	29	33	16	22
2018	20	23	29	29
2017	16	14	15	55

Under 2021 lyckades vi öka det genomsnittliga hållbarhetsbetyget för våra leverantörer, trots att vi införde högre krav med ett reviderat självskattningsformulär, version 4.0. Vårt mål är att majoriteten av leverantörerna ska ha högsta betyg (A) och att andelen högriskleverantörer med det lägsta betyget (C) ska minimeras. Befintliga och nya leverantörer av både komponenter och tjänster bedöms inom områdena arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet, affärsetik, miljö, leverantörshantering och råmaterialhantering.

Mål

65 %
leverantörer med högsta betyg (A) år 2025.

0
leverantörer med lägsta betyg (C) år 2025.

Definition:
12. Betyget tar hänsyn till risken i olika länder, en granskningspoäng och ett självskattningsformulär. Bedömer befintliga och nya leverantörer av komponenter och tjänster inom områdena arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet, affärsetik, miljö, leverantörshantering och råmaterialhantering. Ambitionen är att alla leverantörer både befintliga och nya ska granskas. Leverantörsgruppen märkt N/A har ännu inte granskats fullt.

Social dialog

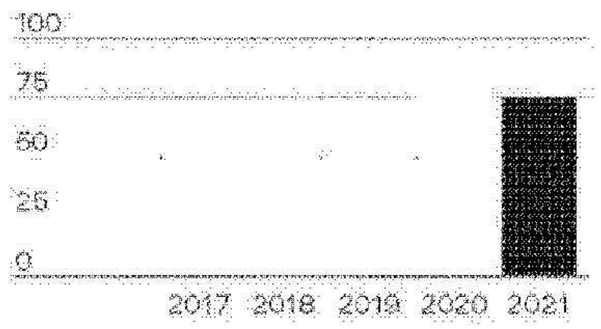
Scania anser att goda relationer och social dialog är gynnsamt för såväl arbetsmiljön som företagets resultat. Framförallt är social dialog en viktig förutsättning för att åstadkomma en rättvis omställning i enlighet med Parisavtalet, liksom för Scanias pågående förändringsresa.

Scania European Committee (SEC) är vårt högsta arbetsrättsliga forum, där vi kontinuerligt informerar och rådfrågar medarbetarrepresentanter från hela världen. Engagemanget från medarbetar-representanterna spelar traditionellt en viktig roll i koncernens bolag. SEC har omfattande rätt till inflytande och har utökats till att omfatta representanter från länder utanför EU.

Scania är en av initiativtagarna till Global Deal, ett högnivåpartnerskap mellan länder, organisationer och företag. Global Deal arbetar för att uppfylla FN:s Agenda 2030, med fokus på arbetsvillkor och jämlikhet. Med utgångspunkt i Scanias principer för medarbetarrelationer, och i samarbete med representanter för medarbetarna, utvecklas ett koncept som ska främja deltagandet och dialogen mellan företagsledning och medarbetar-representanter. Konceptet ska bli tillgängligt under 2022.

Kollektivavtal[13]

%



	%
2021	**75**
2020	60
2019	73
2018	71
2017	71

Vi arbetar fortlöpande med att säkerställa att medarbetarna har rätt och möjlighet att föra dialog med företaget, liksom att arbetsvillkoren är goda. Ett sätt att mäta detta är andelen anställda som omfattas av kollektivavtal. För 2021 var andelen 75 procent.

Mål

100 %

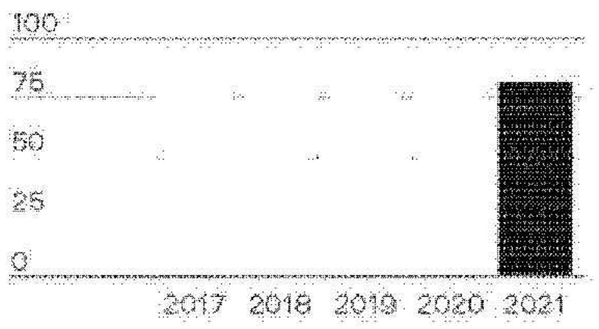
Vårt mål är att samtliga anställda ska ha möjlighet att ingå kollektivavtal eller på annat sätt föra en konstruktiv dialog.

Mångfald och inkludering

Mångfald bland medarbetarna är avgörande för Scanias framgång. En blandning av färdigheter och perspektiv, i kombination med ett tryggt och inkluderande arbetsklimat, är en förutsättning för att Scania ska kunna leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Programmet Skill Capture är avsett att bredda vår horisont till att omfatta fler typer av mångfald, inte bara exempelvis kön och kulturell bakgrund, utan även personlighet och erfarenhet. Programmet hjälper oss också att bli mer inkluderande. Det används på alla nivåer i organisationen och omfattar hela processen från uppmärksammande av ett problem till åtgärd. Vi utvecklar kontinuerligt vår företagskultur och utformar strategin för mångfald med hjälp av det samlade kunnande som finns inom organisationen. För att öka medvetenheten om Skill Capture utbildar vi både chefer och medarbetare i programmet.

Mångfald och inkludering[14]

%



	%
2021	**81**
2020	80
2019	79
2018	79
2017	78

Trots covid-19 har vi gjort fortsatta framsteg inom mångfald och inkludering. Mer än 48 000 medarbetare fick möjlighet att delta i 2021 års medarbetarundersökning, vilket var fler än tidigare år. Programmet Skill Capture ger Scanias olika marknader möjlighet att belysa frågor som är relevanta för den lokala arbetsmiljön.

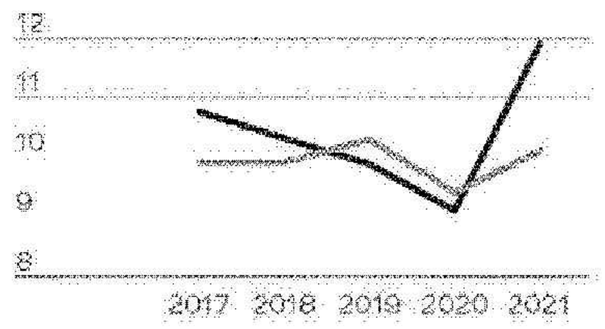
Mål

>85 %

på de relevanta frågorna i medarbetarundersökningen Employee Satisfaction Barometer.

Jämställda möjligheter[15]

Kvinnor — Män



	Kvinnor	Män
2021	**10,10**	**11,90**
2020	9,40	9,10
2019	10,30	9,88
2018	9,90	10,31
2017	9,99	10,76

Årets resultat visar en skillnad på 1,8 procentenheter (1,8 procentenheter = 104 individer) mellan män och kvinnor i ledningen, vilket är en ökning från 2020 års resultat. Vi fortsätter vårt arbete, både med analyser för att säkra förståelsen av bakomliggande orsaker, såväl som vår förmåga inom mångfald och inkludering. Målet – lika möjligheter – består fortfarande.

Mål

JÄMSTÄLLDA

möjligheter för män och kvinnor att få en chefsbefattning.

Hälsa och säkerhet

I ett hållbart samhälle är hänsyn till medarbetares säkerhet och hälsa en självklarhet och för Scania som ledande i omställningen till hållbara transporter har det högsta prioritet. Vårt mål är att upprätthålla och främja säkerheten, hälsan och välmåendet på arbetet för alla medarbetare och för besökare vid våra anläggningar, i enlighet med Scanias principer och kärnvärden. Vi eftersträvar en hållbar arbetsplats och en säker, hälsosam arbetsmiljö. Vi ska efterleva alla gällande lagar och regler upprättade av nationella myndigheter såväl som Scanias egna mål.

I strävan att vara en arbetsgivare av högsta klass med de bästa medarbetarna ska alla våra aktiviteter utgå från principen att "Med goda arbetsförhållanden kan alla skador och hälsoproblem undvikas".

