DRIVING THE SHIFT

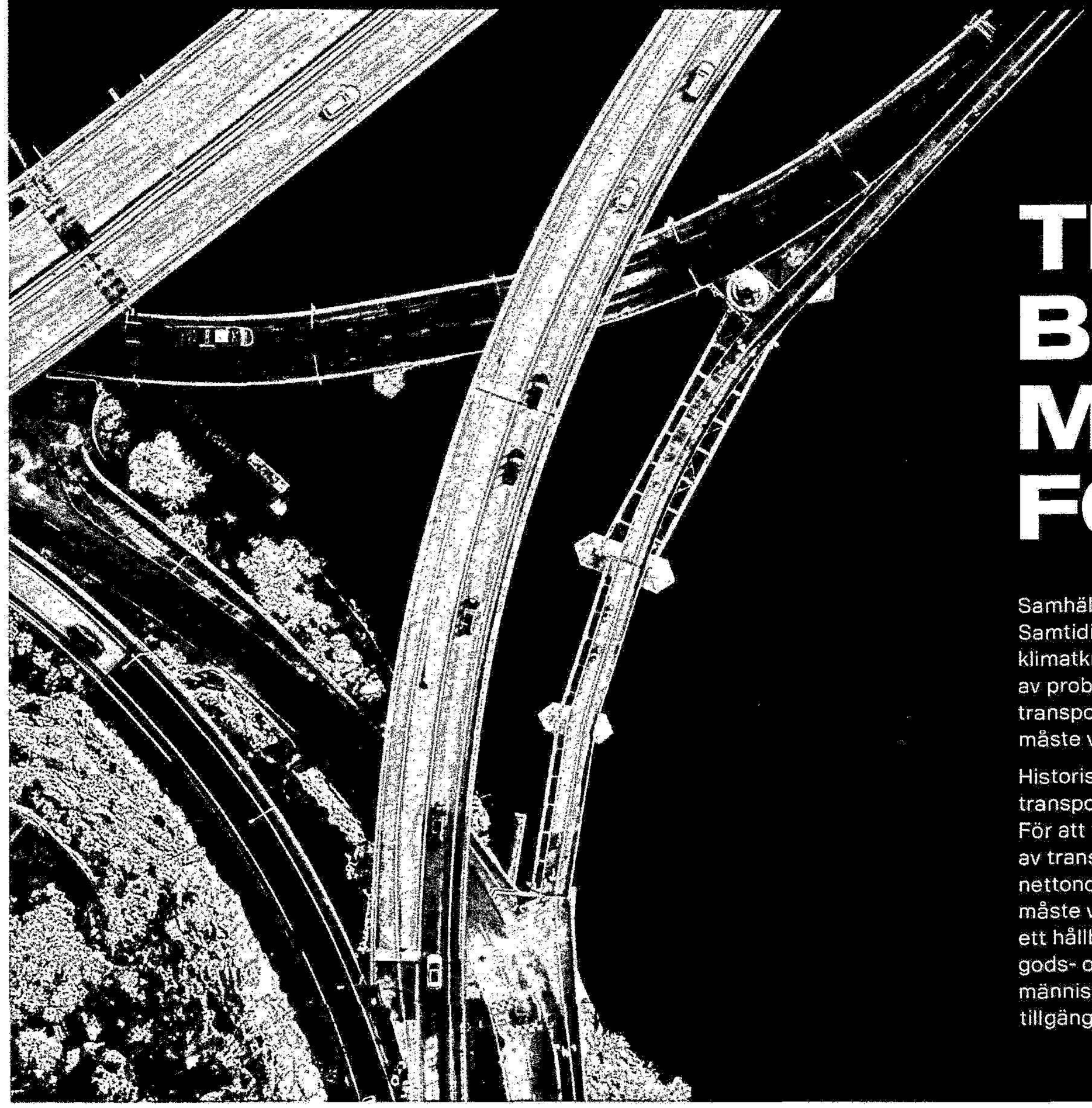
Års- och hållbarhetsredovisning 2023

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 8 maj 2024. Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag till vinstdisposition enligt förslaget i årsredovisningen.

Södertälje den 8 maj 2024.

Christian Levin

20240513152/6



TRANSPORT-BRANSCHEN MÅSTE FÖRÄNDRAS

Samhället fungerar inte utan transporter. Samtidigt befinner sig världen mitt i en klimatkris där transporterna är en del av problemet. På Scania vet vi att transportbranschen inte bara kan, utan måste vara en del av lösningen.

Historiskt sett har koldioxidutsläppen från transporter ökat i takt med efterfrågan. För att tillgodose världens växande behov av transporter och samtidigt uppnå nettonollutsläpp på bara några årtionden, måste vi bryta kurvan. Vi behöver ett hållbart transportsystem: ett system för gods- och persontransport som inte skadar människor och miljön och som är tillgängligt för alla.

För detta krävs den mest radikala omställningen av transportbranschen sedan förbränningsmotorn såg dagens ljus. Omställning är inte bara möjlig – den pågår just nu. Och vi på Scania visar vägen.

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

På nästa sida ser du hur vi arbetar för att nå vårt syfte

1

Utveckla och erbjuda produkter, tjänster och lösningar av premiumkvalitet för hållbara transporter

I över 130 år har vår kärnverksamhet varit att utveckla och erbjuda våra kunder produkter, tjänster och lösningar av premiumkvalitet. Kontinuerligt har vi utvecklat bränsleeffektiviteten och jobbat för att maximera fordonens tillgänglighet.

Det här fortsätter att vara centralt för oss när vi driver omställningen till ett hållbart transportsystem. Vi erbjuder produkter och tjänster utvecklade för att stötta våra kunders övergång till hållbara transportlösningar. Det inkluderar såväl elektriska fordon och laddning, som fordon drivna av förnybara bränslen. Varje lösning är skräddarsydd efter kundens behov och förutsättningarna där de har sin verksamhet.

2

Bygga partnerskap som skapar förutsättningar för hållbara transporter

Hållbara transporter behöver rätt förutsättningar för att kunna växa fram. Vi arbetar tillsammans med partners i hela branschen för att utveckla hållbar infrastruktur och resurser och jobbar aktivt med att få nödvändiga beslut och investeringar på plats. Scania ligger i framkant i arbetet med att skapa hållbara leverantörskedjor och genom banbrytande samarbeten påskyndar vi utfasningen av fossila bränslen inom transportindustrin.

3

Utforska och påskynda utvecklingen av morgondagens transportsystem

Vi formar framtidens transportsystem genom att flytta gränserna för vad som är möjligt idag. Det gör vi genom att investera i forskning och utveckling, stötta start-ups och använda oss av nya tekniker och affärsmodeller som ligger utanför vår kärnverksamhet.

4

Hantera vår påverkan på människor och planet

Vi bevakar vår sociala och miljömässiga påverkan där den är som störst i värdekedjan. Vårt fokus ligger på tre prioriterade områden: social hållbarhet, dekarbonisering och cirkularitet.

→ I den här rapporten ger vi vår bild av våra möjligheter och vårt ansvar att leda denna omställning.

20240513152 78

INNEHÅLL

5 Året i korthet
5 2023 i siffror
6 Året i korthet
10 VD-ord

13 Vår verksamhet
14 Var globala verksamhet
16 Så skapar Scania värde
18 Skapa ett hållbart transportsystem

34 Vår strategi
35 Drivkrafter som formar transportsystemet
36 Framtidsmodeller – tre scenarier för transporter
37 Vårt strategiska ramverk
38 Ett syfte som är genomförbart
39 Dekarbonisering
40 Våra Science-based targets
41 TRATON GROUP – Tillsammans är vi starka

42 Bolagsstyrning
52 Styrelse
55 Verkställande ledning

56 Förvaltningsberättelse
57 Risköversikt
65 Marknadstrender och verksamhet 2023
67 Hållbarhetsrapportering
68 Koncernens ekonomiska översikt

70 Finansiella rapporter
71 Koncernens resultaträkningar
72 Koncernens balansräkningar
73 Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen
74 Koncernens kassaflödesanalyser
75 Koncernens noter
125 Moderbolaget Scania AB, räkningar
127 Moderbolaget Scania AB, noter

129 Förslag till vinstdisposition
130 Revisionsberättelse
134 Nyckeltal
136 Definitioner
137 Flerårsöversikt

139 Hållbarhetsredovisning
140 Hållbarhetsstyrning och nyckeltal
155 Hållbarhets- och ESG-upplysningar
157 Redovisningsprinciper
159 Hållbarhetsindex
160 GRI-index
163 TCFD-index
164 Scanias information om EU:s taxonomiförordning
175 Revisors rapport över hållbarhetsredovisning

176 Om rapporten
176 Scanias webbplats

Scanias årsredovisning och koncernredovisning omfattar sidorna 5–176 och granskas av bolagets revisorer Ernst & Young AB. De lagstadgade hållbarhetsredovisningarna omfattar sidorna 139–175. Vägledning om hållbarhetsredovisningen finns på sidorna 159

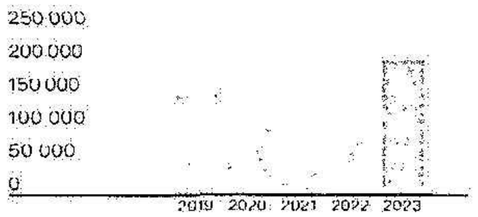
2023 I SIFFROR

2023 var ännu ett starkt år för Scania. Trots geopolitisk och makroekonomisk instabilitet var efterfrågan på Scanias transportlösningar hög och vi levererade ett starkt resultat och gjorde fortsatta framsteg mot våra hållbarhetsmål.

Nettoomsättning

204 126

MSEK

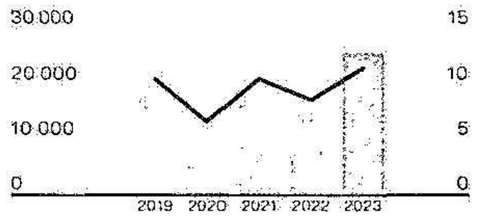


Nettoomsättningen steg med 28 procent tack vare ökade fordonsleveranser, en växande tjänsteaffär och större leveranser inom Power Solutions. Pris- och produktmix och valutaeffekter hade en positiv inverkan på nettoomsättningen

Justerat rörelseresultat

25 985

Justerat rörelseresultat MSEK — Justerad rörelsemarginal %

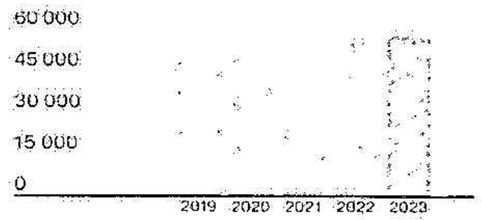


Ökad fordons- och servicevolym påverkade rörelseresultatet positivt, likaså en gynnsam pris- och produktmix samt valutaeffekter. Inflation, högre råvarupriser och produktionsstörningar påverkade resultatet negativt. Inklusive jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet till 24 807 MSEK.

Anställda

58 163

Nr

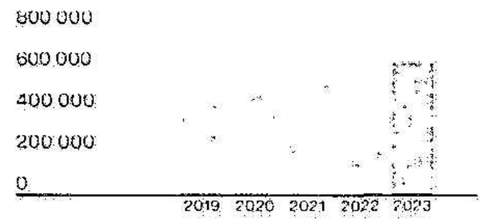


Vid utgången av 2023 hade antalet anställda ökat med cirka 2 500 jämfört med 2022

Uppkopplade produkter

638 633

Antal (ackumulerat)

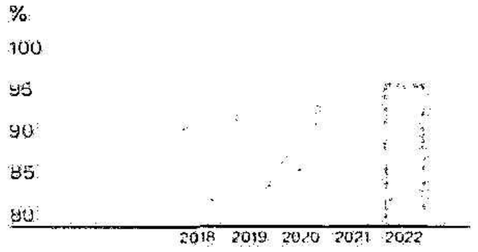


Antalet uppkopplade fordon ökade med cirka 63 000 jämfört med 2022. Storbritannien är den marknad som har högst andel uppkopplade fordon 2023.

Koldioxidutsläpp från fordonsanvändning

-3

%

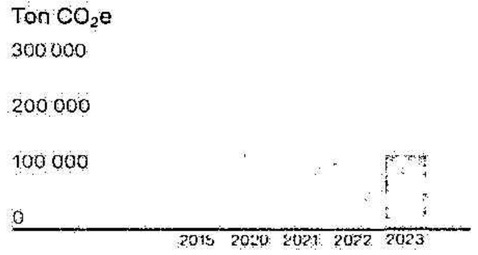


Scania har som mål att nå en 20-procentig minskning till 2025. För närvarande ligger vi på 97,3 procent, en minskning med strax under 3 procent sedan basåret 2015. En förändrad försäljningsmix resulterade i en negativ utveckling av nyckeltalet. Rapportering av utsläpp efterslapar ett år, se sidan 141 för mer information.

Koldioxidutsläpp från egen verksamhet

130 300

Ton CO_2e

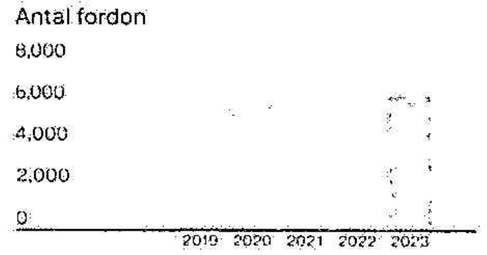


Utsläppen har minskat med 42 procent sedan basåret 2015. Scania är på god väg att uppfylla målen för 2025 genom utökning av flottan av elektrifierade fordon, övergång till förnybara bränslen och införande av fossilfri el i hela verksamheten.

Försäljning, alternativa bränslen och elektrifierade fordon

6 454

Antal fordon

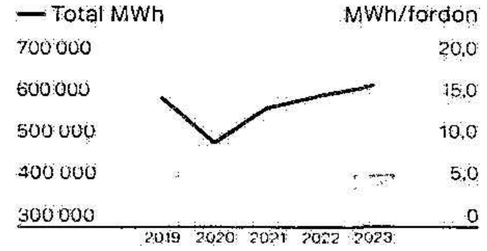


Under 2023 minskade andelen alternativa lösningar jämfört med 2022, främst på grund av en återhämtning av den totala lastbilsmarknaden. Intresset för vår hållbara portfölj är fortsatt stark, med ett ökat intresse av elektrifiering, vid sidan av förnybar bränsle, inklusive flytande alternativ som HVO och FAME, samt biometan.

Energianvändning

639 874

— Total MWh — MWh/fordon



Energiförbrukningen per fordon har minskat under 2023. En tillfällig ökad energianvändning berodde på att produktionsstart i ett nytt gjuteri drevs parallellt med det gamla under en övergångsperiod (2022–2023). Minskningen var 11 procent sedan 2015.

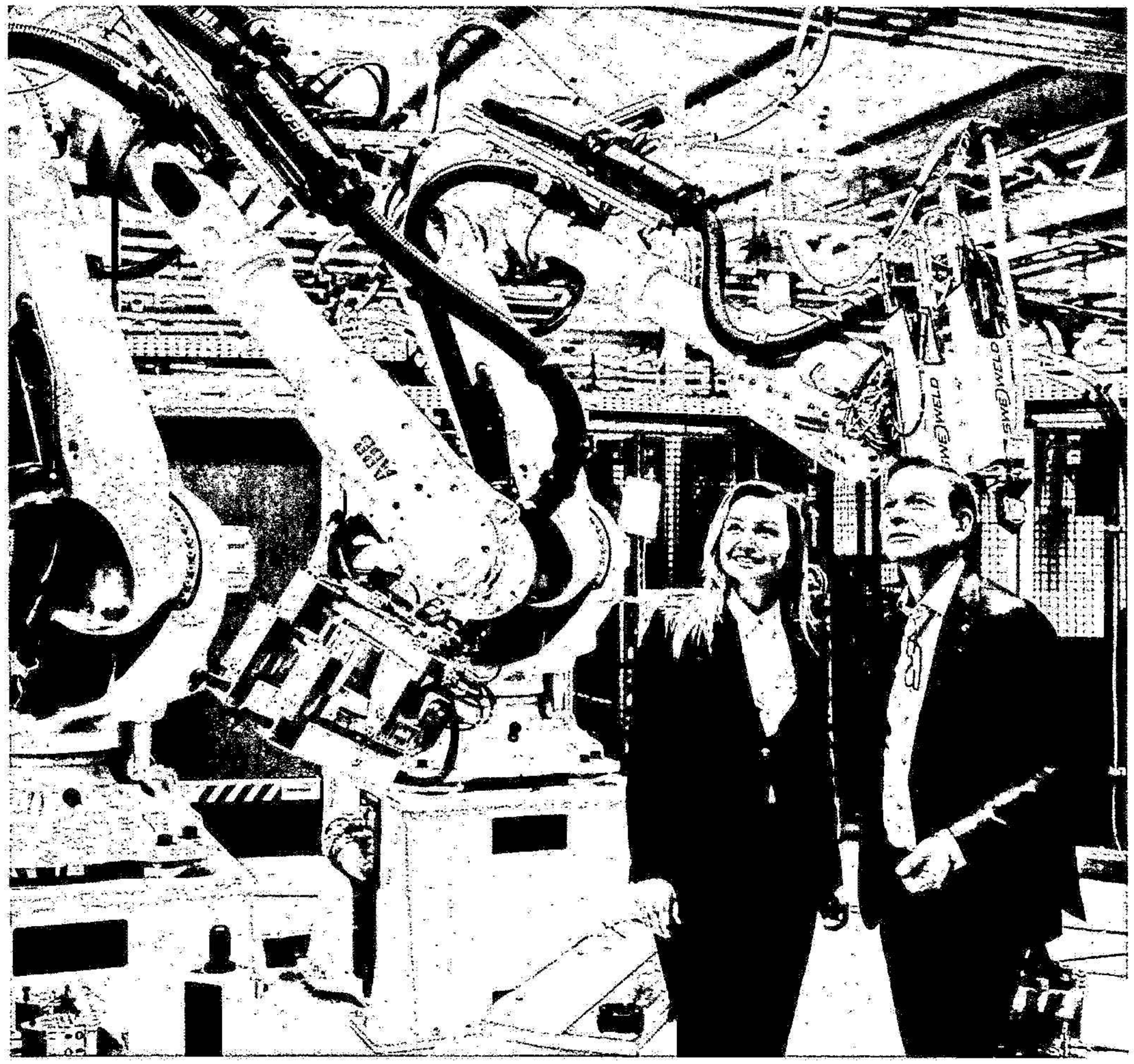
20240513152 79

ÅRET I KORTHET

Scania tar elektriska lastbilar till ny nivå

Scanias växande utbud av utsläppsfria elektriska lastbilar passar flera olika användningsområden och inkluderar fordon med totala fordonståg vikter på 64 ton

Läs mer →



Batterifabriken i Södertälje öppnade

Det var ett historiskt ögonblick för Scania när vi invigde vår monteringsanläggning för batteripack i Södertälje. Den gör att vi kan serieproducera tunga batterielfordon och påskynda övergången till elektrifiering.

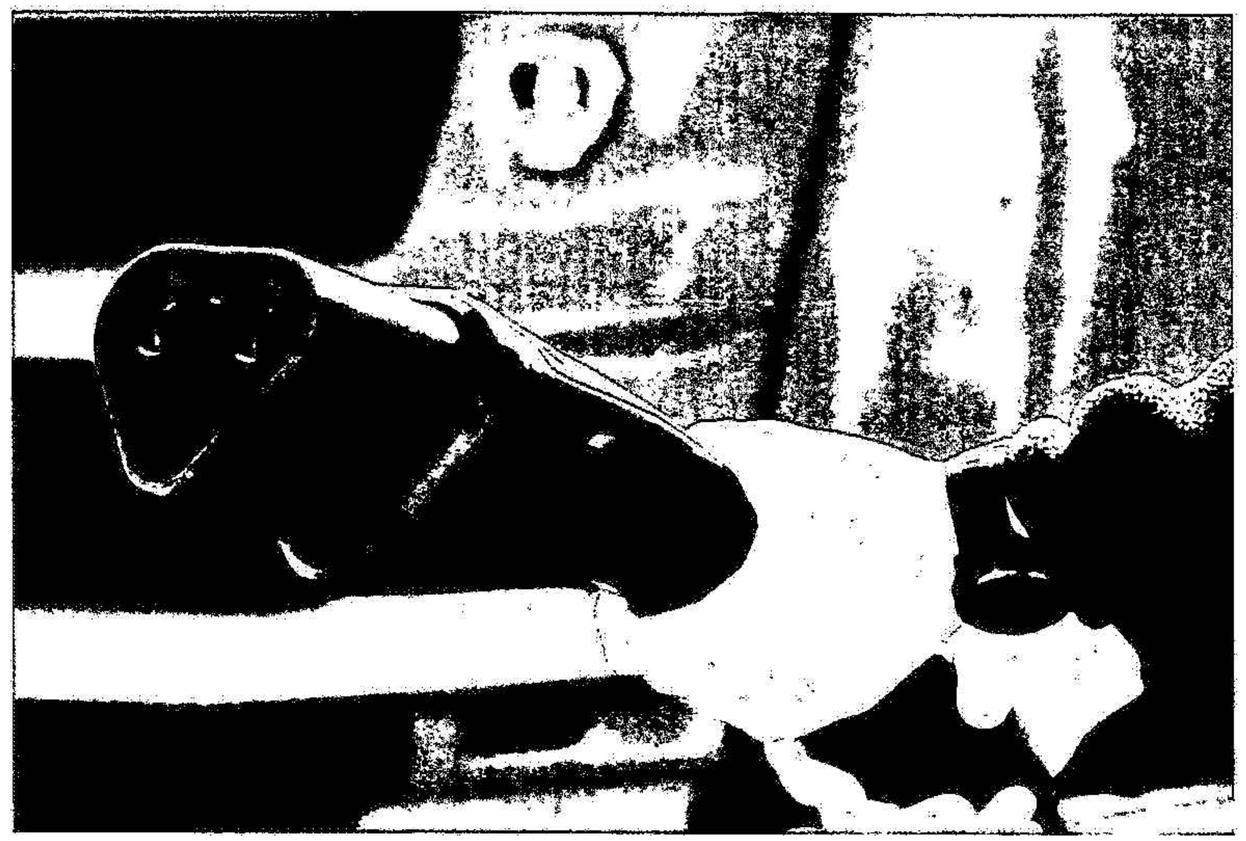
På bilden: Ebba Busch, Sveriges energi- och näringsminister och Christian Levin, VD för Scania.

Läs mer →

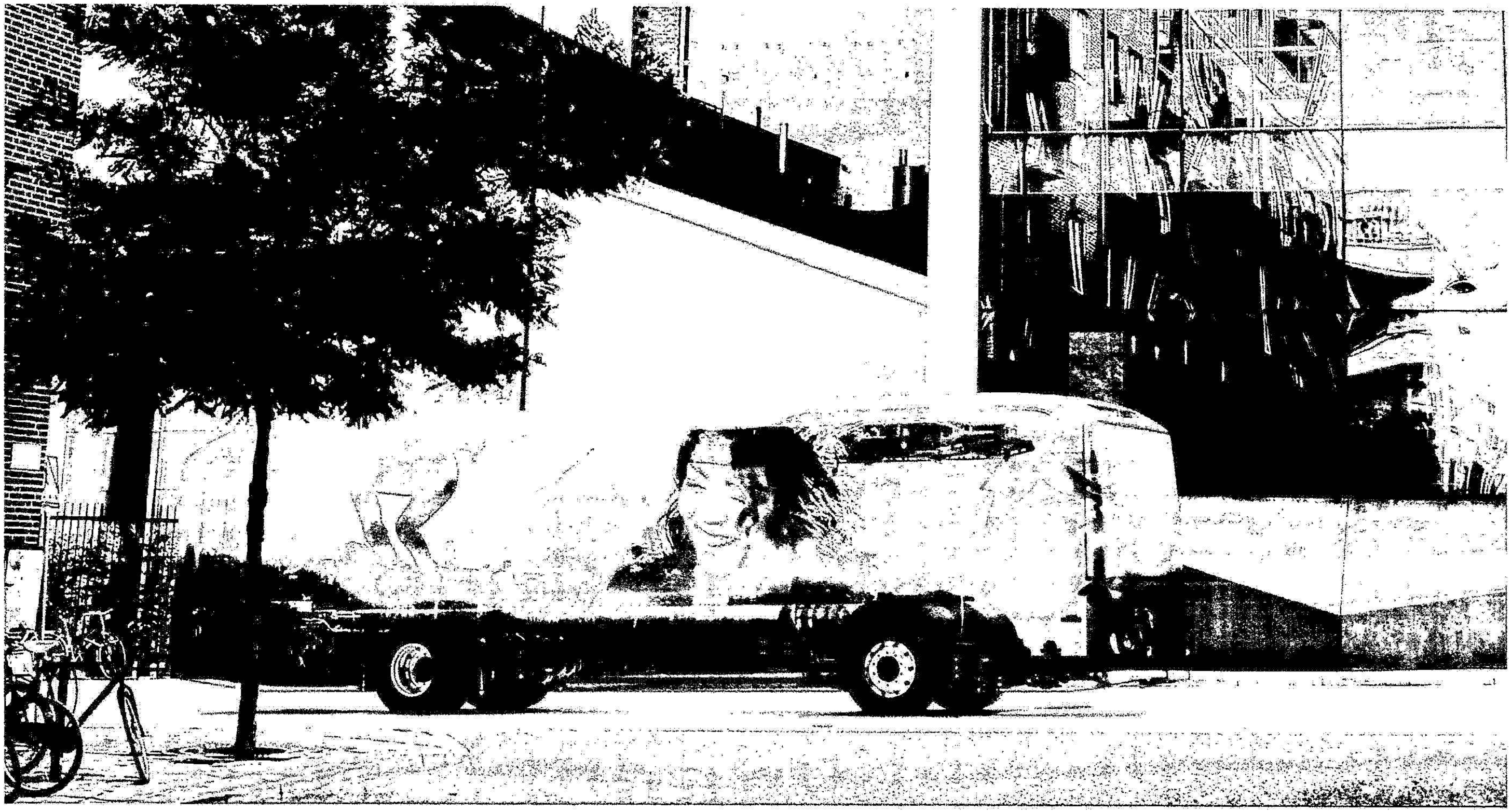
Supersnabb laddning ett steg närmare

Tillsammans med ABB E-mobility har Scania med framgång testat ett MCS-pilotsystem (Megawatt Charging System) – med potential att halvera laddnings-tiderna för tunga elfordon.

Läs mer →



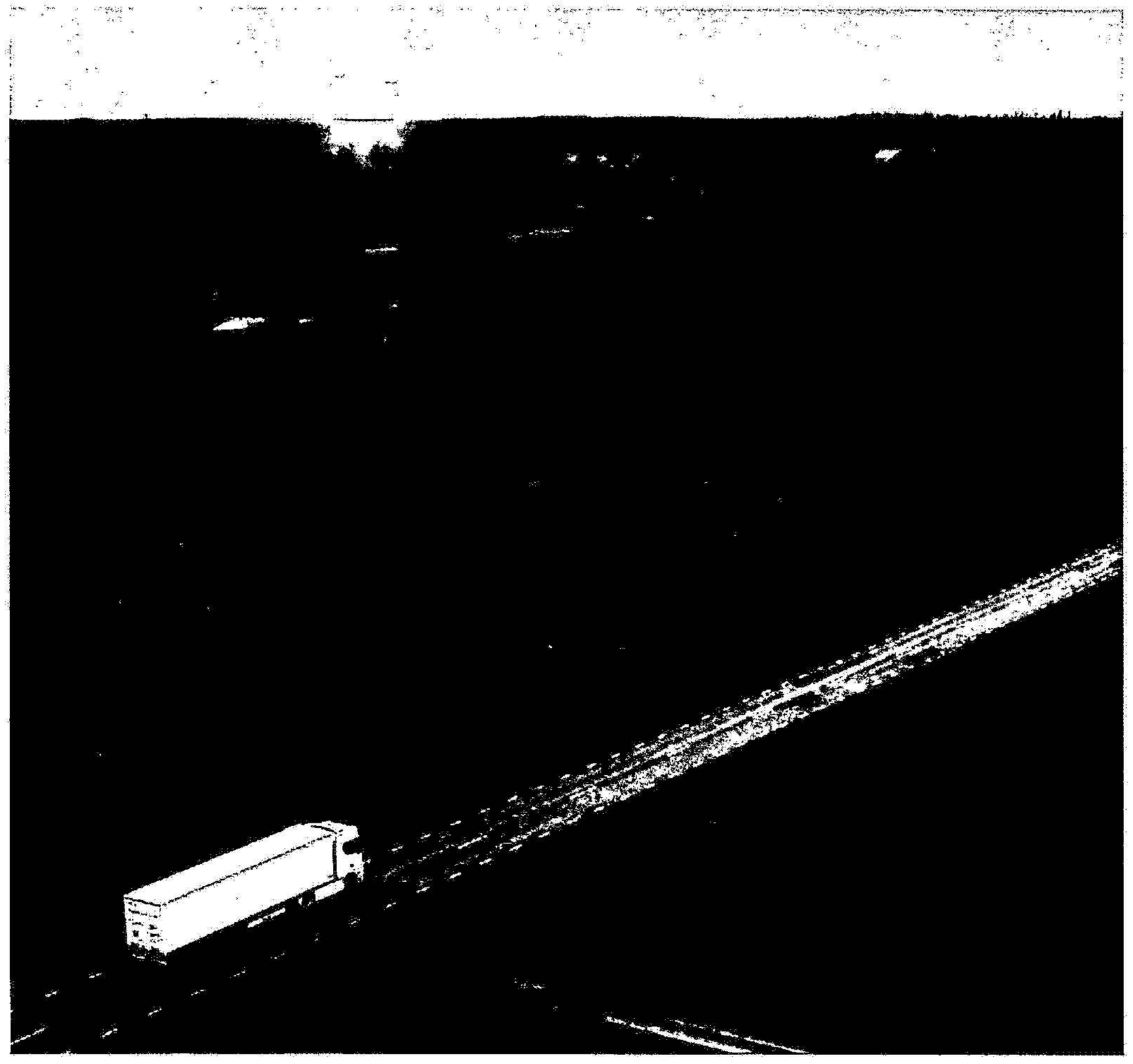
20240513152801



Elbussar som går längre

Vår nya plattform för elektriska bussar lanserades på Busworld i oktober och erbjuder en energilagringskapacitet på upp till 520 kWh och en imponerande räckvidd på upp till 500 kilometer.