Scanias hälso- och säkerhetspolicy är det globala vägledande dokumentet och lägger grunden för ledningssystemet. Scania håller på att kontinuerligt utveckla ett globalt ledningssystem som är i linje med kraven för ISO 45001.

Scanias policy för hälsa och säkerhet är det gemensamma styrdokument som ligger till grund för vårt styrsystem. Utveckling pågår av ett koncerngemensamt styrsystem som uppfyller ISO 45001.

Policyn för hälsa och säkerhet är inte bara till för att förhindra skador och ohälsa, utan också att skapa goda arbetsförhållanden. Ett stort steg mot datastyrt beslutsfattande inom hälsa och säkerhet var introduktionen av ett nytt system för hantering av incidenter och risker i arbetsmiljön.

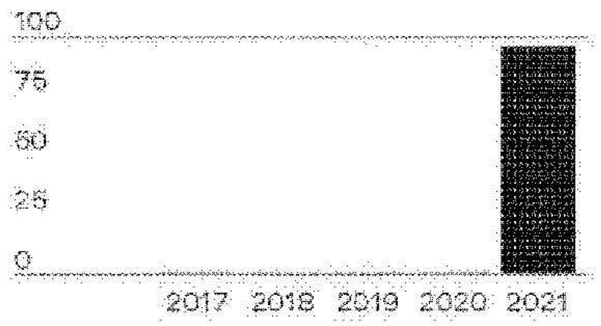
Utöver policyn har Scania också riktlinjer för hälsa och säkerhet som beskriver grundförutsättningarna för en säker och hälsosam arbetsplats. Dessa stöddokument styr allt hälso- och säkerhetsarbete i organisationen. Stöddokumenten är uppdelade på fyra områden: organisation, arbetsplatsutformning och arbetsvillkor, hantering av hälso- och säkerhetsrisker och lära av erfarenheter. De fyra områdena hänger samman i en kontinuerlig process där uppföljning, lärande och ständiga förbättringar är centralt.

Under 2021 inträffade tragiskt nog ett dödsfall i Colombia där en Scaniamedarbetare förolyckades. Ett dödsfall har också inträffat på en oberoende Scaniaverkstad i Frankrike.

Händelserna har utretts med fokus på bakomliggande orsaker. Åtgärder kommer att vidtas för att förhindra att sådana olyckor inträffar igen.

Frisknärvaro[16]

%



	%
2021	**95,43**
2020	96,41
2019	96,53
2018	96,25
2017	96,21

Frisknärvaron har minskat något under 2021 på grund av covid-19-situationen och relaterade restriktioner men är fortfarande uppe på en hög nivå.

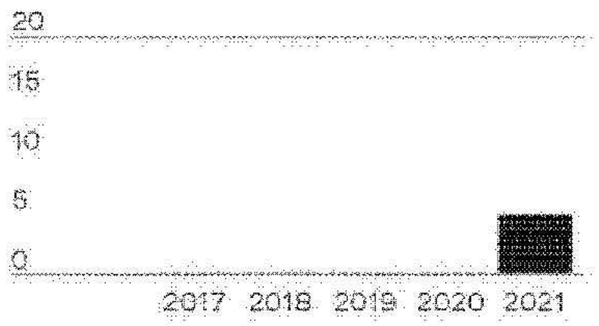
Mål

97 %

frisknärvaro.

Olyckor med sjukfrånvaro[17]

Antalet olyckor per miljon arbetade timmar



	Antalet olyckor per miljon arbetade timmar
2021	**4,90**
2020	5,30
2019	5,40
2018	4,10
2017	8,99

Antalet olyckor minskade under 2021 och ligger under vår målsättning.

Mål

5

eller färre olyckor per miljon arbetade timmar.

Definitioner:

13. Andel anställda som omfattas av centrala eller lokala kollektivavtal. Data hämtas från Scanias databas för medarbetare, dit marknaderna rapporterar manuellt varje år. Omfattar följande marknader: Sverige, Benelux, Frankrike, Brasilien, Argentina, Chile, Mexiko, Finland, Danmark, Norge, Spanien, Italien, Kroatien, Slovenien, Bosnien, Serbien, Nordmakedonien, Portugal, Tjeckien, Ungern, Slovakien, Botswana, Kenya, Tanzania, Australien, Tyskland, Österrike och Sydkorea.
14. Medarbetarnas uppfattning om Scanias klimat för mångfald och inkludering, från den årliga medarbetarundersökningen. Nyckeltalet är ett viktat resultat av tre frågor gällande de anställdas uppfattning om mångfald och inkludering på arbetsplatsen. Omfattar 43 länder där Scania har verksamhet.
15. Andel kvinnliga chefer i förhållande till andel kvinnliga anställda jämfört med samma antal för män. Detta omfattar Scanias globala verksamhet och inkluderar inte konsulter.
16. Närvarotimmar i förhållande till definierade totalt antal arbetstimmar för delar av Scanias globala verksamhet, (11 enheter inkluderade) industriverksamhet och kommersiella platser i Norge och Thailand omfattas. Hämtas från medarbetarsystemet.
17. Totalt antal arbetsrelaterade olyckor med Scaniamedarbetare med efterföljande sjukfrånvaro i förhållande till 1 miljon arbetstimmar för industriverksamhet (inklusive regionala produktcentra och logistikcentra). Information insamlad från incident- och riskhanteringssystemet TIA för en majoritet av enheterna och kompletterad med data från medarbetarsystemet. Antal arbetade timmar hämtas från den industriella verksamheten.

Affärsetik

Scania har nolltolerans mot korruption och oetiska affärsmetoder. Vi upprätthåller en hög etisk standard oavsett var i världen vi verkar. Scanias uppförandekod sätter ramarna för alla medarbetare och vägleder oss i hur vi ska agera. Alla nya medarbetare ska intyga att de har läst uppförandekoden och alla högre chefer intygar varje år att de har efterlevt den. Utöver uppförandekoden har Scania andra, mer detaljerade koncernpolicyer. Policyerna täcker in efterlevnadsfrågor såsom gåvor och sponsring, förmåner till och från affärspartners, smörjpengar (facilitation payments), penningtvätt, konkurrenslagstiftning, intressekonflikter och vederbörlig aktsamhet (due diligence) gentemot mellanhänder.

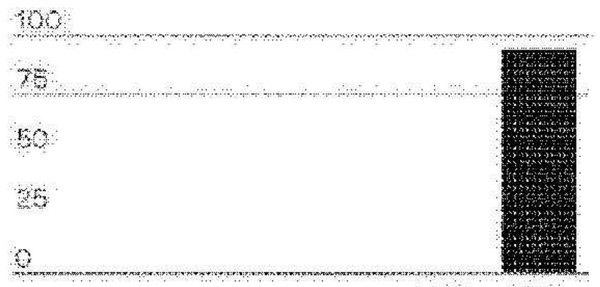
Vi undersöker för närvarande hur vi kan integrera affärsetik och mänskliga rättigheter i våra befintliga processer för vederbörlig aktsamhet (due diligence). Scania Group Compliance är en central funktion som regionalt och lokalt ansvarar för Scanias program för efterlevnad och affärsetik. Funktionen ger råd och stöd och utbildar i affärsetiska frågor. Scanias efterlevnadsprogram har ledningens fulla uppmärksamhet och har införts globalt i organisationen.

Scania ska vara en förkämpe för integritet och etiska affärsmetoder både gentemot affärspartners och samhället i stort. Våra affärspartners genomgår en granskning och förväntas hålla samma höga etiska standard som Scania. För leverantörer finns standarderna angivna i Scanias uppförandekod för leverantörer, medan de oberoende medlemmarna av vårt återförsäljarnät lyder under Scanias uppförandekod för oberoende distributörer. Scania är också stödjande medlem i Institutet Mot Mutor och medlem i Transparency internationals svenska näringslivsforum.