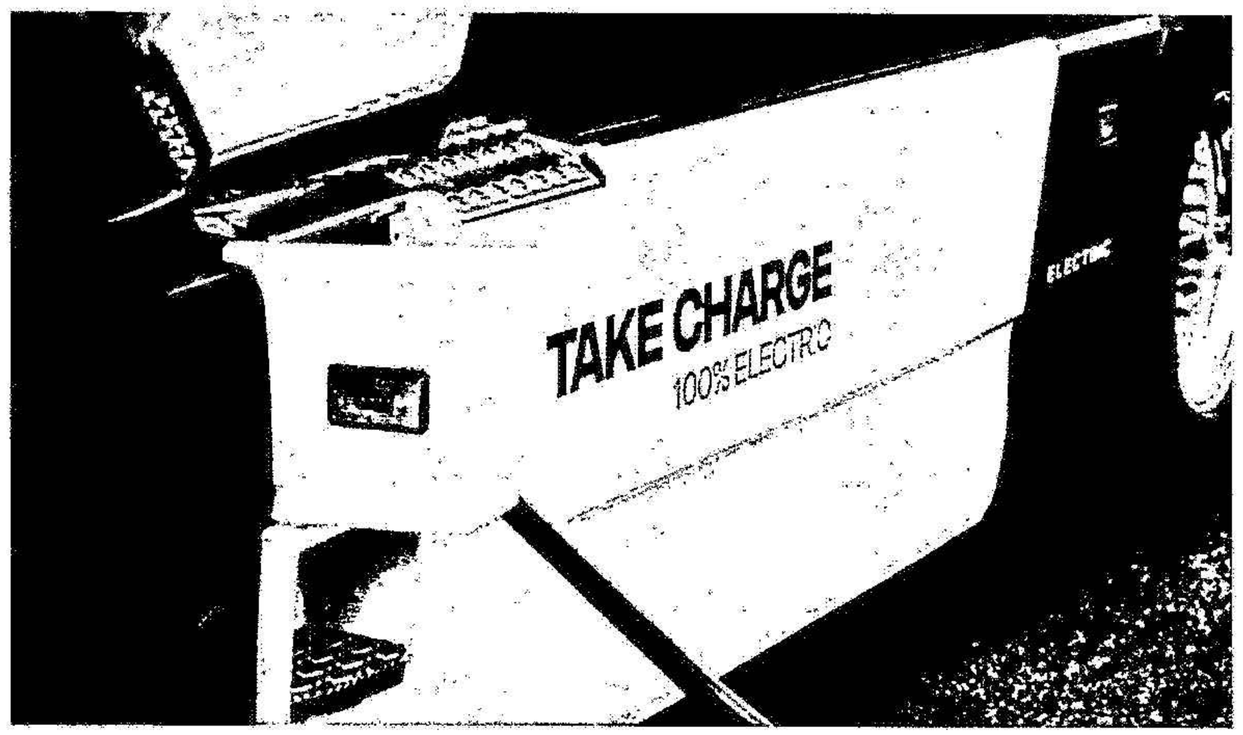
Läs mer →



Mål för grön leveranskedja blir krav

Vi har omvandlat målen om gröna leveranskedjor till krav och kontrakt. Det gör vi för att stärka Scanias arbete med att ta bort utsläppen från vår leveranskedja. Vi har också träffat överenskommelser med ställeverantörer i syfte att minska koldioxidutsläppen från våra ställeveranser.

Läs mer →



Batterier som håller under fordonets hela livslängd

I april presenterade Scania och Northvolt en battericell som kan driva en lastbil under hela dess livslängd.

Läs mer →

20240513152812

VD-ORD

”2023 var ett händelserikt år för Scania. Under året har vi fortsatt leverera värde till våra kunder och kommit en bra bit på väg med att få tillbaka våra flöden på rätt spår, samtidigt som vi har utvecklat verksamheten inom flera områden.”

Christian Levin
VD och koncernchef,
Scania och TRATON GROUP

Senast 2030 måste alla leveranser av batterier, stål, aluminium och gjutjärn för vår produktion i Europa ge minsta möjliga koldioxidavtryck.”

20240513152 82

Välkommen till Scanias års- och hållbarhetsredovisning för 2023.

2023 var ett händelserikt år för Scania. Under året har vi fortsatt leverera värde till våra kunder och kommit en bra bit på väg med att få våra flöden på rätt spår igen. Vi hade en stark finansiell utveckling med en omsättning och ett resultat på rekordnivå. Samtidigt fortsatte vi att utveckla verksamheten på flera områden och att ställa om produktportföljen till batteridrivna elfordon.

Verksamhet och höjdpunkter

Året gav en blandad bild när det gäller våra marknader. Samtidigt som efterfrågan sjönk något i Europa från mycket höga nivåer, kom några av marknaderna i Latinamerika tillbaka starkt, främst tack vare ett stort ersättningsbehov i Brasilien och Mexiko. Dessutom fortsatte serviceaffären att öka kraftigt.

Framgången med Super, vår senaste och mest bränslesnåla drivlina med förbränningsmotor fortsatte ta marknadsandelar under 2023. Responsen från kunder och marknaden i stort var mycket positiv. Under 2023 tilldelades en Scanialastbil med Super-drivlina det prestigefyllda European Truck Award efter ett stort jämförelsetest avseende bränsleförbrukning, med god marginal till de närmast konkurrenterna.

När det gäller våra order-till-leverans-flöden finns det fortfarande vissa utmaningar, även om situationen förbättrades avsevärt under 2023. Orderingången var hög och vi ökade produktionen. Även om vi gjorde stora framsteg med att stabilisera flödena motsvarade leveranserna ändå inte produktionsmängden. Kapacitets-begränsingar i utgående tranporter påverkade negativt, med ökade ledtider för kunderna. För oss på Scania är kundnöjdheten kärnan i vår verksamhet och vi är fast beslutna att lösa dessa problem för att säkerställa högre leveransprecision och kortare ledtider.

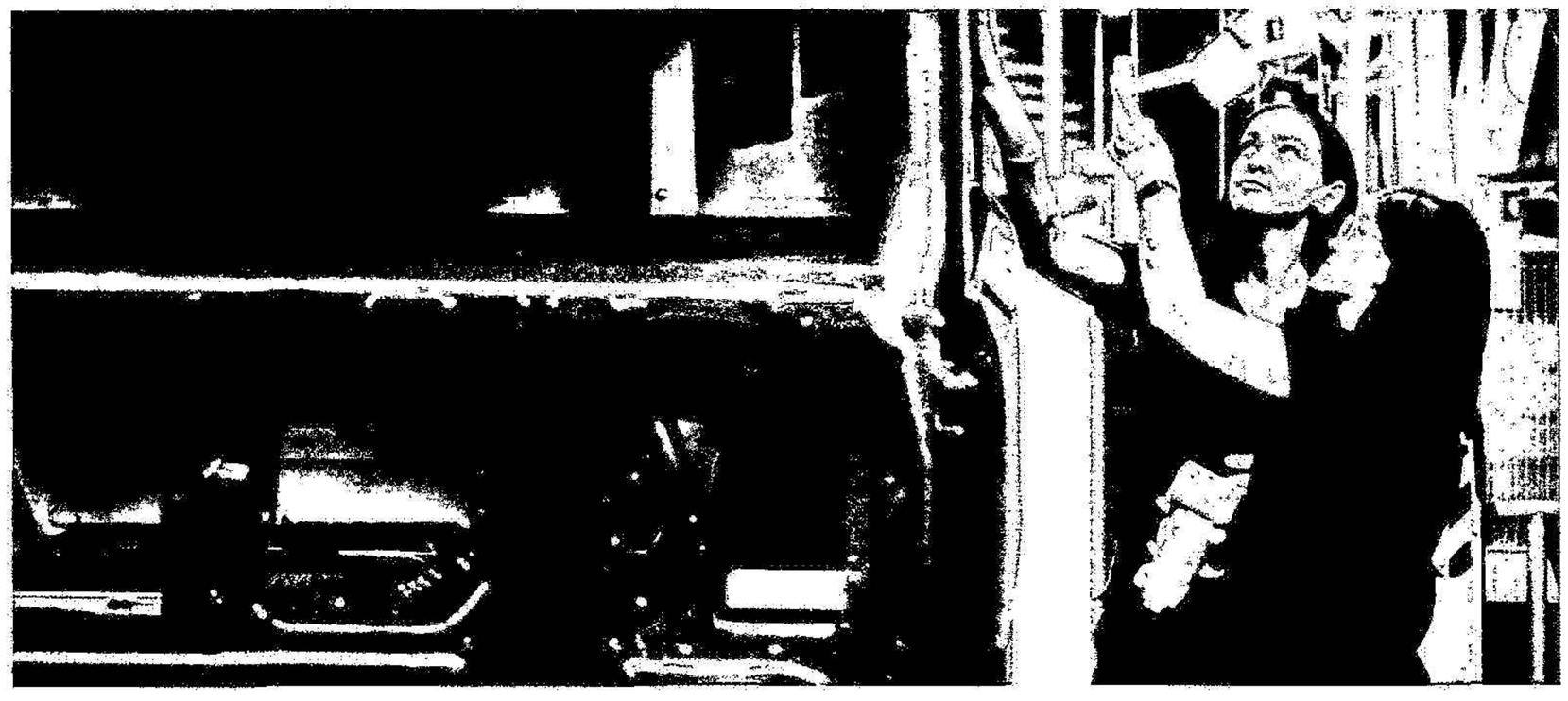
Milstolpar för elektrifiering och hållbarhet

Under 2023 tog vi stora kliv på vår elektrifieringsresa. Bland milstolparna kan nämnas invigningen av egen monteringsanläggning för batteripack i Södertälje. Vi har gjort en stor ombyggnad av vår produktionslinje för storskalig tillverkning av ellastbilar och anlägger en ny testbana för elektrifierade och självkörande fordon. Det är milstolpar som tillsammans kommer att påskynda vår omställning till elektriska fordon och jag är oerhört stolt över alla våra kollegor som har lagt sin själ i att få detta att hända.

Med varje stor förändring följer utmaningar och trots alla framsteg vi gjort under 2023 sker upptrappningen av elfordon ännu inte i den takt vi önskar. Bortsett från att det krävs helt ny teknik, finns det många andra faktorer som måste vara på plats för att användningen av tunga elfordon ska kunna skalas upp. Kunden behöver ett ekonomiskt stabilt affärscase, infrastrukturen måste finnas på plats och försörjningsbasen måste vara redo. Utvecklingen går inte tillräckligt snabbt på många av dessa områden. Vi har också haft en del problem med våra batterileveranser och vi arbetar i nära samarbete med vår leverantör för att lösa problemen.

Under året investerade vi även i vår portfölj av eldrivna produkter och påbörjade produktionen av vår nya generation elektriska fordon. Vi har nu ett brett erbjudande av tunga elfordon som passar nästan alla kunder och kommersiella tillämpningar och denna portfölj utökas hela tiden.

I ett elektrifierat transportsystem är fordonen så klart bara en del av lösningen. Kunderna vill ha kompletta e-mobilitetslösningar och vi fortsatte investera för att utveckla smarta lösningar och tjänster och infrastruktur för högeffektsladdning som eldrivna transporter är beroende av. I maj såg vi de första resultaten från testerna av vårt MCS-pilotsystem (Megawatt Charging System) – ett projekt som vi drivit tillsammans med ABB



E-mobility. Resultaten är spännande eftersom systemet ska kunna halvera standardladdningstiderna för tunga elfordon.

Minska koldioxidutsläppen i vår värdekedja

När transporterna är helelektriska förflyttas den största andelen av ett fordons totala koldioxidutsläpp från användningsfasen till produktions- och leveranskedjefasen – och speciellt till tillverkningen av material som stål. Under 2023 tog vi ett stort steg mot att minska dessa utsläpp genom att omvandla våra mål om minskade koldioxidutsläpp. Leveranskedjan till obligatoriska inköpskrav. 2030 måste alla leverantörer av batterier, stål, aluminium och gjutjärn för vår produktion i Europa ge minsta möjliga koldioxidavtryck. Vi kommunicerade dessa nya krav på leveranskedjorna inför COP28 och responsen var mycket positiv. På Scania strävar vi efter att leda omställningen och inspirera andra att göra detsamma.

Vetenskapsbaserade mål: utmaningar och framsteg

De utmaningar vi har ställts inför omställningen till ett hållbart transportsystem understryker det faktum att dekarbonisering är en komplex utmaning som måste angripas från flera olika håll. Detta återspeglas i arbetet med våra vetenskapsbaserade mål (SBTi).

Redan 2020 satte vi upp extremt ambitiösa mål om att minska koldioxidutsläppen i vår verksamhet. För att skärpa fokus gjorde vi dem också till kortsiktiga mål som skulle vara uppfyllda senast 2025. Detta har varit mycket effektivt och gjort att medarbetare i verksamheten har kant ansvar för att minska koldioxidutsläppen och vi är på god väg att nå målen för scope 1 och 2. För att inte nämna på efterkälken med vårt scope 3-mål måste vi dock öka arbetet på alla tänkbara sätt. Förutom att utöka produktionen av batterielfordon finns det många andra viktiga åtgärder att vidta för att minska koldioxidutsläppen genom ökad bränsleeffektivitet, till exempel förarutbildning, fordonsoptimering och ökad användning av förnybara bränslen.

När vi nu närmar oss det sista året i tidsramen för våra vetenskapsbaserade mål bör vi vara medvetna om att 2025 inte är slutet på vår dekarbonseringsresa utan snarare en viktig milstolpe och en lämplig tidpunkt för utvärdering av vår resa mot ett hållbart transportsystem.

Vår strategi och TRATON GROUP

Under 2023 skedde också viktiga strategiska utvecklingssteg som gör oss ännu bättre positionerade att – tillsammans med våra kunder – leda omställningen. Vi förtydligade vår strategiska inriktning på medellång sikt och satte upp affärsprioriteringar under en period på fem till tio år. För att kunna sätta upp tydliga förväntningar och mäta framstegen införde vi sex företagsmål kopplade till våra mer övergripande ambitioner.

I linje med dessa strategiska prioriteringar genomförde vi en del operativa förändringar under 2023. Bland annat omstrukturerade vi bussverksamheten. Som en åtgärd för att uppnå en mer slimmad struktur med ökad snabbhet och flexibilitet tog vi beslutet att upphöra med tillverkning av busskarosser i Słupsk, Polen. Genom att dra nytta av styrkor som modularisering och ett nära samarbete med påbyggarna kommer vi att kunna förbättra kundvärdet ytterligare.

Vi fortsätte att investera i nya affärsmöjligheter utanför vår nuvarande kärnverksamhet. Ett exempel är vårt samriskprojekt med JUNA som lanserar en innovativ, kundorienterad pay-per-use-modell för elfastbilar.

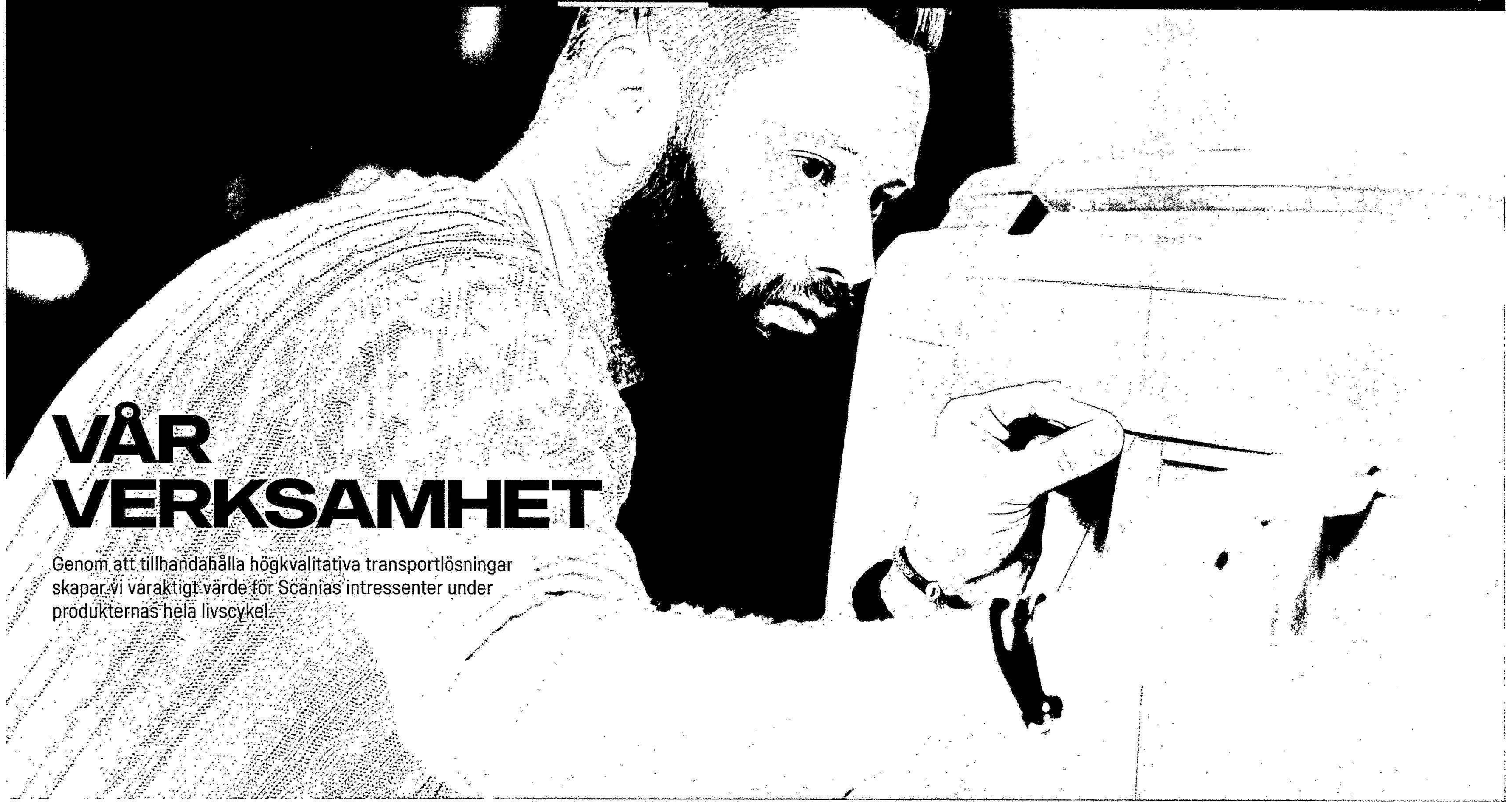
En del av strategin fokuserar på att öka vår globala närvaro och i linje med detta fortsatte vi även utvecklingen av vår industrigrupp i Kina – vår största investering sedan vi på 1960-talet blev en av den latinamerikanska marknadens. Vår fabrik i Kina består av form och 1 000 Scaniamedarbetare arbetar nu i Kina och fler ska det bli.

Under 2023 ökade TRATON GROUP omställningstakten och detta medförde också förändringar för Scania. Vissa av våra nyckelfunktioner har blivit koncerngemensamma funktioner. Ett exempel är Scanias finansiella Services som nu utgör ryggraden för koncernen genom TRATON Financial Services. Scania har varit en drivande kraft i att utforma TRATON:s omställning och koncernen använder Scanias kärnvärden och modulsystem som bas samt drar nytta av att de kompletteras med styrkor från de andra varumärkena i TRATON-familjen.

En tät integration inom TRATON GROUP är en viktig pelare i vår strategi eftersom detta säkerställer den investeringsförmåga, snabbhet och flexibilitet vi behöver för att kunna utveckla en komplett elektrifierad och digitaliserad produktportfölj för våra kunder. Det är också viktigt att betona att den fördjupade integrationen från inget kommer att märkas i den industriella delen av vår verksamhet. Den kundnära verksamheten kommer även fortsättningsvis att vara unik för varje varumärke.

Vi håller fast vid The Scania Way

Med alla förändringar som sker runt omkring oss är det tryggt att veta att en sak förblir konstant: The Scania Way. Jag ser det överallt när jag reser och träffar olika delar av Scaniaorganisationen och jag är stolt över hur vi har fått våra värderingar att genomsyra allt vi gör. Det är detta som gör oss unika och som våra kunder verkligen värdesätter. När vi fortsätter att styra vår verksamhet och vägleda våra kunder genom en snabbföränderlig värld är det viktigare än någonsin att vi håller fast vid The Scania Way.



VÅR VERKSAMHET

Genom att tillhandahålla högkvalitativa transportlösningar skapar vi varaktigt värde för Scanias intressenter under produkternas hela livscykel.

20240513152 83

VÅR GLOBALA VERKSAMHET

Med närmare 58 000 anställda i fler än 100 länder är Scania en global aktör. Vårt försäljnings- och servicenät är strategiskt placerat där kunderna behöver oss, oavsett var i världen de har sin verksamhet.

Scanias produktion sker i Europa och Latinamerika och en produktionsanläggning i Asien är på gång. Forskning och utveckling bedrivs globalt, med vår anläggning i Södertälje, Sverige som navet.

Våra återförsäljare och verkstäder är strategiskt belägna i anslutning till viktiga transportvägar och logistikcentra och med assistans tillgänglig dygnet runt året om finns vi alltid nära till hands för våra kunder.

Genom vårt servicenätverk får vi en nära relation med våra kunder och en god inblick i deras specifika marknader och affärsbehov.

Scania är en del av TRATON GROUP. Under TRATON GROUP verkar Scania, MAN, Volkswagen Truck & Bus och Navistar i nära samarbete för att driva omställningen av transportsystemet.

58 000
medarbetare i fler än 100 länder

11
antal länder med produktions- och monteringsanläggningar eller regionala produktcentra

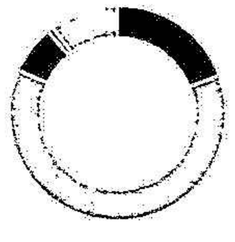
1 500+
serviceställen

638 000+
Antal uppkopplade Scaniaprodukter

Scania erbjuder hållbara transportlösningar som omfattar tunga lastbilar och bussar i kombination med ett brett produktnära tjänsteutbud. Vi erbjuder finansiering, försäkring och uthyrning av fordon så att kunderna kan fokusera på sin kärnverksamhet. Scania är också en ledande leverantör av industri- och marinmotorer.

LASTBILAR

Scania stöder transportföretag över hela världen genom att leverera tunga lastbilar anpassade till varje kunds behov. Vi erbjuder skräddarsydda lösningar för en mängd olika transporttyper, däribland fjärrtrafik, stadsdistribution och anläggning.

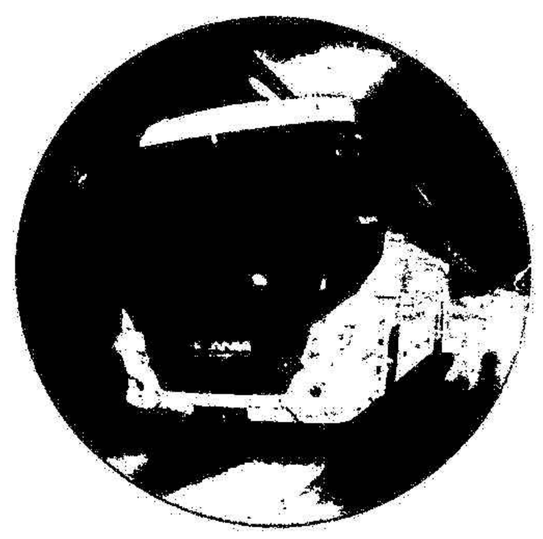


Leveranser

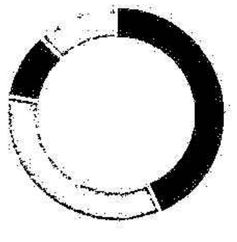
Amerika*	19%
Europa	62%
Afrika och Oceanien	7%
Eurasien	1%
Asien	10%

* Avser Latinamerika

BUSSAR OCH TURISTBUSSAR



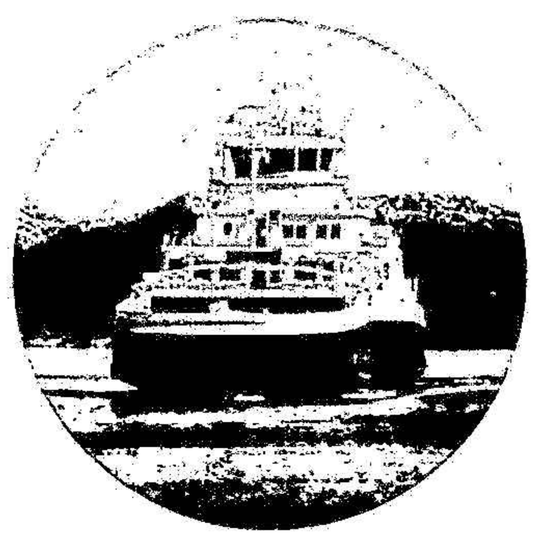
I nära samarbete med påbyggare och partner erbjuder Scania bussar för kunder inom stads- och resesegmentet. I vårt erbjudande ingår kompletta lösningar som skräddarsys för att lösa dagens mobilitetsutmaningar.



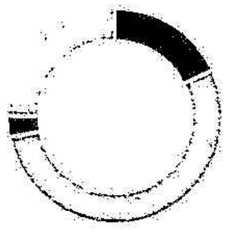
Leveranser

Amerika*	43%
Europa	34%
Afrika och Oceanien	10%
Eurasien	0%
Asien	12%

POWER SOLUTIONS



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

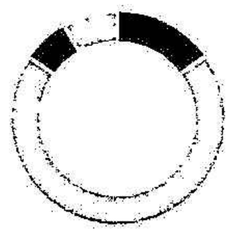


Leveranser

Amerika*	18%
Europa	54%
Afrika och Oceanien	3%
Eurasien	0%
Asien	25%

TJÄNSTER

I Scanias omfattande tjänsteerbjudande ingår bland annat verkstadstjänster, skräddarsydda flexibla underhållsplaner, förarutbildning och förarutvärdering. Vi erbjuder även tjänster som hjälper kunderna att hantera sin verksamhet.

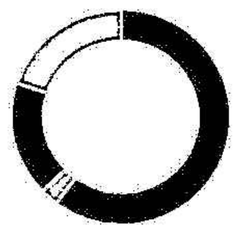


Försäljning

Amerika*	15%
Europa	69%
Afrika och Oceanien	7%
Eurasien	0%
Asien	8%

FINANSIELLA TJÄNSTER

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



Finansierade produkter

Nya lastbilar	63%
Nya bussar	2%
Begagnade fordon	14%
Övrigt	21%

20240513152841

SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE

Genom att tillhandahålla premiumlösningar för hållbara transporter skapar vi varaktigt värde för Scanias intressenter – från våra kunder till samhället i stort.

VÅRT SYFTE

För oss på Scania är värdeskapandet förankrat i vårt syfte – att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Genom att uppfylla vårt syfte skapar vi värde som företag.

VÅR AFFÄRSMODELL

Kundvärde utgör själva kärnan i vår verksamhet. Vår framgång bygger på vår förmåga att bygga partnerskap som skapar långvarigt, hållbart värde för både våra kunder och för Scania.

Kundens intäkter
Kundens kostnader
Kundens rörelseresultat

Scanias intäkter
Scanias kostnader
Scanias rörelseresultat

Öka kundens intäkter

Scanias högkvalitativa fordon och tjänster, optimerade med hjälp av driftdata insamlad från uppkopplade fordon, säkerställer högsta möjliga fordonstillgänglighet. Vi gör det möjligt för våra kunder att utföra effektiva, pålitliga och hållbara transporter som ökar deras intäkter.

Minska kundens kostnader

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

VÄRDE FÖR VÅRA INTRESSENTER

Scanias intressenter omfattar allt ifrån kunder och medarbetare till partner i transportekosystemet såsom leverantörer av infrastruktur och användare av transporter. Vi skapar värde för Scanias olika intressentgrupper under produkternas hela livscykel.

Vi skapar värde för:

Våra kunder

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

Våra medarbetare

Utöver lön och förmåner får Scanias 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.

Förare

Scanias fordon är gjorda för att ge föraren en bättre körupplevelse och en säker och komfortabel arbetsplats. Vi arbetar branschöverskridande med att förbättra förarnas arbetsförhållanden, bland annat genom initiativet Truck Transport Social Guidelines.

Leverantörer

Scanias 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 leveranskedjan.

Ägare och långivare

Med fokus på hållbarhet levererar vi bestående tillväxt och långsiktig finansiell styrka för våra ägare och långivare. Scania har emitterat gröna obligationer och fått högsta betyg för vårt hållbarhetsramverk.

Transportekosystemet

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

Samhället

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

Läs mer om hur vi strävar efter att skapa värde i varje skede av vår produktlivscykel →

SKAPA VÄRDE FÖR KUNDEN

Våra kunder är utgångspunkten för allt vi gör. Vi kan bara nå framgång när våra kunder når framgång och vi har ett nära samarbete för att förstå deras nuvarande och framtida verksamhet. Vi erbjuder skräddarsydda lösningar som ger mervärde och som är hållbara och lönsamma – nu och i framtiden.

”Nagel Group räknar med att vi har mycket att vinna på elektrifieringen, och jag tror att den kan hjälpa oss att bli klimatneutrala. Det är något som många kunder efterfrågar redan i dag. Vi hade en vision för vår regionala distribution och Scania visade sig vara en mycket bra partner.”

Carsten Taucke, VD för Nagel Group

Värde för kunderna

Bland våra kunder finns alltifrån företag inom tunga transporter – till exempel logistik- och vägtransportföretag – till kollektivtrafikföretag och företag som ägnar sig åt industriell och marin verksamhet. Våra transportlösningar hjälper dem att skapa lönsamma och hållbara verksamheter genom att förbättra transporteffektiviteten. Vi maximerar fordonens tillgänglighet, minskar utsläppen och sänker driftkostnaderna. Eftersom behoven och förhållandena ser olika ut för olika kunder erbjuder vi skräddarsydda lösningar som maximerar värdet för kunden.

Skräddarsydda lösningar

Scanias transportlösningar anpassas för att minska kostnaderna och öka intäkterna i varje kunds verksamhet. Målet är att eliminera slöseri och ineffektivitet i hela transportflödet med hjälp av skräddarsydda, hållbara lösningar.

Modulärt system

Möjligheten att skräddarsy transportlösningar bygger på Scanias modulsystem som gör att vi snabbt och effektivt kan skapa optimerade lösningar för olika kundbehov, användningsområden och marknader. Modulsystemet är en av våra viktigaste framgångsfaktorer.

Läs mer →

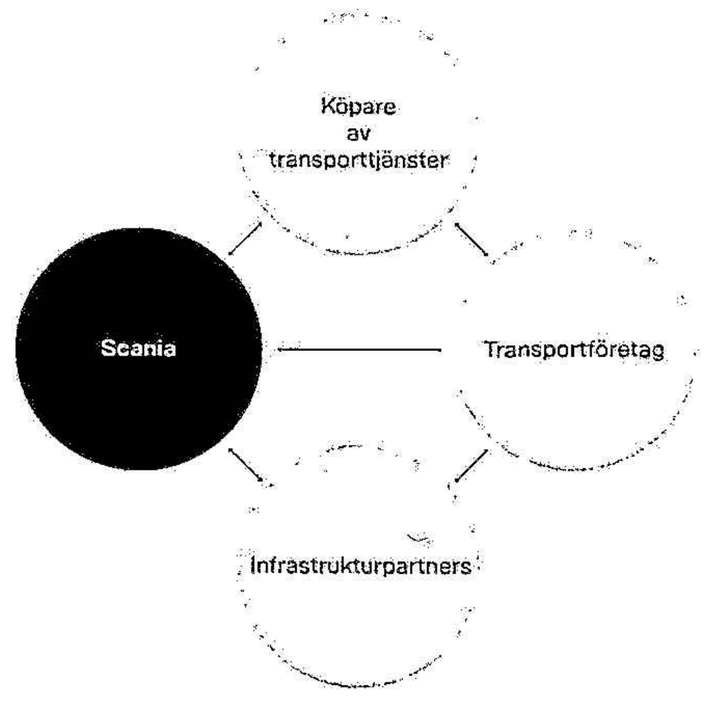
Nära samarbeten

För att kunna skapa värde med skräddarsydda lösningar krävs ett nära samarbete med kunderna baserat på tillit och långsiktiga relationer. Tack vare våra nära relationer med kunderna kan vi bättre förstå dem och svara intuitivt på deras behov och hjälpa dem med omställningen till hållbara lösningar.

Läs mer →

Ett helhetsgrepp

Vi skaffar oss en djupgående och helhetsinriktad förståelse för varje kunds fullständiga transportflöde, inte bara deras egna transportbehov utan också deras kunders behov. Vi bygger också upp samarbeten med andra intressenter i ekosystemet för att främja utbyggnaden av infrastruktur för elektrifiering och förnybara bränslen. Vi kan inte på egen hand leda omställningen. Scania har ingått strategiska partnerskap med viktiga intressenter, däribland våra kunder, köpare av transporttjänster, energileverantörer, infrastrukturleverantörer och branschkollegor.



Scania tar ett helhetsgrepp som involverar flera viktiga intressenter.

20240513152852

ETT HÅLLBART TRANSPORT-SYSTEM

ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Hållbara transporter handlar inte bara om dekarbonisering, utan också om att tillgodose människors och samhällets behov i hela transportekosystemet.