Bedömning och hantering av risker är en viktig del av Scanias efterlevnadsarbete. Korruption och andra affärsetiska risker omfattas därför av Scanias ordinarie riskbedömningar som genomförs årligen i hela organisationen. Dessutom genomförs vartannat år en mer omfattande och detaljerad riskbedömning med inriktning på korruption. Under 2021 genomfördes denna bedömning på samtliga Scania enheter.

Ett annat viktigt verktyg i Scanias affärsetiska arbete är visselblåsarsystemet, med flera olika kanaler för rapportering av misstänkta etiska övertramp av Scaniamedarbetare. Det finns också etablerade rutiner för internutredningar.

Utbildning i uppförandekod[18]
Antal utbildade medarbetare



	%
2021	94
2020	61

Med två år sedan utbildningen släpptes har 94 procent av medarbetarna genomgått onlineutbildning i Scanias uppförandekod.

Kursen är obligatorisk för alla medarbetare och upprepas vartannat till vart fjärde år beroende på typ av roll.

Mål

100 %

av medarbetarna har utbildats i Scanias uppförandekod.

Definition:
18. Scania har flera specialiserade affärsetikutbildningar, både online och på plats. Nyckeltalet anger andelen anställda (ackumulerat) som har genomgått utbildningen i Scanias uppförandekod. Utbildningen lanserades 2020 och finns tillgänglig på 34 språk.

HÅLLBARHETSUPPLYSNINGAR

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Utsläpp							
Scope 1: Direkta växthusgasutsläpp, 1 000 ton koldioxidekvivalenter	88	84	92	95	95	93	95
Scope 2: Indirekta växthusgasutsläpp, 1 000 ton koldioxidekvivalenter	18	16	36	35	34	49	73
Scope 3: Växthusgasutsläpp i värdekedjan, 1 000 ton koldioxidekvivalenter	99 974	81 952	108 843	118 311			
Övriga utsläpp (Out of scope), ton koldioxidekvivalenter	8 765	5 510	3 674	3 831	1 258	1 256	1 323
Kväveoxid från motortester, ton	38	18	36	42	46	43	47
Svaveloxid från motortester, ton	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	0,13
Flyktiga organiska föreningar (VOC), ton	297	261	353	417	314	241	238
Flyktiga organiska föreningar (VOC), kg/fordon	3,2	3,6	3,6	4,1	3,3	2,9	3
Ozonnedbrytande ämnen (ODS)							
Klorfluorföreningar i installationer, kg	0	0	0	0	0	0	0
Antal producerade fordon	92 718	72 356	96 995	101 375	95 781	83 940	79 346
Energi							
Elektricitet, gigajoule	1 662 120	1 432 800	1 620 000	1 666 800	1 634 400	1 540 800	1 504 800
Fjärrvärme, gigajoule	425 520	309 600	363 600	327 600	313 200	331 200	270 000
Fossilbränsle, gigajoule	393 840	367 200	468 000	514 800	511 200	489 600	511 200
Förnybara bränslen, gigajoule	63 000	27 000	19 080	7 560	11 160	15 120	14 400
Totalt, gigajoule	2 544 480	2 136 400	2 469 600	2 520 000	2 469 600	2 376 000	2 300 400
Per fordon, gigajoule	27,36	29,52	25,56	24,84	25,92	28,44	29,16
Vatten							
Inköpt kommunalt vatten, m^3	476 650	401 452	496 992	483 776	442 983	521 301	408 763
Grundvatten, m^3	125 707	141 273	154 324	181 976	173 031	164 610	162 628
Per fordon, m^3	6,5	7,5	8,7	6,6	6,4	8,2	7,2
Totalt, m^3	602 357	542 724	651 316	665 751	616 014	685 911	571 391
Ytvatten	4 632 558	4 588 677	4 524 924	4 957 418	5 031 278	4 549 199	3 103 748

	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Avfall							
Icke farligt avfall skickat för materialåtervinning, ton	107 038	83 249	104 300	107 500	96 000	87 250	81 300
Farligt avfall skickat för materialåtervinning, ton	2 629	2 158	3 100	3 500	3 650	3 600	3 200
Icke farligt avfall skickat för energiåtervinning, ton	8 921	8 171	10 300	11 700	10 850	11 850	9 700
Farligt avfall skickat för energiåtervinning, ton	3 788	3 158	6 800	4 800	5 950	6 500	6 200
Icke farligt avfall skickat för deponering, ton	1 577	2 720	3 300	3 000	2 700	2 550	2 900
Farligt avfall skickat för deponering, ton	3 677	2 972	3 400	3 900	3 450	3 950	6 100
Totalt, ton	127 630	102 428	131 200	134 400	122 600	114 700	109 400
Per fordon, ton	1,38	1,41	1,35	1,33	1,28	1,37	1,38
Hälsa och säkerhet							
Antal medarbetare som omfattas av ledningssystem inom säkerhet och hälsa	30 411	28 017	27 087	26 209	23 232	21 326	
Andel medarbetare som omfattas av ledningssystem för säkerhet och hälsa	60%	59%	56%	55%	53%	51%	
Antal dödsfall orsakade av arbetsskada hos medarbetare	1	0	1	1	1	0	
Antal dokumenterade arbetsskador med sjukfrånvaro hos medarbetare	218	222	226	173	294	319	
Andelen dokumenterade arbetsskador per miljon arbetade timmar hos medarbetare	4,9	5,25	5,4	4,1	8,99	8,6	
Antal arbetstimmar	44 927 568	42 276 577	41 759 830	41 866 453	32 670 306	37 040 113	
Hållbarhetsbedömning av leverantörer							
Andel nya leverantörer som granskats i enlighet med hållbarhetskriterier	100%	100%	100%	100%	Data ej tillgänglig	Data ej tillgänglig	

REDOVISNINGSPRINCIPER

Scania eftersträvar att mäta påverkan från verksamheten ur ett livscykelperspektiv, inklusive påverkan som uppstår när produkterna används och i alla delar av värdekedjan.

Vi utvärderar kontinuerligt våra mätmetoder och säkerställer att vi mäter inom de områden där Scania har störst påverkan och risk. Scanias globala verksamhet beskrivs på sidan 07.

Hållbarhet är en självklar del av det dagliga arbetet på Scania. Vi eftersträvar en transparent hållbarhetsredovisning, med målet att ge våra intressenter regelbunden och relevant information om Scanias hållbarhetsarbete. Redovisningsperioden är 1 januari 2021 till 31 december 2021. Scanias redovisning har upprättats i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI) Standards, nivå Core.

Hållbarhetsdata och upplysningar redovisas månatligen, kvartalsvis eller årligen med olika rapporteringsverktyg. Vi mäter och följer upp Scanias hållbarhetsprestanda i förhållande till uppsatta mål. Vi har som målsättning att utöka hållbarhetsrapporteringen och förbättra kvaliteten på inhämtad data. Som grundregel redovisar Scania utfall och mätetal externt endast när informationen håller rimlig kvalitet. Basår och omfattning är valt utifrån kvaliteten på och tillgången till data, om inget annat anges. Omfattning av hållbarhetsnyckeltalen (sidan 140–149) finns i avsnittet för definitioner, med ytterligare information i detta avsnitt. Samma definitioner gäller för siffrorna på sidan 150–151 om inget annat anges.

Miljö

För att inhämta data till miljörapporteringen (exempelvis avfall, energi, utsläpp i scope 1 och 2) använder Scania huvudsakligen rapporteringsverktyget Quentic.

Miljödata inhämtas från samtliga industriella anläggningar, inklusive regionala produktcenter men exklusive logistikcenter (förutom avseende avfall där logistikcenter står för en betydande andel). För växthusgasutsläpp ingår även det Scaniaägda försäljningsnätet.

Växthusgas och energi

Scania beräknar och redovisar växthusgasutsläpp i enlighet med GHG-protokollet. Konsolidering görs utifrån "operational approach" i enlighet med GHG protokollet. Scania redovisar i koldioxidekvivalenter inklusive koldioxid (CO_2), metan (CH_4) och kvävedioxid (N_2O). Utsläppen beräknas med hjälp av utsläppsfaktorer, värmevärden och GWP-faktorer från IPCC (2006 IPCC Guidelines, AR4, 2007, AR5, 2014 används för CH4 och N2O). Även utsläppsfaktorer från IEA (2018) används. För fjärrvärme i Sverige används utsläppsfaktorer från Energiföretagen Sverige (Fjärrvärmens lokala miljövärden 2020).

Scope 2-utsläppen beräknas med hjälp av både marknadsbaserade och platsbaserade metoder i enlighet med GHG-protokollet. För marknader där Scania köper fossilfri elektricitet används ett marknadsbaserat beräkningssätt, vilket är fallet för vår industriella verksamhet (förutom vårt regionala produktcenter i Taiwan). För marknader där vi ännu inte köper fossilfri el används ett platsbaserat beräkningssätt. På grund av svårigheter med att få in utsläppsfaktorer från samtliga energileverantörer till vårt försäljningsnät kan vi i nuläget inte rapportera detta separat för hela koncernen. Scope 3-utsläppen beräknas i enlighet med GHG-protokollets redovisningsstandard (Corporate Value Chain Accounting and Reporting standard). Den aktivitetsdata som används för GHG-beräkningarna baseras på fakturering, realtidsdata, modeller och data rapporterad av leverantörer. Vid behov har vi gjort antaganden och uppskattningar, vanligtvis baserat på historisk data. GHG-utsläppsberäkningarna har i allmänhet en inneboende osäkerhet på grund av mätmetoderna, ofullständig vetenskaplig kunskap om utsläppsfaktorer och avsaknad av specifik data, vilket innebär att det krävs antaganden och uppskattningar.

För scope 1 och 2 konsolideras utsläppsdata med hjälp av verktyget Quentic. På grund av att data för 2021 ännu inte är tillgänglig är värdena för den kommersiella verksamheten uppskattade utifrån 2020 års värden, uppräknade med fem procent. Uppräkningen bygger på antagandet att aktivitetsnivån i verksamheten har påverkats mindre av covid-19 under år 2021 än år 2020. Data för åren 2015–2019 har räknats om eftersom processen för insamling av aktivitetsdata har förbättrats. De tidigare värdena var för lågt räknade.

Hälsa, säkerhet och medarbetare

Scania arbetar med att införa ett globalt styrsystem för hälsa och säkerhet som uppfyller ISO 45001. Eftersom systemet ännu inte är fullt implementerat är vi inte redo att externt redovisa exakt hur det är utformat. Redovisningen uppfyller därför inte fullt ut GRI:s krav. Det kommer vi att åtgärda under kommande år.

För medarbetarrapporteringen hämtas data främst från Scanias personalsystem, med kompletterande data från systemen för exempelvis hälsa och säkerhet. Utöver det inhämtar vi också data manuellt och gör beräkningar i kalkylprogram vid behov.

Medarbetardata skiljer sig åt för olika marknader. I allmänhet omfattas inte konsulter i beräkningarna för hållbarhetsrapporten, om inget annat anges. Information om antalet arbetsolyckor kommer från vår industriella verksamhet, inklusive regionala produktcenter och logistikcenter. Olyckor rapporteras i vårt särskilda incident- och riskhanteringssystem TIA. För några enheter som ännu inte omfattas av TIA inhämtas data från personalhanteringssystemen. Tidigare har data endast inhämtats från personalhanteringssystemen. I fortsättningen kommer vi att använda TIA eftersom det ger högre datakvalitet och bättre möjlighet till uppföljning. Antalet dödliga olyckor gäller Scanias medarbetare i den globala organisation inklusive det ägda försäljningsnätet. Denna information inhämtas manuellt från marknaderna.

Data om hälsonärvaro inhämtas från personalsystemen från delar av Scanias organisation (11 anläggningar, industriella plus försäljningsanläggningar i Norge och Thailand). Ambitionen är att lämna en fullständig redovisning kommande år.

Antalet arbetade timmar bygger på data från den industriella verksamheten.

Andelen medarbetare som omfattas av kollektivavtal beräknas med information från våra fabriker och manuellt inrapporterad årlig data från marknaderna, vilket kan påverka datakvaliteten eftersom tolkningarna av vad som utgör ett kollektivavtal kan skilja sig åt. Eftersom detta är ett viktigt nyckeltal och fokusområde för Scania fortsätter vi med redovisningen medan vi stegvis förbättrar datakvaliteten och insamlingsprocessen.

HÅLLBARHETSINDEX

Hållbarhet är en självklar del av det dagliga arbetet på Scania. Vi eftersträvar en transparent hållbarhetsredovisning, med målet att ge våra intressenter regelbunden och relevant information om Scanias hållbarhetsarbete.

Väsentlighetsanalys och dialog med intressenter

Väsentlighetsanalysen är en del Scanias strategiska arbete och arbetet med kontinuerliga förbättringar. Vi har en ständig dialog med intressenter såsom samarbetspartners, leverantörer och kunder för att hålla oss uppdaterade om de viktigaste frågorna för transportbranschen som helhet och Scania som företag. Vi bedömer väsentlighet utifrån tre kriterier: påverkan, risk och vetenskap. Vad som är väsentliga områden eller frågor för Scania avgörs av hur stor vår påverkan är, var risken för negativa effekter finns och hur detta kan motverkas. Analysen är i möjligaste mån externt validerad och baserad på de senaste vetenskapliga rönen.

Under loppet av ett år interagerar vi med intressenter i många olika kanaler och former. Det mesta av utbytet sker som en del av vårt dagliga arbete, exempelvis i kontinuerlig dialog med organisationer, kunder, leverantörer och partners. Varje år vidtar vi åtgärder som förbättrar vår analysförmåga och förståelse. Under 2020 antog Scania en ny strategi som sätter hållbarhet i centrum av affären. De prioriterade områdena är koldioxidminskning, cirkulär affär och social hållbarhet. Vi övervakar utvecklingen på dessa områden i dialog med intressenterna. Under 2021 har strategin utprövats och utvecklats ytterligare på flera nivåer i företaget, i samarbete med interna och externa intressenter.

Vi kan konstatera att frågor som varit väsentliga för Scania i flera år förvisso fortfarande är aktuella, men att dagordningen påverkas av globala krafter såsom FN:s Agenda 2030, ökande krav på transparens, livscykelperspektivet och utökade lagkrav och frivilliga ramverk. Dessa trender påverkar vårt arbete inom de olika områdena. Vi ser också att nya och framväxande områden kommer att behöva integreras i befintliga processer och arbetsmetoder.

2021 års analys visar att Scanias fokusområden ligger i linje med intressenternas förväntningar.

Övergripande väsentliga områden för Scania:

- miljö och koldioxidminskning
- social hållbarhet
- värdekedja och cirkulär affär.