Ett hållbart transportsystem är ett system som kan fortsätta existera på lång sikt. Det är ett system för gods- och persontransport som inte skadar människor och miljön och som är tillgängligt för alla.

Transporter påverkar människor och planeten på många sätt. För att skapa ett hållbart transportsystem måste vi först inse att alla dessa effekter är starkt sammankopplade. För att skapa ett hållbart transportsystem som tillgodoser de komplexa och sammanvävda behoven hos människor, samhälle och miljö måste vi se till helheten och samarbeta i hela transportekosystemet.

EN VISION FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER

Som beskrivits av till exempel FN:s miljöprogram och Världsbanken finns det ett flertal mål för ett hållbart transportsystem – som alla är sammankopplade med och beroende av varandra. Några av dessa mål tar sig Scania an direkt, medan andra hanteras med hjälp av partnerskap och dialog.

Inkluderande – tillgängligt för alla.

Säkert – inte bara för förare och passagerare utan också för övriga trafikanter samt alla andra som påverkas indirekt.

Hälsosamt och rent – minimerar skadorna på människors fysiska och psykiska hälsa och välbefinnande.

Dekarboniserad – minskar koldioxidutsläppen genom att bryta beroendet av fossila bränslen.

Effektivt – både när det gäller person- och varutransporter och resursanvändande.

Läs mer →

202405131528 6

UTVECKLING AV PRODUKTER, TJÄNSTER OCH LÖSNINGAR AV HÖGSTA KVALITET

Vi stöder våra kunders omställning till hållbara transporter med hjälp av ett brett urval av produkter, tjänster och lösningar som skräddarsys efter kundernas och marknadernas behov. Våra lösningar bygger på tre pelare:

- **Energieffektivitet**
- **Elektrifiering och förnybara bränslen**
- **Smarta och säkra transporter**

Energieffektivitet: kärnan av vår verksamhet sedan dag ett

I över 130 år har vår kärnverksamhet fokuserat på att utveckla premiumprodukter och -tjänster för våra kunder, med ett outtröttligt fokus på att hela tiden förbättra energieffektiviteten och tillgängligheten oberoende av energikälla.

Detta fortsätter vara kärnan i vårt förhållningssätt när vi nu driver på omställningen till hållbara transporter.

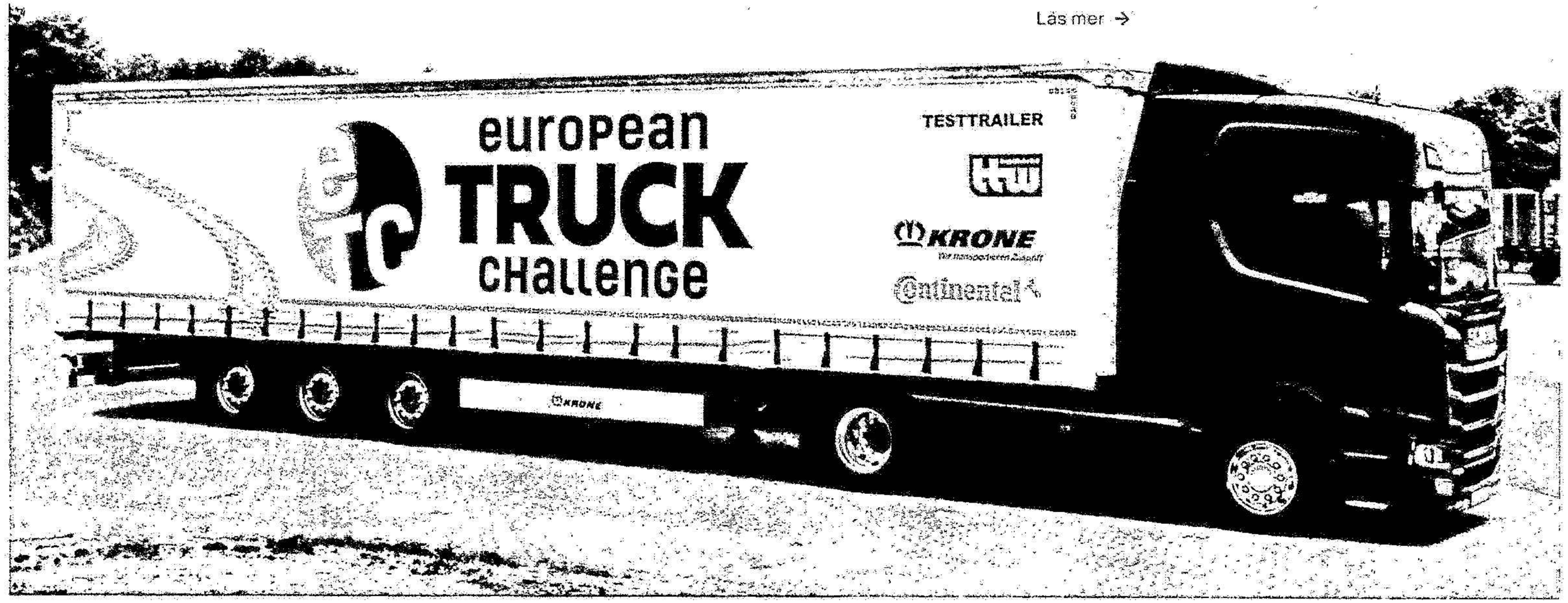
EXEMPEL

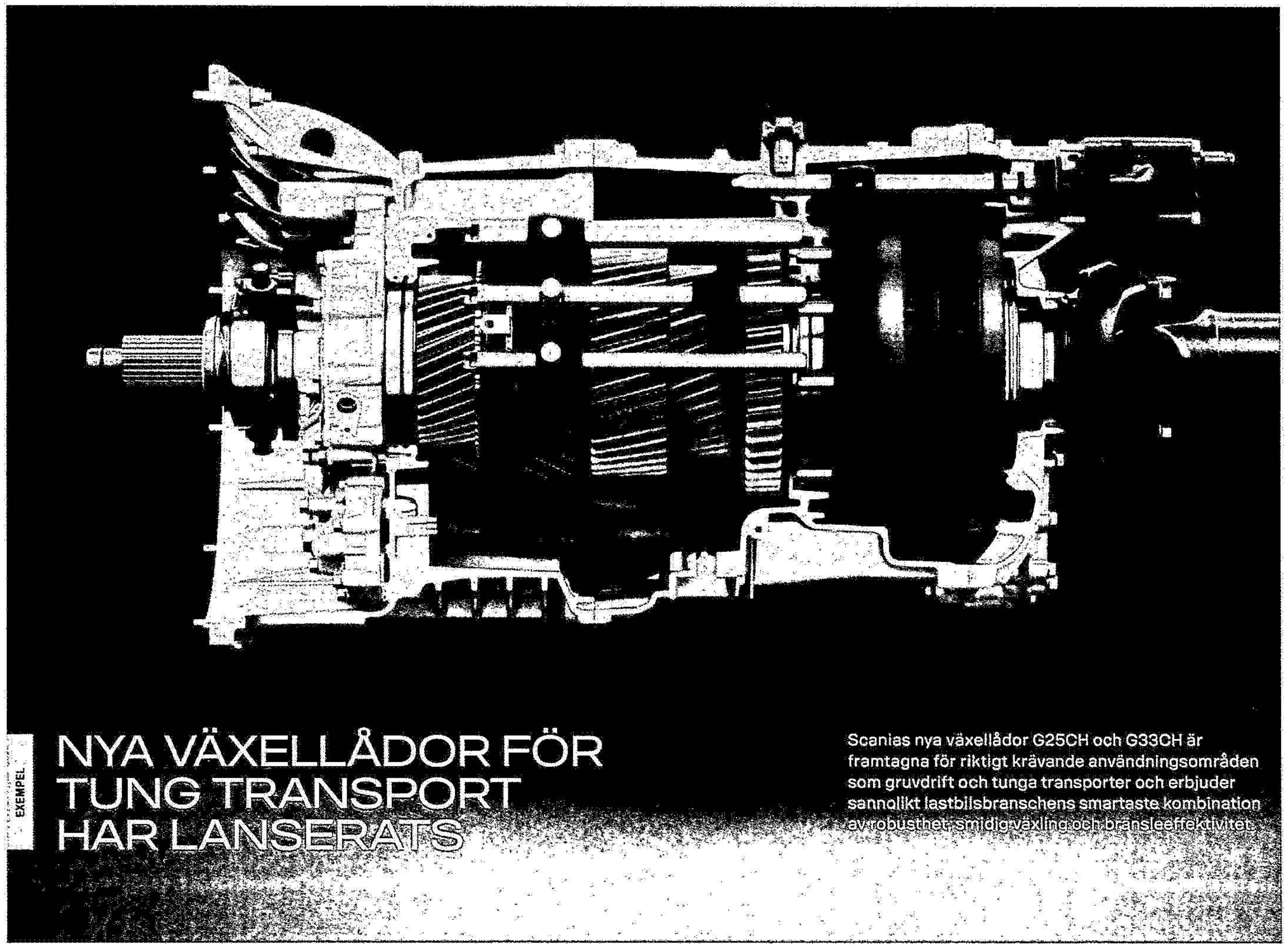
SCANIA SUPER VINNER PRIS FÖR BRÄNSLE-EFFEKTIVITET

Scania Super, som lanserades 2021, fortsätter vinna erkännande i branschen och gå i spetsen för bränsleeffektivitet.

I maj vann en Scanialastbil med Super-drivlina European Truck Challenge, ett ansett tyskt jämförelsetest av bränsleeffektiviteten hos fjärrtransportbilar. Segermarginalen till de närmast efterföljande konkurrenterna var betydande.

Läs mer →





EXEMPEL

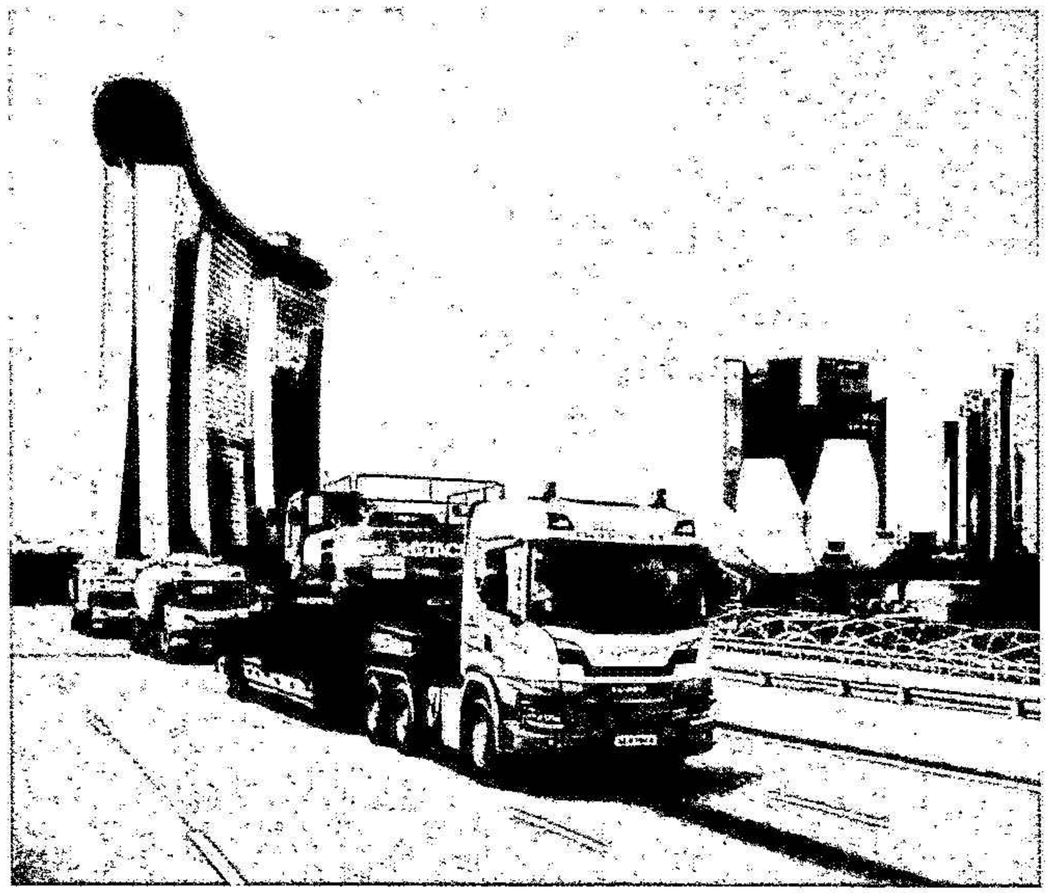
NYA VÄXELLÅDOR FÖR TUNG TRANSPORT HAR LANSERATS

Scanias nya växellådor G25CH och G33CH är framtagna för riktigt krävande användningsområden som gruvdrift och tunga transporter och erbjuder sannolikt lastbilsbranschens smartaste kombination av robusthet, smidig växling och bränsleeffektivitet.

EXEMPEL

SNL ÖKAR LÖNSAMHETEN MED SCANIA SUPER

Speditionsföretaget SNL i Singapore tog emot sina Scania Super-lastbilar under 2023. "Data visar på bränslebesparingar på mellan 12 och 15 procent. Med de senaste årens stigande bränslekostnader kan denna besparing faktiskt öka företagets lönsamhet. Våra förare känner sig mer komfortabla och upplever kortare ledtid när det gäller växlingar. Tillgängligheten är högre, körningarna till tankstationerna färre och underhållsbehovet har minskat", säger Lim Jing He, direktör för SNL Logistics.

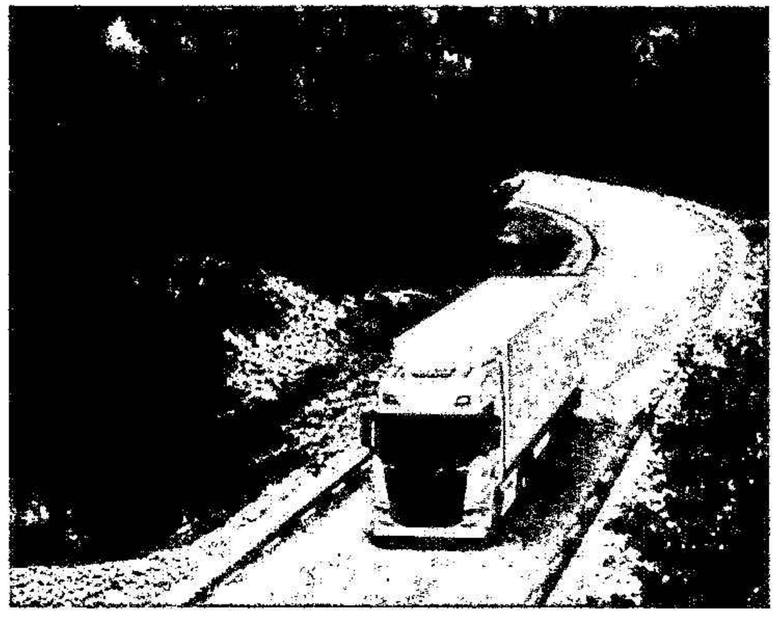


20240513152887

Elektrifiering: Vi leder omställningen

Framtiden för tunga transporter är elektrisk och Scania går i spetsen för omställningen. Vi arbetar fortlopande med att elektrifiera vår produktportfölj och erbjuder nu nästa nivå av elektriska lastbilar för ett växande pallett av användningsområden inom stadstransport och regional transport, med fjärrtransport som väntar runt hörnet. Samtidigt driver vi utvecklingen framåt med pilotsamarbeten som ska bidra till att göra eldrivna tunga transporter till ett gångbart alternativ för alla.

Övergången till eldrift förändrar inte bara hur fordon drivs – det förändrar hela vårt sätt att bedriva verksamhet. Eftersom elektrifierade transporter är beroende av ett helt ekosystem där fordonen bara är en del av en komplett lösning, innefattar vårt erbjudande även laddningsinfrastruktur, övervakning av batteriprestanda, dynamisk ruttplanering, finansiering och många andra tjänster.