För detaljerade beskrivningar och djupgående information om de väsentliga områdena, se:

www.scania.com/materiality

Global Reporting Initiative (GRI)

Global Reporting Initiative är ett frivilligt ramverk med principer och nyckeltal för mätning och redovisning av finansiell, miljömässig och social prestanda. Denna rapport är upprättad i enlighet med GRI Standards, nivå Core. Ett GRI-index finns på sidan 154 och på Scanias hemsida. GRI-indexet har granskats översiktligt och revisorns utlåtande finns på sidan 162.

www.scania.com/gri-index

Task Force on Climate-related Financial Disclosures

Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) är ett initiativ för frivillig rapportering om klimatrisker och hur de påverkar företaget. Scania anser att TCFD är viktigt och arbetar med att integrera TCFD i redovisningen. Vi använder scenarier som ett verktyg för att analysera hur väl vår strategi hanterar frågor såsom klimatförändring. Scenarieanalysen ingår i processen för utvärdering av vår strategi och kommer att genomföras årligen. Läs mer på sidan 42 och 49. Ett index över de rekommenderade TCFD-upplysningarna finns på sidan 159.

Hållbarhetsrapport i enlighet med årsredovisningslagen (NFRD index)

Alla Scanias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter runtom i världen omfattas av denna rapport.

Nedan finns en innehållsförteckning över de delar av hållbarhetsrapporten som är obligatoriska enligt den svenska årsredovisningslagen.

Hållbarhet är en del av Scanias dagliga arbete. Läs mer om hur vi integrerar hållbarhet i vår affärsmodell och strategi, hanterar risker och mäter framstegen på olika hållbarhetsområden med hjälp av nyckeltal:

Scanias affärsmodell	10–12
Scanias strategi	17–25
Hållbarhetsrisker	40–49, 140–149
Hållbarhetsnyckeltal	140–149

Läs mer om vårt sätt att arbeta och hur vi styr verksamheten och använder policyer inom följande områden:

Miljö	140–143
Medarbetare	146–148
Socialt ansvarstagande	140, 146
Mänskliga rättigheter	146–147
Korruption	149

Den svenska årsredovisningslagen (ÅRL 6 kap 12 a §) och EU:s taxonomiförordning anger att företag som omfattas av direktivet om icke-finansiell rapportering (NFRD) ska redovisa hur och i vilken omfattning företagets ekonomiska aktiviteter uppfyller kriterierna för miljömässig hållbarhet. Ytterligare information finns på sidan 160.

Revisorns utlåtande om den obligatoriska hållbarhetsredovisningen finns på sidan 162.

GRI-INDEX

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Allmänna upplysningar		
Organisationsprofil		
102-1	Organisationens namn	Scania AB
102-2	Aktiviteter, varumärken, produkter och tjänster	sid. 06–07
102-3	Huvudkontorets säte	Södertälje, Sverige
102-4	Verksamhetsställen	sid. 07
102-5	Ägarstruktur och företagsform	sid. 07, 125
102-6	Marknader	sid. 07, 82, 134
102-7	Organisationens storlek	sid. 07, 82, 134
102-8	Medarbetare och andra som arbetar för organisationen	sid. 52, 103, 146–147
102-9	Leveranskedja	sid. 10–11, 21, 46
102-10	Väsentliga förändringar i organisationen och leveranskedjan	Inga betydande förändringar
102-11	Försiktighetsprincipen	sid. 143
102-12	Externa initiativ	sid. 28–29 *Informationen kompletteras på scania.com/sustainability*
102-13	Medlemskap	sid. 28–29 *Informationen kompletteras på scania.com/sustainability*
Strategi		
102-14	Uttalande från ledande beslutsfattare	sid. 08

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Etik och integritet		
102-16	Värderingar, principer och etiska riktlinjer	sid. 10–12
Styrning		
102-18	Styrningsstruktur	sid. 36–39
Intressentdialog		
102-40	Intressentgrupper	sid. 10–12, 153
102-41	Kollektivavtal	sid. 147
102-42	Princip för urval av intressenter	sid. 10–12, 153
102-43	Metod för intressentdialog	sid. 10–12, 153
102-44	Väsentliga frågor för intressenter	sid. 16, 17–21, 27–29, 153
Redovisningsprinciper		
102-45	Enheter som ingår i den finansiella redovisningen	sid. 120–122
102-46	Metod för val av redovisningens innehåll	sid. 17–21, 152, 153
102-47	Förteckning över väsentliga områden	Sid. 153
102-48	Revidering av information	Ej relevant
102-49	Förändringar av redovisningssätt	Ej relevant
102-50	Redovisningsperiod	1/1–31/12 2021
102-51	Tidpunkt för senaste redovisning	Mars 2021
102-52	Redovisningscykel	Årlig rapporteringscykel
102-53	Kontakt för frågor om redovisningen	sustainability@scania.com
102-54	Redovisningsnivå enligt GRI	Denna rapport är upprättad i enlighet med GRI Standards, nivå Core.
102-55	GRI-index	sid. 154–158
102-56	Externt bestyrkande	sid. 153, 162

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Väsentliga upplysningar om hållbarhet och styrning		
Ekonomiskt resultat (GRI 2016)		
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 36–39
103-2	Styrning	sid. 36–39, 10–12, 17–21
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 36–39
Ämnesspecifika upplysningar		
201-1	Skapat och levererat direkt ekonomiskt värde	sid. 77
Affärsetik (GRI 2016)		
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 149
103-2	Styrning	sid. 149, 46
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 149
Ämnesspecifika upplysningar		
205-1	Verksamhet som bedömts avseende korruptionsrisk	sid. 149 *Informationen ej tillgänglig: Begränsad till uttalande om omfattande riskbedömning med inriktning på korruption som genomförs vartannat år. Under 2021 utvärderades 100 procent av Scanias enheter. Scanias avsikt är att under de kommande åren redovisa fler detaljer inom området antikorruption.*

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Energi (GRI 2016)		
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 143, 152
103-2	Styrning	sid. 143, 152
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 143
Ämnesspecifika upplysningar		
302-1	Energianvändning inom organisationen	sid. 143, 150 *Ej tillämpligt. Total energiförbrukning inkluderar inte energi som används för att driva fordon. Dessa utsläpp ingår i rapportering av växthusgasutsläpp.*
302-3	Energiintensitet	sid. 143, 150 *Scania använder antal tillverkade fordon som nämnare.*
Utsläpp (GRI 2016)		
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 21, 143, 152
103-2	Styrning	sid. 21, 143, 152
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 21–22, 143–144
Ämnesspecifika upplysningar		
305-1	Direkta utsläpp av växthusgaser (scope 1)	sid. 150, 152
305-2	Indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 2)	sid. 150, 152 *Information ej tillgänglig: Dubbel rapportering på koncernnivå är inte möjligt på grund av saknad information från leverantörer se sida 152.*
305-3	Andra indirekta växthusgasutsläpp (scope 3)	sid. 150, 152
305-7	Kväveoxid, svaveloxid och andra viktiga luftutsläpp	sid. 150 *Information ej tillgänglig: Andra farliga luftföroreningar rapporteras ej*

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Efterlevnad av miljölagstiftning (GRI 2016)		
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 143
103-2	Styrning	sid. 143
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 143
Ämnesspecifika upplysningar		
307-1	Överträdelser av lagar och regler inom miljöområdet	sid. 143
Miljöutvärdering av leverantörer (GRI 2016)		Scanias utvärdering av leverantörer omfattar både social och miljömässig hållbarhet.
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 10–11, 19, 21, 24, 143
103-2	Styrning	sid. 19, 21, 24, 143, 146
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 146
Ämnesspecifika upplysningar		
308-1	Andel nya leverantörer som utvärderats avseende miljökrav	sid. 146, 151 *Information ej tillgänglig: begränsad till total andel leverantörer som utvärderats för hållbarhet. Utvärderingen omfattar både social och miljömässig hållbarhet.*

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Medarbetare (GRI 2016)		
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 19, 146–147
103-2	Styrning	19, 146–148
103-3	Utvärdering av styrning	19, 146–149
Ämnesspecifika upplysningar		
401-1	Antal nyanställda och personalomsättning	*Information ej tillgänglig: nödvändig information för GRI-division kan inte erhållas globalt.*
Hälsa och säkerhet på arbetet (GRI 2018)		Scania arbetar med att införa ett globalt hanteringssystem som uppfyller ISO 45001 och kan därför inte fullt ut redovisa hanteringen av hälsa och säkerhet. Scania avser att helt uppfylla GRI-standarden under kommande år. Gäller för 403-1 till 403-7. Ämnesspecifika upplysningar redovisas delvis.
403-1	Ledningssystem för hälsa och säkerhet	sid. 148 *Se ovan*
403-2	Identifiering och analys av risker, utredning av incidenter	sid. 49 *Se ovan*
403-3	Företagshälsovård	sid. 49 *Se ovan*
403-4	Dialog och kommunikation med medarbetare avseende hälsa och säkerhet	sid. 148 *Se ovan*
403-5	Utbildning i hälsa och säkerhet för medarbetare	sid. 148 *Se ovan*
403-6	Främjande av medarbetarnas hälsa	sid. 52, 148 *Se ovan*

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
403-7	Förebyggande och åtgärdande av hälso- och säkerhetspåverkan hos affärspartners	sid. 148 *Se ovan*
Ämnesspecifika upplysningar		
403-8	Medarbetare som omfattas av ledningssystem för hälsa och säkerhet	sid. 148, 151, 152 *Information ej tillgänglig: saknas om medarbetare som ej är anställda.*
403-9	Arbetsskador	sid. 148, 151, 152 *Information ej tillgänglig: Arbetsrelaterade sjukdomar, förlorad tid, sjukfrånvaro samt antal/frekvens allvarliga arbetsskador redovisas ej.*
Mångfald och lika möjligheter (GRI 2016)		
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 147
103-2	Styrning	sid. 52, 147
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 52, 147
Ämnesspecifika upplysningar		
405-1	Mångfald i ledningen och bland övriga medarbetare	sid. 52–53, 103 *Information ej tillgänglig: Redovisas endast som andel chefer per kön, utan uppdelning per medarbetarkategori, ålder eller annat mångfaldsmått.*
Mänskliga rättigheter (GRI 2016)		
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 19, 146
103-2	Styrning	sid. 14, 19, 149
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 14, 19, 149
Ämnesspecifika upplysningar		
412-1	Utbildning i policyer och rutiner avseende mänskliga rättigheter	sid. 146 *Information ej tillgänglig: begränsad till uttalande om att hundra procent av Scanias enheter omfattes av Volkswagenkoncernens utvärdering av mänskliga rättigheter.*
412-2	Verksamhet som granskats avseende mänskliga rättigheter eller påverkan på mänskliga rättigheter	*Information ej tillgänglig: Antal timmar ägnade åt utbildning redovisas ej. Utrullning pågår av Scanias onlineutbildning i mänskliga rättigheter.*
Leverantörers sociala hållbarhet (GRI 2016)		Scanias utvärdering av leverantörer omfattar både social och miljömässig hållbarhet.
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 10–11, 19, 24, 146
103-2	Styrning	sid. 19, 24, 149
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 19, 149

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Ämnesspecifika upplysningar		
414-1	Nya leverantörer som granskats avseende social hållbarhet	sid. 146, 151 *Information ej tillgänglig: begränsad till totalt andel leverantörer som utvärderats för hållbarhet. Utvärderingen omfattar både social och miljömässig hållbarhet.*
Hållbara transporter		**Scanias eget område**
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 10–11, 16, 21, 140–142
103-2	Styrning	sid. 16, 140–142
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 16, 140–142
Ämnesspecifika upplysningar		
	Försäljning av produkter för alternativa bränslen och elektrifiering	sid. 142
Innovation och partnerskap		**Scanias eget område**
103-1	Väsentliga områden och avgränsningar	sid. 10–11, 27–29, 30–32
103-2	Styrning	sid. 27–29, 30–32
103-3	Utvärdering av styrning	sid. 27–29, 30–32
Ämnesspecifika upplysningar		
	Investeringar i forskning och utveckling	sid. 53–54

TCFD-INDEX

TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures) är ett frivilligt initiativ för redovisning av klimatrisker och hur dessa påverkar företaget.

+ Läs mer om Scanias vetenskapligt baserade mål

Område	Beskrivning	Sidhänvisning
Styrning		
	Styrelsens tillsyn över klimatrelaterade risker och möjligheter.	sid. 36–39
	Ledningens roll i bedömningen och hanteringen av klimatrelaterade risker och möjligheter.	sid. 36–49
Strategi		
	Klimatrelaterade risker och möjligheter på kort, medellång och lång sikt.	sid. 17–25, 44, 48
	De klimatrelaterade riskernas och möjligheternas påverkan på Scanias affär, strategi och ekonomiska planering.	sid. 17–25, 40–49
	Motståndskraften i Scanias strategi vid olika klimatscenarier, däribland ett scenario med mindre än två graders temperaturökning.	sid. 16, 17–25, 40–49, 153
Riskhantering		
	Processer för att identifiera och bedöma klimatrelaterade risker.	sid. 16, 40–49
	Processer för att hantera klimatrelaterade risker.	sid. 40–49
	Integrering av processer för att identifiera, bedöma och hantera klimatrelaterade risker i Scanias övergripande riskhantering.	sid. 40–49
Mätetal och mål		
	Mätetal för bedömning av klimatrelaterade risker och möjligheter i linje med Scanias strategi och riskhanteringsprocess.	sid. 21, 140–143
	Utsläpp av växthusgaser inom ramen för GHG-protokollets scope 1, 2 och 3 samt relaterade risker.	sid. 21–22, 150
	Mål som hjälper Scania att hantera klimatrelaterade risker och möjligheter samt uppfyllelsen av dessa.	sid. 21–22, 140–143

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

EU:s taxonomiförordning är ett gemensamt ramverk enligt vilket företag kan klassificera ekonomisk aktivitet som miljömässigt hållbar och redovisa andelen hållbar omsättning och utgifter. Syftet är att informera investerare och marknaden om vilka företag som bidrar till EU:s miljömål. En av de branscher som behöver genomgå en omvandling är transportbranschen, vilket ligger i linje med Scanias syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

EU-kommissionen har utvecklat kriterier för att avgöra om en ekonomisk aktivitet kan klassificeras som miljömässigt hållbar (taxonomilinjerad). I dagsläget finns dock inte kriterier för all ekonomisk aktivitet. Scanias bedömning är gjord utifrån kriterierna i bilagorna till den delegerade akten för klimatförändringsåtgärder och i den delegerade akten avseende artikel 8 om redovisning (hädanefter "taxonomin"). För räkenskapsåret 2021 finns inget krav på redovisning av taxonomins uppfyllande, utan enbart vilken andel av omsättning och utgifter som uppfyller taxonomins kriterier (taxonomiklassad), det vill säga har koppling till branscher som behöver omvandlas eller kan möjliggöra för andra att omvandlas. Scania bedömer att den ekonomiska aktivitet som är relevant för Scania är "3.3 Manufacture of low carbon technologies for transport".

I beskrivningen av aktivitet 3.3 i den delegerade akten finns ingen tydlig definition av begreppet "low carbon technologies".[1] Diskussioner pågår om huruvida all framdrivningsteknik kan taxonomiklassas eller om det endast ska omfatta teknik som i framtiden kan bli fullt taxonomisk. Eftersom en tydlig definition av "low carbon technologies" saknas skulle alla Scanias intäkter kunna anses uppfylla kriterierna för aktivitet 3.3. Beskrivningen av aktivitet 3.3 innehåller också en explicit hänvisning till NACE/SNI-kod "29.1 Motorfordonstillverkning" utan något ytterligare kriterium. Huruvida en aktivitet kan bli fullt taxonomisk har heller ingen betydelse för bedömningen i det första steget. Detta enligt EU-kommissionens metod att först identifiera de branscher som orsakar mest koldioxidutsläpp, för att i nästa steg utvärdera dessa branscher avseende hållbarhet.[2] Scania har därför gjort tolkningen att all framdrivningsteknik kan klassas som "low carbon technologies".