EXEMPEL

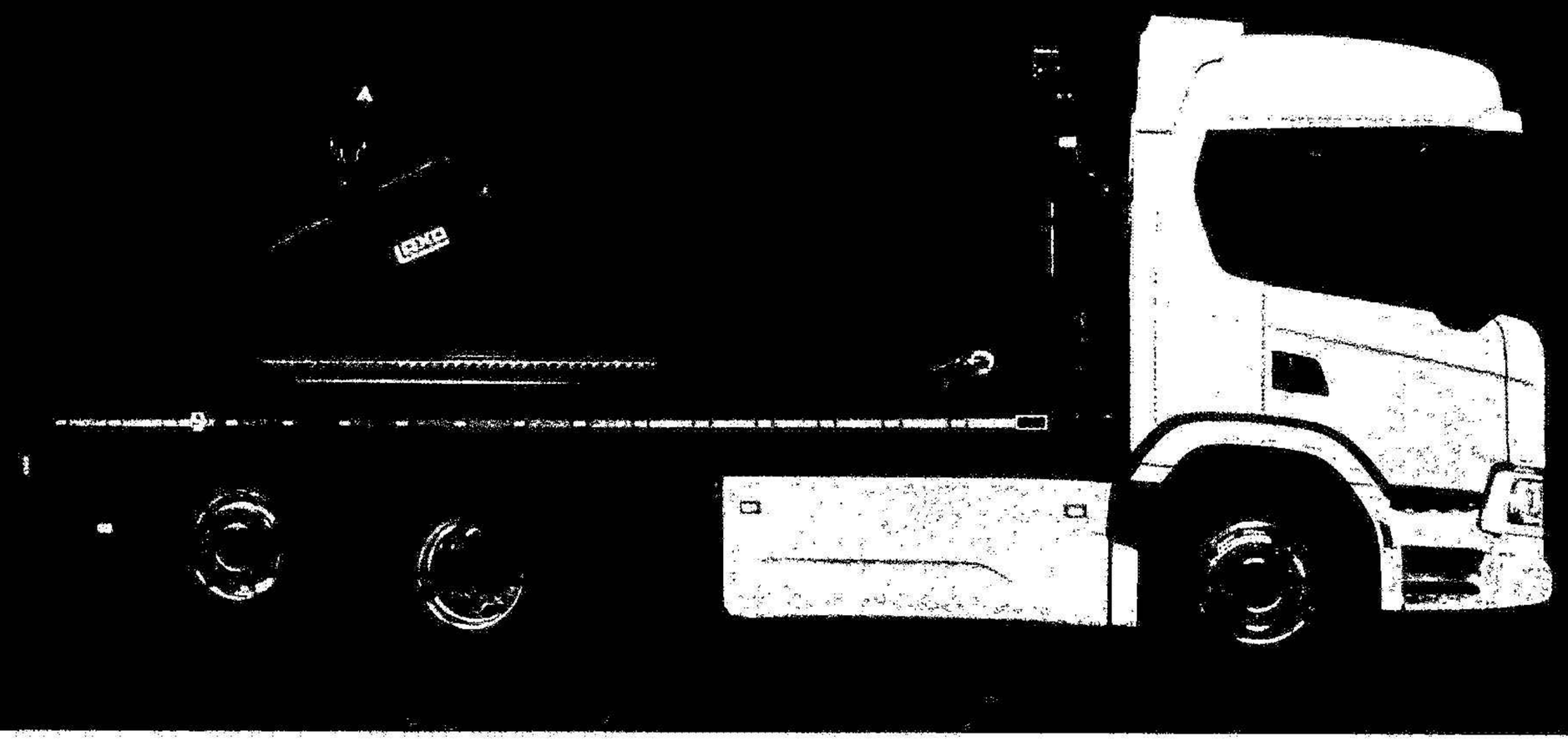
ELEKTRISKA LASTBILAR FÖR NÄSTAN ALLA ANVÄNDNINGSOMRÅDEN

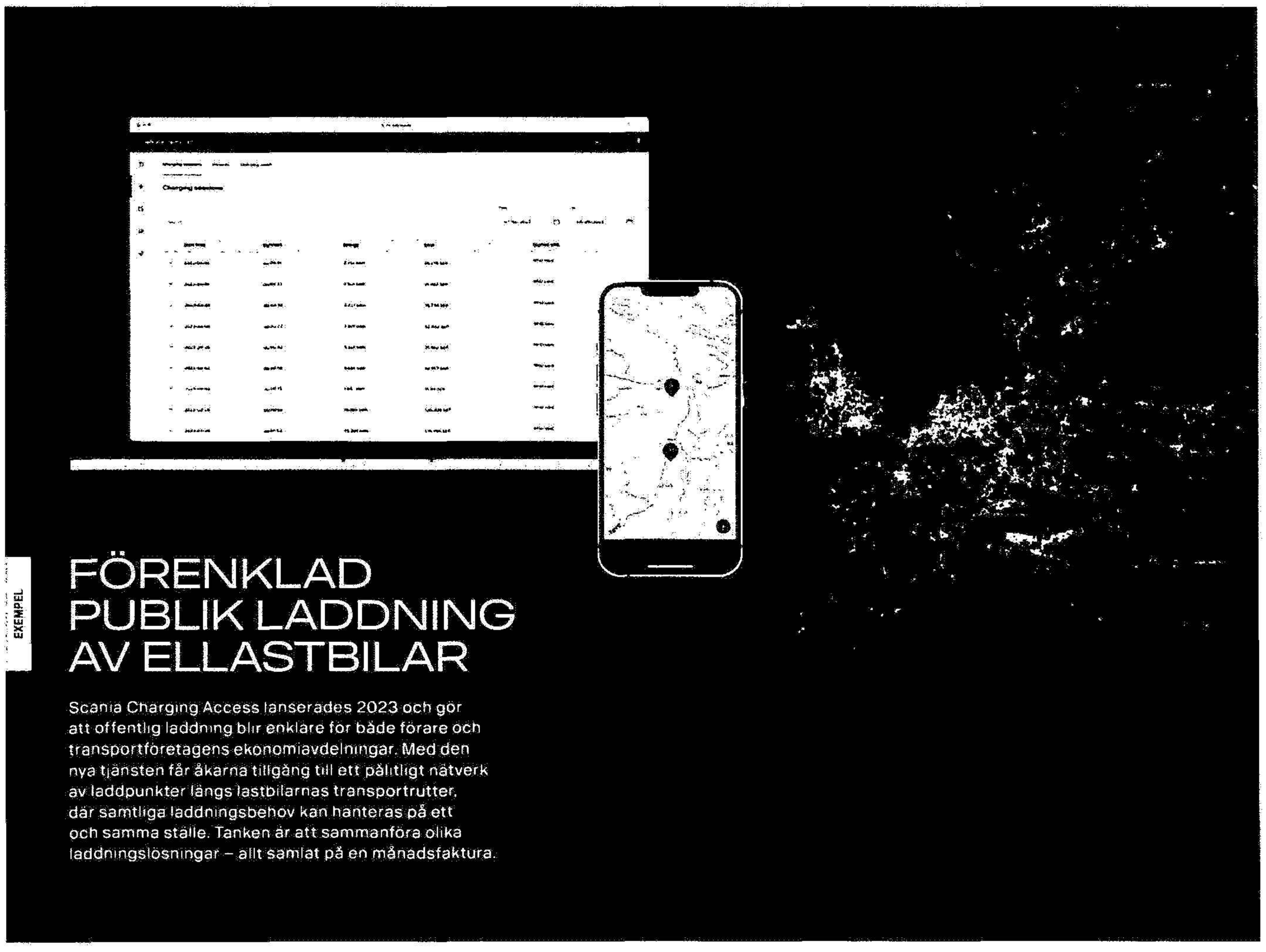
Scania producerar nu den nya generationen elektriska lastbilar som har den kraft, räckvidd och laddningskapacitet som behövs för problemfri drift inom ett brett urval av transportuppdrag i stads- och regiontrafik.

Lastbilarna är utrustade med gröna battericeller från Northvolt och batteripack producerade i Scanias fabrik för batterimontering i Södertälje.

”I vår portfölj med elektriska lastbilar finns nu allt som de flesta företag inom stadstransport och regional transport behöver. Köparna kommer att bli förvånade när de inser vad dessa lastbilar – i kombination med våra digitala tjänster – faktiskt klarar”

Fredrik Allard, chef för e-mobilitet på Scania





EXEMPEL

FÖRENKLAD PUBLIK LADDNING AV ELLASTBILAR

Scania Charging Access lanserades 2023 och gör att offentlig laddning blir enklare för både förare och transportföretagens ekonomiavdelningar. Med den nya tjänsten får åkarna tillgång till ett pålitligt nätverk av laddpunkter längs lastbilarnas transportrutter, där samtliga laddningsbehov kan hanteras på ett och samma ställe. Tanken är att sammanföra olika laddningslösningar – allt samlat på en månadsfaktura.

EXEMPEL

BANBRYTANDE E-MOBILITETSLÖSNINGAR MED JULA LOGISTICS

För att kunna nyttja e-mobilitetens potential fullt ut krävs ett nära samarbete med kunder och andra intressenter i transportekosystemet. Tillsammans med JULA Logistics genomför vi tester med ett 32 meter långt nollutsläppsfordon som transporterar två 40-fotscontainrar mellan en tågterminal och ett lager. Tillsammans har vi med framgång genomfört lobbyverksamhet för att ta bort restriktionerna för dessa extra långa HCT-fordon (High Capacity Transport) på de svenska vägarna. Inom ramen för partnerskapet samarbetade vi också om laddningslösningar och lärde oss mer om metoder för att minska nätbegränsningar.

20240513152888

Förnybara bränslen: En lösning här och nu

Hållbara biobränslen, som biodiesel och biogas, är en viktig del i dekarboniseringen av transportsystemet, särskilt på marknader där laddningsinfrastrukturen fortfarande är underutvecklad.

Att våra fordon med förbränningsmotorer kan köras på biodiesel, så detta är en lösning med låga koldioxidutsläpp som kan implementeras snabbt, enkelt och utan investeringar i ny teknik. I tillägg till de miljömässiga fördelarna skapar biobränslen arbetstillfällen, stöder lokala ekonomier och ökar energitryggheten.

EXEMPEL

NYA BIOGASMOTORER GER BRÄNSLEBESPARINGAR PÅ 5 PROCENT

För företag och transportköpare som snabbt vill minska utsläppen från sina vägtransporter är det mycket effektivt att byta till biogas och därmed uppnå koldioxidminskningar på upp till 90 procent. Men i kombination med de nya biogasmotorer som Scania lanserade 2023 blir fördelarna ännu större. Genom att kombinera de nya motorerna med Scanias Super-drivlina är det möjligt att uppnå bränslebesparingar på 5 procent. Och med räckvidder på upp till 1 800 kilometer tillgodoser det nya biogasprogrammet behoven hos de mest krävande fjärrtransportföretagen.

Läs mer →

EXEMPEL

BIOGAS: NYCKELN TILL SÄNKT KOLDIOXIDUTSLÄPP FÖR FLIX

Scania och Flix har ingått ett samarbete som kraftigt kommer att sänka bussreseföretagets koldioxidutsläpp. Fram till 2025 ska Scania leverera 50 bussar som kan drivas av biogas, framställd av organiskt avfall. Steg för steg ska biogasanvändningen öka, med målet att bussarna till slut ska helt drivas av biogas.

Utöver dessa fördelar innebär skiftet till biogas även minskade utsläpp av partiklar och kväveoxider och lägre fordonsbuller.

EXEMPEL

HÅLLBAR KOLLEKTIVTRAFIK I ELFENBENSKUSTEN

Tillsammans med partner, myndigheter och kunder har Scania invigt ett biodieselpilotprojekt i Abidjan, den stösta staden i Elfenbenskusten.

Syftet med pilotprojektet är att drastiskt minska utsläppen från kollektivtrafiken och skapa arbetstillfällen genom lokalt producerade biobränslen. Projektet är en milstolpe i Scanias systematiska samarbete med partner, myndigheter och kunder för en omställning till hållbara transporter.

Biobränslen som producerats på ett hållbart sätt från avfall är i nuläget det bästa alternativet för att snabbt minska utsläppen från de flesta kollektivtrafiksystem i länderna i Afrika. Biobränsle som används som biodiesel minskar koldioxidutsläppen med upp till 80 procent, och ännu mer när det används som biogas. Nya studier visar att biobränslen under de närmaste decennierna kommer att bli avgörande för att minska koldioxidutsläppen för tunga transporter, för både nya och befintliga flottor.

20240513152289

Smarta och säkra transporter: uppkopplingens betydelse

Våra uppkopplade fordon tillhandahåller en mängd olika data och insikter i realtid, vilket gör att vi kan erbjuda smarta tjänster som ger ökad fordonstillgänglighet, effektivitet och förarsäkerhet samtidigt som utsläppen minskar. Uppkoppling och digitala tjänster är också viktiga faktorer för elektrifieringen av transportindustrin.

Vi befinner oss i en unik position där alla våra fordon är smarta. Genom att dra nytta av den data som samlas in kan vi skapa smarta tjänster, som att förhindra onödiga fel, planera underhåll eller skapa mer högteknologiska digitala lösningar”

Sara Thyselius Dexner, produktchef på Scania

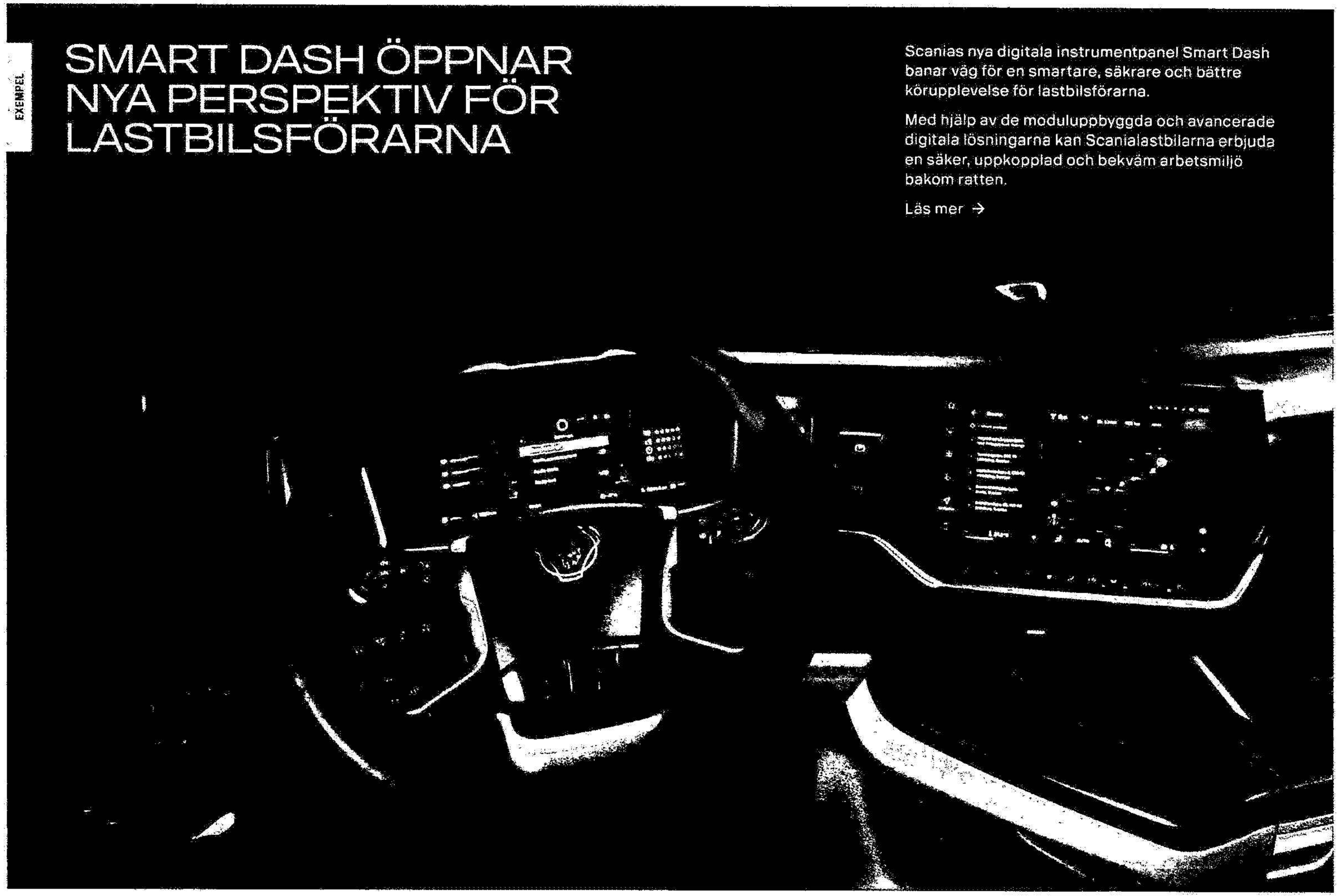
EXEMPEL

SMART DASH ÖPPNAR NYA PERSPEKTIV FÖR LASTBILSFÖRARNA

Scanias nya digitala instrumentpanel Smart Dash banar väg för en smartare, säkrare och bättre körupplevelse för lastbilsförarna.