Redovisning av nyckeltal i enlighet med taxonomin

	Total ekonomisk aktivitet, MSEK	Taxonomiklassad andel, %	Icke taxonomiklassad andel, %
Omsättning	141 305	92,94	7,06
Kapitalutgifter	17 735	98,86	1,14
Rörelsekostnader	10 255	97,53	2,47

1. Jämfört med Bilaga II, där personbilar med koldioxidutsläpp över 50 g per kilometer definieras som "low carbon" (från år 2026 endast personbilar med nollutsläpp).
2. DRSC:s "EU Taxonomy for Sustainable Activities – Reporting Requirements according to Article 8 – Application Issues: Questions & Answers"

Redovisningsprinciper

Taxonomiklassad ekonomisk aktivitet
Vi har valt att taxonomiklassa ekonomiska aktiviteter som: ger upphov till extern omsättning, uppfyller de angivna NACE/SNI-koderna och beskrivningarna av respektive aktivitet i taxonomin samt är möjliga att granska enligt taxonomins kriterier när det taxonomiska uppfyllandet ska bedömas nästa år.

Scanias huvudsakliga affärsverksamhet är utveckling, produktion och försäljning av lastbilar, bussar och tjänster samt relaterade finansiella tjänster. Denna ekonomiska aktivitet faller under NACE/SNI-kod 29.1 "Motorfordonstillverkning", vilket omfattas av taxonomins ekonomiska aktivitet 3.3 "Manufacture of low carbon technologies for transport", för både miljömål 1 (motverka klimatförändringen) och 2 (anpassning till klimatförändringen). Scania tillverkar nya fordon, säljer nya fordon och begagnade fordon och erbjuder tjänster för underhåll och reparation av fordon, vilket faller under ekonomisk aktivitet 3.3 "Manufacture of low carbon technologies for transport". De begagnade fordon som ingår är egentillverkade fordon som främst säljs till tredje part. Under aktivitet 3.3 inordnar vi även annan aktivitet som är nära kopplad till tillverkning, liksom finansiella tjänster till kunder och återförsäljare tillhandahållna genom Scania Financial Services.

Som nämnts ovan räknas aktivitet 3.3 också som en aktivitet för miljömål 2 (anpassning till klimatförändringen), men enligt taxonomin för miljömål 2 räknas endast utgifter (inte omsättningen) som syftar till att göra en aktivitet klimatmotståndskraftig. Scania har inte gjort några sådana investeringar under 2021.

Metod för urval och beräkning av väsentliga nyckeltal
De redovisningsbara nyckeltalen för räkenskapsår 2021 är den taxonomiklassade andelen av omsättning, kapitalutgifter (CAPEX) och rörelsekostnader (OPEX).

Omsättning
Total omsättning är omsättningen som redovisas i IFRS-resultaträkningen, från 1 januari till 31 december 2021, i Scanias års- och hållbarhetsredovisning 2021, liksom enligt de redovisningsprinciper som anges i årsredovisningen, vilket inkluderar intäkter från IFRS 15 och IFRS 16.

Täljaren avgörs av andelen omsättning som är hänförlig till taxonomiklassade ekonomiska aktiviteter enligt ovan. Justering har gjorts för intäkter från Power Solutions eftersom de inte anses falla under aktivitet 3.3 "Manufacture of low carbon technologies for transport", liksom för intäkter från begagnade fordon som inte har tillverkats av Scania samt övriga intäkter som inte faller under aktivitet 3.3.

Kapitalutgifter (CAPEX) och rörelsekostnader (OPEX)
Totala kapitalutgifter utgörs av årets tillkomna materiella och immateriella tillgångar (exklusive goodwill), vilka finns angivna i Not 9 och 10 i koncernredovisningen. Justering har gjorts för kapitalutgifter som gäller Power Solutions.

Totala rörelsekostnader utgörs av årets kostnader för forskning och utveckling som har kostnadsförts i resultaträkningen, utgifter, kort och lång leasing (som inte redovisas som tillgång), underhålls- och reparationskostnader för tillgångar samt andra direkta kostnader hänförliga till driften av tillgångar. Justering har gjorts för underhålls- och reparationskostnader som gäller Power Solutions.

De kapitalutgifter och rörelsekostnader (enligt definitionerna ovan) som är hänförliga till taxonomiklassad aktivitet (enligt definition ovan) utgör grunden för beräkningen av nyckeltalen för kapitalutgifter och rörelsekostnader. I de fall en kostnad är hänförlig till såväl taxonomiklassad som oklassad ekonomisk aktivitet (exempelvis

anläggningar för produktion av alla typer av fordon och motorer) har den taxonomiklassade andelen av kapitalutgifterna och rörelsekostnaden bestämts utifrån andelen produktion som omfattas av definitionen "low carbon technologies".

Scania har också kapitalutgifter och rörelsekostnader gentemot externa leverantörer som leder till minskade växthusgasutsläpp för Scania och gör att verksamheten uppfyller kriterierna för låga utsläpp även i andra aktiviteter än de taxonomiklassade. För att få taxonomiklassa dessa kapitalutgifter och rörelsekostnader behöver Scania dock granska huruvida dessa leverantörer uppfyller miljömålen i Bilaga I och II. En sådan granskning har inte kunnat genomföras under 2021 på grund av att den slutgiltiga delegerade akten inte publicerades förrän i juni 2021.

Kompletterande information
För att undvika dubbelräkning har all taxonomiklassad omsättning tillskrivits en specifik taxonomiklassad ekonomisk aktivitet. Detsamma gäller för samtliga kapitalutgifter och rörelsekostnader.

REVISIONSBERÄTTELSE

Revisorns rapport över översiktlig granskning av Scania AB hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten.

Till Scania AB, org.nr 556184-8564

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Scania AB att översiktligt granska Scania AB:s hållbarhetsredovisning för år 2021. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning till de sidor som hänvisas till i GRI index på sidorna 154–158, den lagstadgade hållbarhetsrapporten definieras på sidan 153.

Styrelsens och företagsledningens ansvar

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidan 152 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till informationen i detta dokument, och den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vi har utfört vår granskning avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. En översiktlig granskning och en granskning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

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

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

Vår granskning av hållbarhetsredovisningen utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för våra uttalanden nedan.

Uttalanden

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

En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats

Stockholm, den 11 mars 2022

Ernst & Young AB

Helene Sjöberg Wendin
Auktoriserad revisor

Ingrid Cornander
Specialistmedlem FAR, Climate Change and Sustainability Services

OM RAPPORTEN

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2021 och innefattar en översikt av Scanias affär och verksamhet. Den är upprättad i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för hållbarhetsredovisning. Alla Scanias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter i världen omfattas.

Scanias års- och hållbarhetsredovisning publiceras på svenska och engelska. Det är den svenska versionen av rapporten som är bindande och gäller vid eventuella avvikelser.

De finansiella rapporterna omfattar sidorna 62–138 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 40–60 och sidan 126. Hållbarhetsrapporten omfattar sidorna 139–161. Hållbarhetsrapporten har upprättats i enlighet med hållbarhetskraven i den svenska årsredovisningslagen och GRI Standards, nivå Core. Ytterligare information återfinns på sidan 153. Ett GRI-index finns på sidan 154. GRI-indexet har granskats översiktligt och revisorns utlåtande återfinns på sidan 162.

Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt årsredovisningslagen och har reviderats av Scanias revisorer.

Scanias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564.

Om inte annat anges avser alla jämförelser i rapporten samma period föregående år.

SCANIAS WEBBPLATS

På Scaniakoncernens webbplats, www.scania.com, finns information för investerare och andra intressenter. Här finns aktuell och historisk information om Scanias verksamhet, hållbarhetsarbete och bolagsstyrning. Nyheter, pressreleaser och finansiella rapporter publiceras här.

Årsbokslut, delårsrapporter och års- och hållbarhetsredovisningar finns tillgängliga på engelska och svenska.

Intressenter kan prenumerera på finansiella rapporter och pressreleaser:

www.scania.com/subscriptions

Kontakt

Välkommen att kontakta oss:

Scania Group, huvudkontor
Telefon: 08-553 810 00
Fax: 08-553 810 37

Postadress:
Scania AB
151 87 Södertälje
Sverige

Besöksadress:
Scania AB
Vagnmakarvägen 1
151 32 Södertälje
Sverige

Scania AB, 151 87 Södertälje
Telefon: 08-553 810 00
Fax: 08- 553 810 37
www.scania.com

Revisionsberättelse

Till bolagsstämman i Scania AB (publ), org nr 556184-8564

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB (publ) för år 2021. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 40-126 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. Beskrivningen nedan av hur revisionen genomfördes inom dessa områden ska läsas i detta sammanhang.

Särskilt betydelsefulla områden, koncernen

Avsättning för EU:s antitrust förfaranden

Vi har fullgjort de skyldigheter som beskrivs i avsnittet *Revisorns ansvar* i vår rapport om årsredovisningen också inom dessa områden. Därmed genomfördes revisionsåtgärder som utformats för att beakta vår bedömning av risk för väsentliga fel i årsredovisningen och koncernredovisningen. Utfallet av vår granskning och de granskningsåtgärder som genomförts för att behandla de områden som framgår nedan utgör grunden för vår revisionsberättelse. Frågan om avsättning för EU:s antitrust förfaranden påverkar även moderbolaget.

Penneo dokumentnyckel: A7DYO-DMZJ6-Z8QE3-Z3K8E-DSMPT-BUY7F

Beskrivning av området	*Hur detta område beaktades i revisionen*
I september 2017 utfärdade EU-kommissionen ett beslut i vilket Scania hölls ansvarigt för en överträdelse av konkurrenslagstiftningen i form av en kartell för prissamordning och påstått informationsutbyte. Enligt beslutet ålades Scania att betala EUR 880,5 miljoner i böter. Scania överklagade i december 2017 beslutet till EU-domstolen och lämnade en bankgaranti motsvarande bötesbeloppet som kontant säkerhet fram till domslut har fattats. I februari 2022 avslog EU-domstolen Scanias överklagande och fastställde EU-kommissionens bötesbelopp. Scania redovisar per 31 december 2021 en avsättning motsvarande hela bötesbeloppet uppgående till MSEK 9 029 (EUR 880,5 miljoner) samt upplupen ränta uppgående till MSEK 543 (EUR 52,8 miljoner), vilket sammantaget medför en total avsättning om MSEK 9 572. Upplysningar avseende avsättning kopplat till EU-antitrust förfaranden framgår av; Not 2, *Kritiska bedömningar och uppskattningar*, not 17, *Övriga avsättningar*, samt not 29, *Händelser efter balansdagen*. Till följd av det materiella beloppet samt komplexiteten i ärendet har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.	I vår revision har vi utvärderat bolagets process för att hantera EU-kommissionens utredning, EU-domstolens beslut per 2 februari 2022 samt bolagets process för att värdera och redovisa den relaterade avsättningen. Vi har granskat de väsentliga uppskattningar och bedömningar som bolaget gjort i samband med värderingen av avsättningen. Granskningen har omfattat genomgång av EU-domstolens beslut, information från bolagets interna jurister samt bedömningar från bolagets externa juridiska rådgivare. Vidare har vi tillsammans med bolagets ledning samt interna jurister diskuterat och utvärderat uppskattningarna och bedömningarna utifrån den aktuella utvecklingen inklusive EU-domstolens beslut. Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

Redovisning av intäkter för fordon som levererats med återköpsåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster

Beskrivning av området	*Hur detta område beaktades i revisionen*
Scania är en global koncern verksam på flera geografiska marknader och med flera olika kunderbjudanden vilka bland annat inkluderar försäljning med återköpsåtaganden samt serviceavtal. För fordon som Scania levererar med återköpsåtaganden uppgick koncernens intäkter under året till MSEK 18 467. Intäkterna redovisas som operationell leasing över den kontrakterade löptiden för åtagandet i och med att kontrollen är kvar hos Scania. Bedömningar och uppskattningar krävs för att Scania ska kunna fastställa värdet på återköpsåtagandet och därmed även intäkten som ska periodiseras. För service- och reparationskontrakt redovisas intäkter i takt med arbetet utförs baserat på nedlagda kostnader i förhållande till totala estimerade kostnader. Detta kräver ledningens bedömning och uppskattning vad gäller tidpunkt för fullgörandet och den totala estimerade kostnaden. Scania har i sin redovisningsmanual instruktioner och modeller för hur intäkter ska periodiseras och dessa tillämpas inom hela koncernen. Upplysningar avseende *Redovisningsprinciper* framgår av Not 1, *Kritiska bedömningar och uppskattningar* framgår av Not 2, *Övriga avsättningar* framgår av Not 17 och i Not 18 framgår *Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter*. Till följd av de materiella beloppen samt att det krävs väsentliga uppskattningar och bedömningar av bolaget för att värdera och redovisa återköpsåtaganden samt serviceavtal, har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.	I vår revision har vi bedömt bolagets processer för intäktsredovisning. Vidare har vi utvärderat tillämpade redovisningsprinciper utifrån gällande redovisningsstandarder samt granskat huruvida redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent inom koncernen. Vi har granskat bolagets väsentliga antaganden och bedömningar i de beräkningsmodeller som tillämpas inom koncernen. Vår granskning har bland annat innefattat följande granskningsåtgärder: - Aritmetiskt testat modellerna samt bedömt de antaganden/estimat som använts för att periodisera intäkterna. - Testat modellen mot underliggande kontrakt samt testat fullständigheten i modellen. - Avstämning mot redovisade värden på tillhörande resultat- och balansräkningar. Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

Denna dokumentnyckel: A7DW1-DMZJ6-28QE3-Z3K6E-DSMPT-BUY7F

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-39 samt 131-163. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

Penneo dokumentnyckel: A7DWD-DMZJ6-Z8QE3-Z3K8E-DSMPT-BUY7F

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Scania AB (publ) för år 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget.
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Göteborg den 11 mars 2022

Ernst & Young AB

Heléne Siberg Wendin

Auktoriserad revisor

Penneo dokumentnyckel: A7DYO-DMZJ6-2BQE3-Z3K6E-DSMPT-BUY7F

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

HELÉNE SIBERG WENDIN
Auktoriserad revisor
Serienummer: 19650727xxxx
IP: 165.225.xxx.xxx
2022-03-11 16:24:00 UTC

Penneo dokumentnyckel: A7DYC-DSWAP-BUYJF

Detta dokument är digitalt signerat genom Penneo.com. Den digitala signeringsdatan i dokumentet är säkrad och validerad genom det datorgenererade hashvärdet hos det originella dokumentet. Dokumentet är låst och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. All kryptografisk information är innesluten i denna PDF, för framtida validering om så krävs.

Hur man verifierar originaliteten hos dokumentet
Detta dokument är skyddat genom ett Adobe CDS certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader bör du se att dokumentet är certifierat med **Penneo e-signature service <penneo@penneo.com>** Detta garanterar att dokumentets innehåll inte har ändrats.

Du kan verifiera den kryptografiska informationen i dokumentet genom att använda Penneos validator, som finns på **https://penneo.com/validate**