Med hjälp av de moduluppbyggda och avancerade digitala lösningarna kan Scanialastbilarna erbjuda en säker, uppkopplad och bekväm arbetsmiljö bakom ratten.

Läs mer →



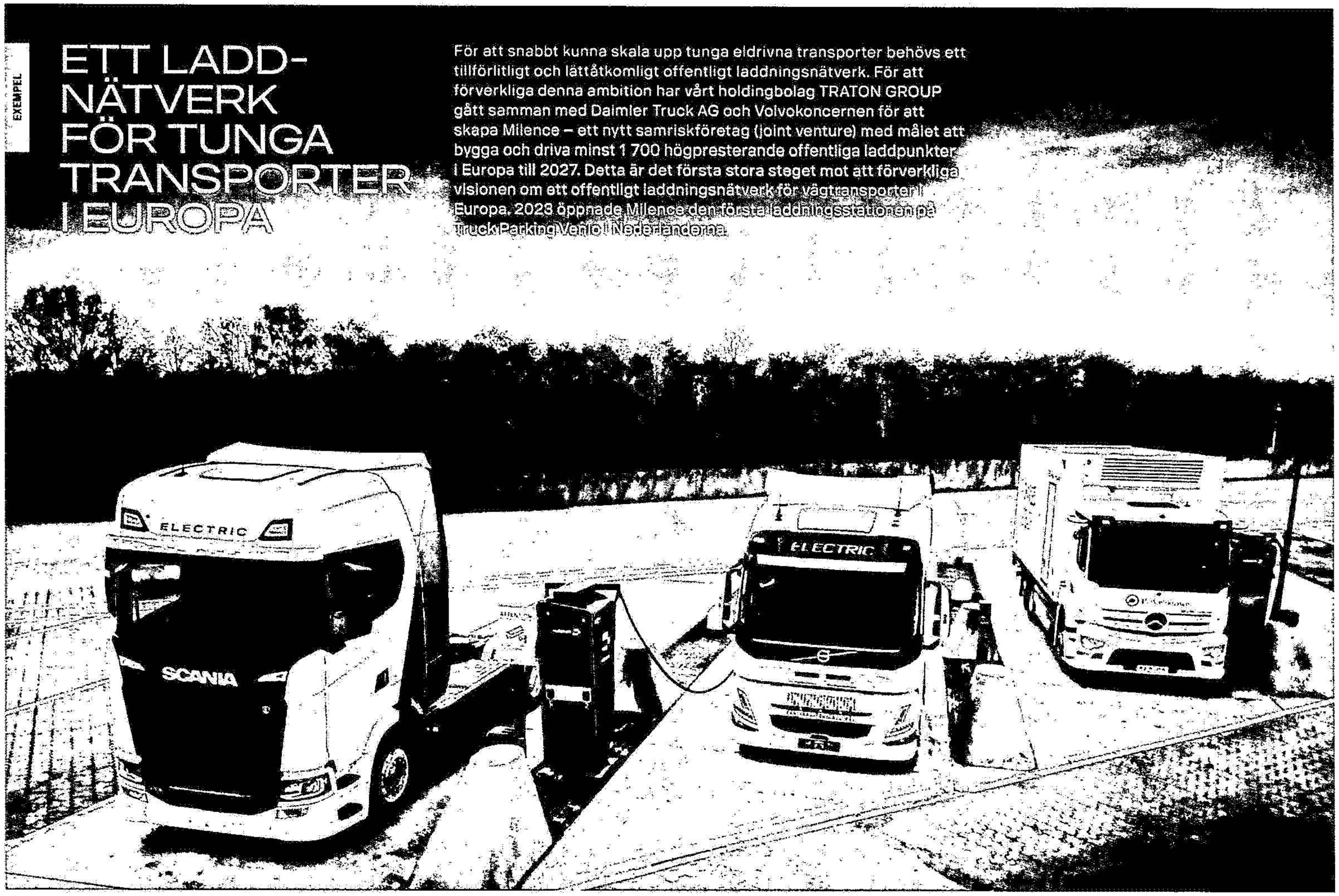
SAMARBETE FÖR ATT SKAPA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER

Vi samarbetar med partner i hela transportekosystemet för att utveckla infrastruktur och resurser samt driva fram de policyer och investeringar som behövs för att göra hållbara transporter till verklighet.

EXEMPEL

ETT LADDNÄTVERK FÖR TUNGA TRANSPORTER I EUROPA

För att snabbt kunna skala upp tunga eldrivna transporter behövs ett tillförlitligt och lättåtkomligt offentligt laddningsnätverk. För att förverkliga denna ambition har vårt holdingbolag TRATON GROUP gått samman med Daimler Truck AG och Volvokoncernen för att skapa Milence – ett nytt samriskföretag (joint venture) med målet att bygga och driva minst 1 700 högpresterande offentliga laddpunkter i Europa till 2027. Detta är det första stora steget mot att förverkliga visionen om ett offentligt laddningsnätverk för vägtransporter i Europa. 2023 öppnade Milence den första laddningsstationen på TruckParking Venlo i Nederländerna.



”Inom CEO Alliance använder vi oss av vår breda gemensamma plattform för att understryka vikten av en ambitiös EU-agenda för minskade koldioxidutsläpp. Vi tror att detta är avgörande för det europeiska näringslivets globala konkurrenskraft och därmed också för europeisk motståndskraft och välstånd.”

Christian Levin, VD för Scania och 2023 års ordförande för CEO Alliance – en tvärsektoriell handlingssmedja bestående av tolv ledande europeiska företag som representerar viktiga industrisektorer, med ~1,6 miljoner anställda.

20240513152900

UTFORSKA OCH PÅSKYNDA UTVECKLINGEN AV MORGONDAGENS TRANSPORTSYSTEM

Vi investerar i forskning och utveckling, ger stöd åt nystartade företag och tar tillvara nya idéer, tekniker och affärsmodeller som ligger utanför vår nuvarande kärnverksamhet.

Transportbranschen genomgår en av sina största omvandlingar någonsin. Ny teknik tillsammans med sociala och ekonomiska krafter driver fram en omvälvande förändring av vårt ekosystem. Dessa förändringar tvingar inte bara fram nya transportlösningar, utan öppnar också helt nya affärsmöjligheter och ändrar i grunden vad det innebär att erbjuda transportlösningar. Scania använder dessa nya möjligheter till att öka takten i omställningen till hållbara transporter. Det innebär att vi investerar i innovation inom områden som ingår i dagens kärnverksamhet, men också att vi utforskar nya affärsmodeller och lösningar som kommer att bli allt viktigare för att skapa värde för våra kunder i framtiden.

EXEMPEL

VI DRIVER PÅ ELEKTRIFIERINGEN AV VÄGTRANSPORTER

Scania och sennder Technologies har lanserat JUNA, ett samriskföretag för att bana väg för elektriska lösningar inom vägtransporter med hjälp av en banbrytande "pay-per-use"-modell.

Den flexibla modellen tar bort förskottskostnader och potentiella problem med restvärde, vilket gör det lättare för transportföretag att byta till eldrivna lastbilar samtidigt som garanterad kapacitet erbjuds.

Läs mer →

EXEMPEL

SOLCELLSDRIVEN LASTBIL INTAR VÄGARNA

En unik solcellsdriven hybridlastbil testkörs nu på allmänna vägar, som ett resultat av ett tvåårigt forskningssamarbete mellan Scania, Uppsala universitet och andra partners.

Lastbilens elektriska framdrivning genereras genom specialdesignade lätta solpaneler som täcker släpet, vilket minskar driftkostnaderna och de lokala utsläppsnivåerna.

Läs mer →

20240513152911

HANTERA VÅR PÅVERKAN PÅ MÄNNISKOR OCH PÅ PLANETEN

Vi föregår med gott exempel. I vår verksamhet hanterar vi påverkan på såväl människor som vår planet genom hela leveranskedjan. Vårt hållbarhetsarbete är inriktat på tre sammankopplade prioriterade områden där vi har stor påverkan sett till produkternas hela livscykel: social hållbarhet, dekarbonisering och cirkularitet.

Social hållbarhet: en rättvis omställning för alla

Social hållbarhet handlar om att sätta människor i centrum i allt vi gör. Vi ska tillhandahålla transportlösningar som är till nytta för människor och samhälle, med så liten negativ social påverkan som möjligt. När vi utvecklar lösningar tar vi hänsyn till sociala och mänskliga rättigheter sett till hela livscykeln. Vi verkar för en rättvis och inkluderande omställning, där medarbetare och andra som påverkas får komma till tals genom social dialog.

Att upprätthålla mänskliga rättigheter är själva kärnan i vårt arbete för social hållbarhet. Vi har åtagit oss att anskaffa råvaror på ett ansvarsfullt sätt och minimera risken för brott mot de mänskliga rättigheterna i vår leveranskedja.

EXEMPEL

EN FRAMTID BORTOM GRUVDRIFT

I Sydafrika stöttar Scania Marikana-koalitionen – ett projekt som syftar till att ge barnen i gruvområdet Marikana en ljusare framtid. Området är en viktig källa till platina, ett material som vi använder i våra katalysatorer.

För ungdomar i Marikana-regionen är möjligheterna begränsade på grund av den bestående bristen på skolor och utbildningsstöd. Projektet går ut på att en outnyttjad gruvbyggnad görs om till en utbildningsanläggning. Anläggningen ska hjälpa eleverna att utveckla kompetenser och bygga upp en yrkesutveckling bortom gruvdrift. Detta är särskilt viktigt eftersom det kommer att ske en markant nedtrappning av gruvbrytningen i området inom de kommande tio åren.

Utvinningen av vissa råmaterial som behövs till fordons- och batterikomponenter medför ofta utmaningar kopplade till mänskliga rättigheter och miljö, till exempel problem med dåliga arbetsvillkor och barnarbete. För oss på Scania är det viktigt att på ett systematiskt sätt ta tag i de här utmaningarna, för att skapa ett hållbart transportsystem.

Vårt stöd till Marikana-koalitionen är bara ett exempel på vårt engagemang för social hållbarhet i leveranskedjan, med särskilt fokus på högriskråmaterial som platina.

Läs mer →

Dekarbonisering: Mot en fossilfri verksamhet

Vi har åtagit oss att kontinuerligt minska utsläppen i hela vår värdekedja och inom alla relevanta områden (scopes).

Genom våra dekarboniseringsmål, som också innefattar Science-based targets, har vi satt upp tydliga mål för koldioxidminskning och definierat vilka områden vi ska prioritera för att nå dem.

Läs mer →

EXEMPEL

MINSKA KOLDIOXIDUTSLÄPPEN I VÅR LEVERANSKEDJA

Som ett led i Scanias strategi för att minska koldioxidutsläppen i vår leveranskedja i Europa, åtog sig Scania 2022 till att köpa 100 procent grönt stål, gröna batterier, grön aluminium och grönt gjutjärn senast 2030. 2023 stärkte vi vårt åtagande ytterligare genom att omvandla dessa mål till obligatoriska inköpskrav.

I linje med de nya kraven lade vi vår första beställning av grönt stål från H2 Green Steel i juni 2023. Därefter kom vi överens med vår huvudleverantör av stål SSAB om att uppnå 100 procent koldioxidfria stålleveranser till 2030. Genom avtalet kommer leveranserna av SSAB Fossil-free™ steel till Scania att utökas avsevärt, så att endast grönt stål levereras 2030.

Grönt stål tillverkas med hjälp av förnybara energikällor och med avsevärt minskade koldioxidutsläpp.

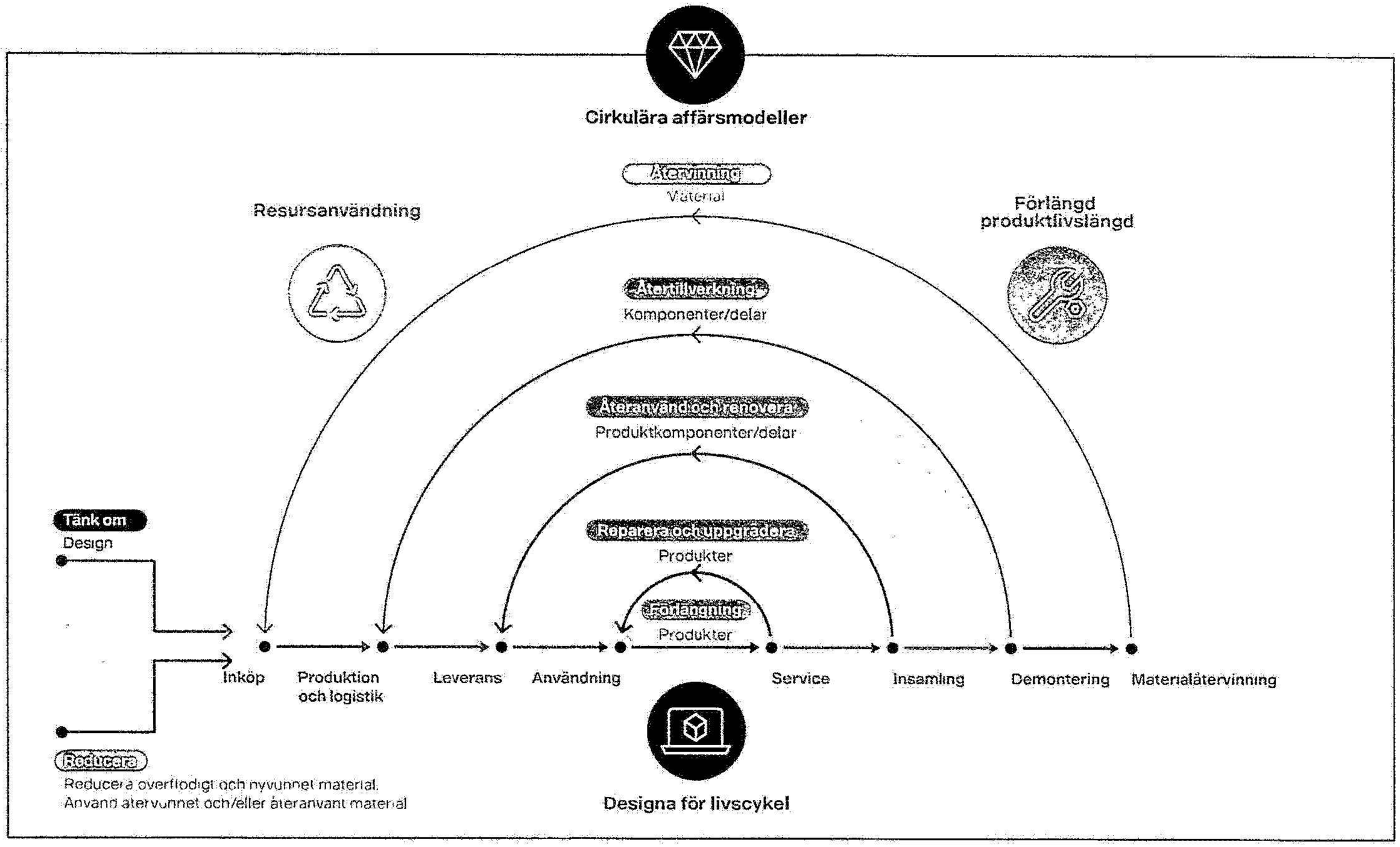
Läs mer →

20240513152292

Circular business: Minimera slöseri, maximera värde

Cirkularitet innefattar affärsmodeller som skapar värde genom generativa metoder för produkter, komponenter, delar och/eller material för att maximera kundvärde, ekonomisk motståndskraft och önskat miljöavtryck. Många värderingar, principer och metoder inom Scania idag står väl i linje med cirkularitet. Inte minst kärnvärdena Kunden först och Eliminera slöseri samt principer och metoder som produktsystemet och lean manufacturing. Men vi är en del av ett linjärt system och som en del av vårt syfte att driva omställningen mot ett hållbart transportsystem ser vi potentialen att förändra systemet till att vara cirkulärt och därigenom regenerativt.

Vi samarbetar med våra leverantörer och andra intressenter för att få en djupare förståelse för hur vi ytterligare kan möjliggöra den hållbara omställningen genom cirkularitet. Genom att göra vår affärsmodell och verksamhet mer cirkulära, maximeras kundvärdet av våra lösningar och avfallet minimeras vid varje steg i vår värdekedja. Detta kommer att göra vår verksamhet ännu mer värdeskapande och motståndskraftig.



Illustrationen visar ett urval av cirkulära metoder som är relevanta för Scania. De mest värdefulla cirkulära metoderna fokuserar på interna loopar, där det handlar om att maximera produktens livslängd, medan de yttre looparna säkerställer material- och energiåtervinning. Genom att omprova lösningar och designa med flera livscykler i åtanke kan vi fånga mer värde från de cirkulära metoderna längs värdekedjan. Cirkulära affärsmodeller, som inkluderar åtminstone en av de cirkulära metoderna, gör det möjligt för oss att upptäcka och minska avfall och generera mer värde för våra kunder, samhället och Scania.

EXEMPEL

ÅTERANVÄNDA, NY ANVÄNDNING, ÅTERVINNA: EN CIRKULÄR STRATEGI FÖR BATTERIER

I linje med vår cirkulära affärsstrategi har vi antagit en strategi för batterier, som innebär att de batterier som används i Scaniafordon i största möjliga mån kan återanvändas och anpassas till nya användningsområden.

Först när batterierna har nått ett stadium där de inte längre kan återanvändas eller anpassas till nya användningsområden ska de återvinnas så att råmaterialet i dem kan användas vid tillverkning av nya batterier.

Battericellerna i Scanias nya generation av ellastbilar tillverkas av Northvolt, ett svenskt företag som har som mål att producera världens mest miljövänliga batterier och som hämtar merparten av de råmaterial som behövs vid cellproduktion från materialåtervinning.

Läs mer →

20240513152933

VÅR STRATEGI

En färdplan för att leda omställningen.

DRIVKRAFTER SOM FORMAR TRANSPORTSYSTEMET

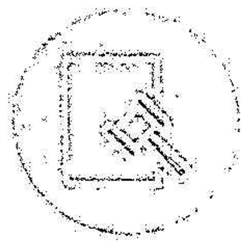
Globala drivkrafter för med sig stora utmaningar men även nya möjligheter för vår bransch.

Globala trender och ny teknik är krafter som omvandlar fordonsbranschen och leder till stora förändringar i Scanias affärsmiljö. Scanias strategi har utvecklats som ett svar på de risker och möjligheter som dessa trender utgör för vår verksamhet.

Klimatförändringar

Vi måste agera snabbt för att undvika oåterkallelig och katastrofal klimatförändring.

De globala utsläppen måste halveras till 2030 för att den internationella överenskommelsen om högst 1,5 graders uppvärmning ska hålla, men utsläppsnivåerna ökar fortfarande. Det krävs omedelbara och gemensamma insatser från regeringar och företag för att undvika de allvarligaste klimateffekterna.

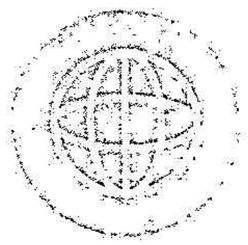


Politiska och ekonomiska skiften

Det politiska landskapet har blivit alltmer polariserat, vilket skapar en mer regionaliserad, splittrad värld.

Geopolitiska spänningar har eskalerat till konflikter som får långtgående politiska och ekonomiska konsekvenser.

Det pågående kriget i Ukraina fortsätter orsaka störningar i den globala leveranskedjan vilket påverkar energipriserna, medan kriget mellan Israel och Hamas hotar att destabilisera Mellanöstern.

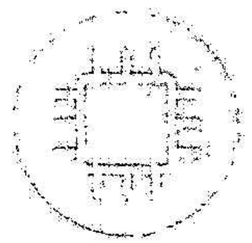


Sociala förändringar

Ojämlikheten i samhället vad gäller exempelvis tillgång till resurser och infrastruktur är utbredd och ökar.

Det finns risk för att klimatförändringar och urbanisering fördjupar klyftorna och leder till större spänningar, social oro och konflikt.

Allmänhetens attityd gentemot företag förändras också och framgång mäts inte längre enbart baserat på ekonomiska resultat utan också utifrån samhällelig och miljömässig påverkan.



Skiften i teknik och affärsmiljö

Teknisk innovation förändrar transportsektorn och påskyndar övergången till ett hållbart transportsystem samtidigt som det öppnar för nya affärsmodeller, möjligheter och konkurrens.

När innovationstakten fortsätter öka och utvecklingen inom områden som artificiell intelligens går allt snabbare, växer debatten om hur tekniken ska regleras.

20240513152944

FRAMTIDSMODELLER: TRE SCENARIER FÖR TRANSPORTER

I en osäker värld är det viktigt att vara förberedd på det som framtiden kan innebära.

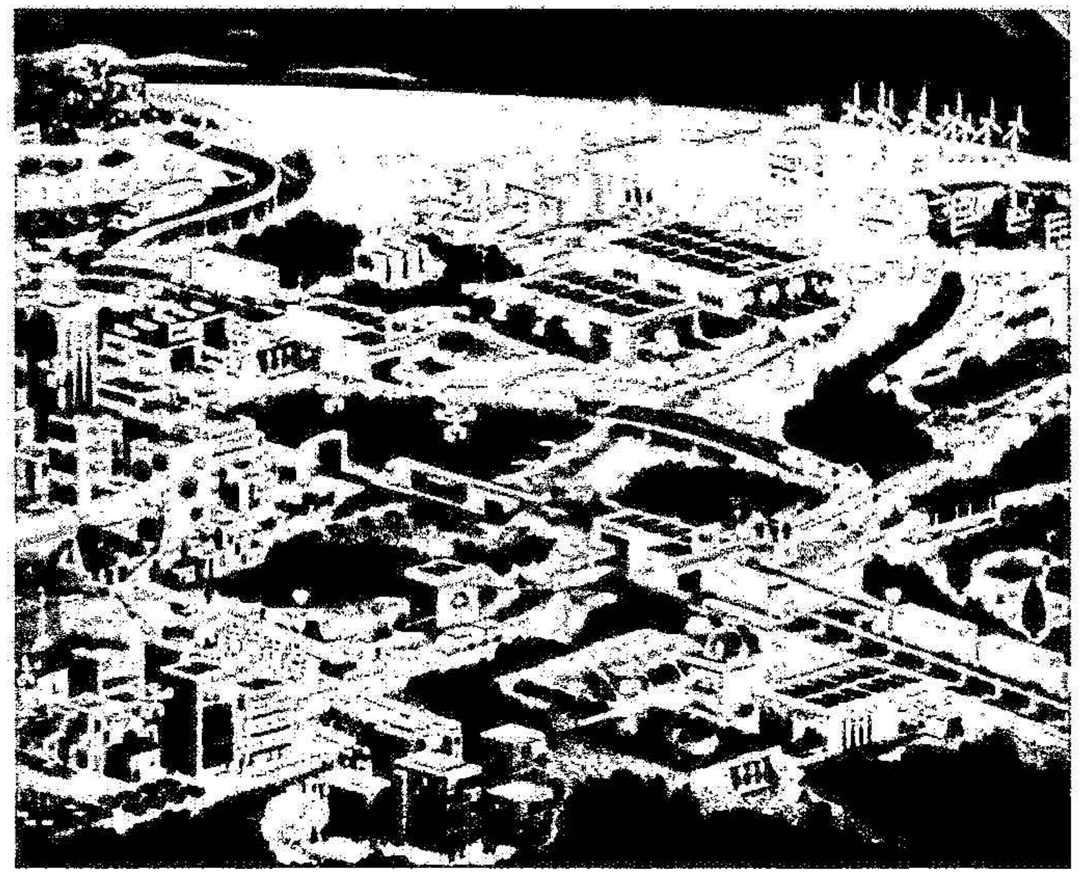
Scanias strategi formas av insikter om hur vår värld kan se ut i framtiden, baserat på hur de rådande globala trenderna kan utvecklas under de kommande åren.

Genom att ta fram möjliga framtidsscenarier kan vi testa olika strategier, förhållande till dem och säkerställa att de verkligen är robusta. Detta är en ständigt pågående process, och vi uppdaterar vårt scenariobarbete varje år som en del av vår årliga strategiöversyn. Vi har tagit fram tre trovärdiga scenarier för år 2040, alla med olika återverkningar på framtidens transportekosystem. Baserat på den senaste omvärldsutvecklingen pekar indikatorer mot "diverging roads" på kort sikt och mot "hyperlocal paths" på medellång sikt. På lång sikt är dock samtliga scenarier i nuläget tänkbara och viktiga att beakta.

Scenario

Biosphere Highway

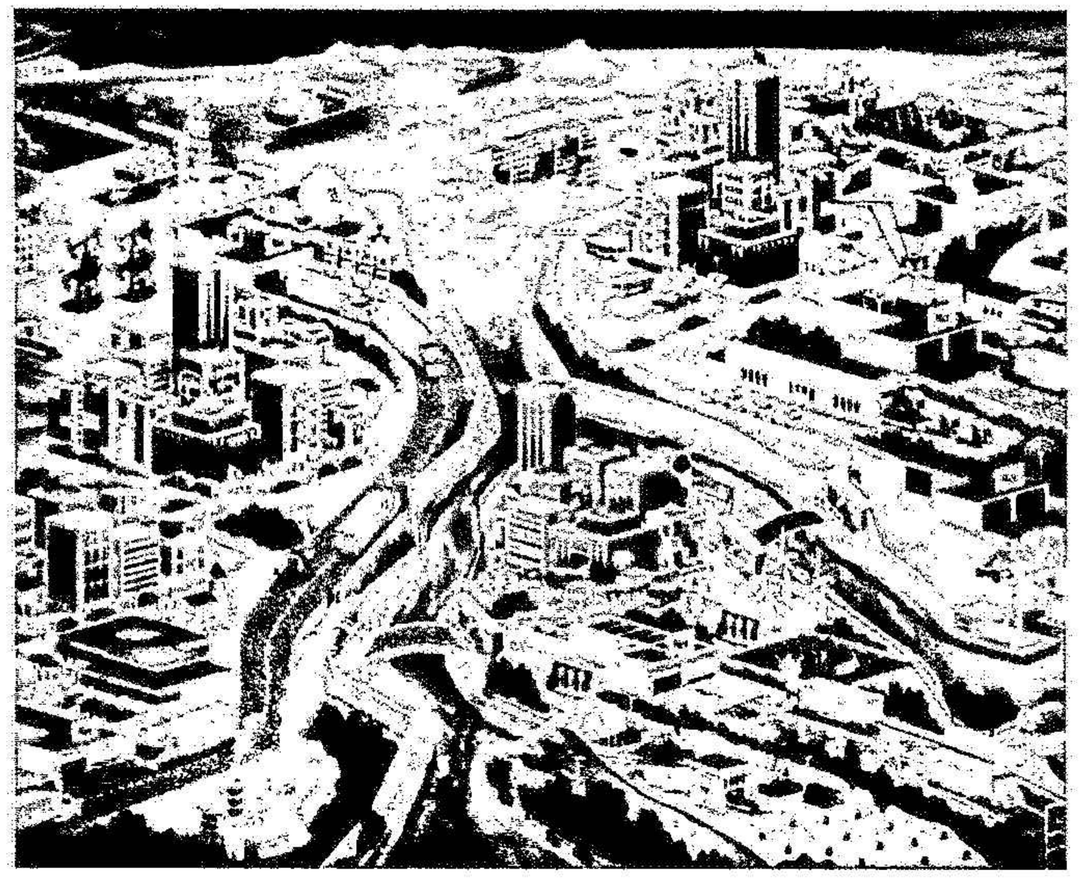
En bioteknik-fokuserad värld med stenhård konkurrens bland ledarna inom hållbarhetsområdet.



Scenario

Diverging Roads

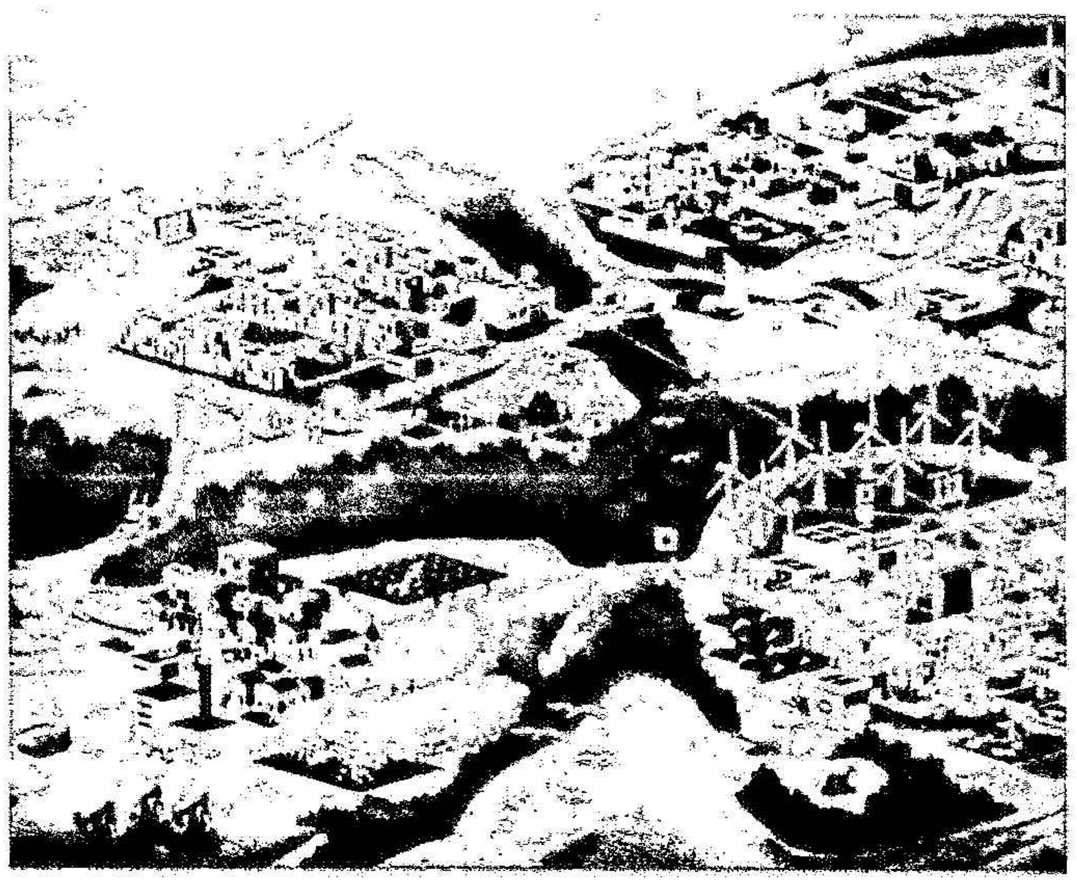
En polariserad värld där starka maktfokuserade nationer leder sina regionala block.



Scenario

Hyperlocal Paths

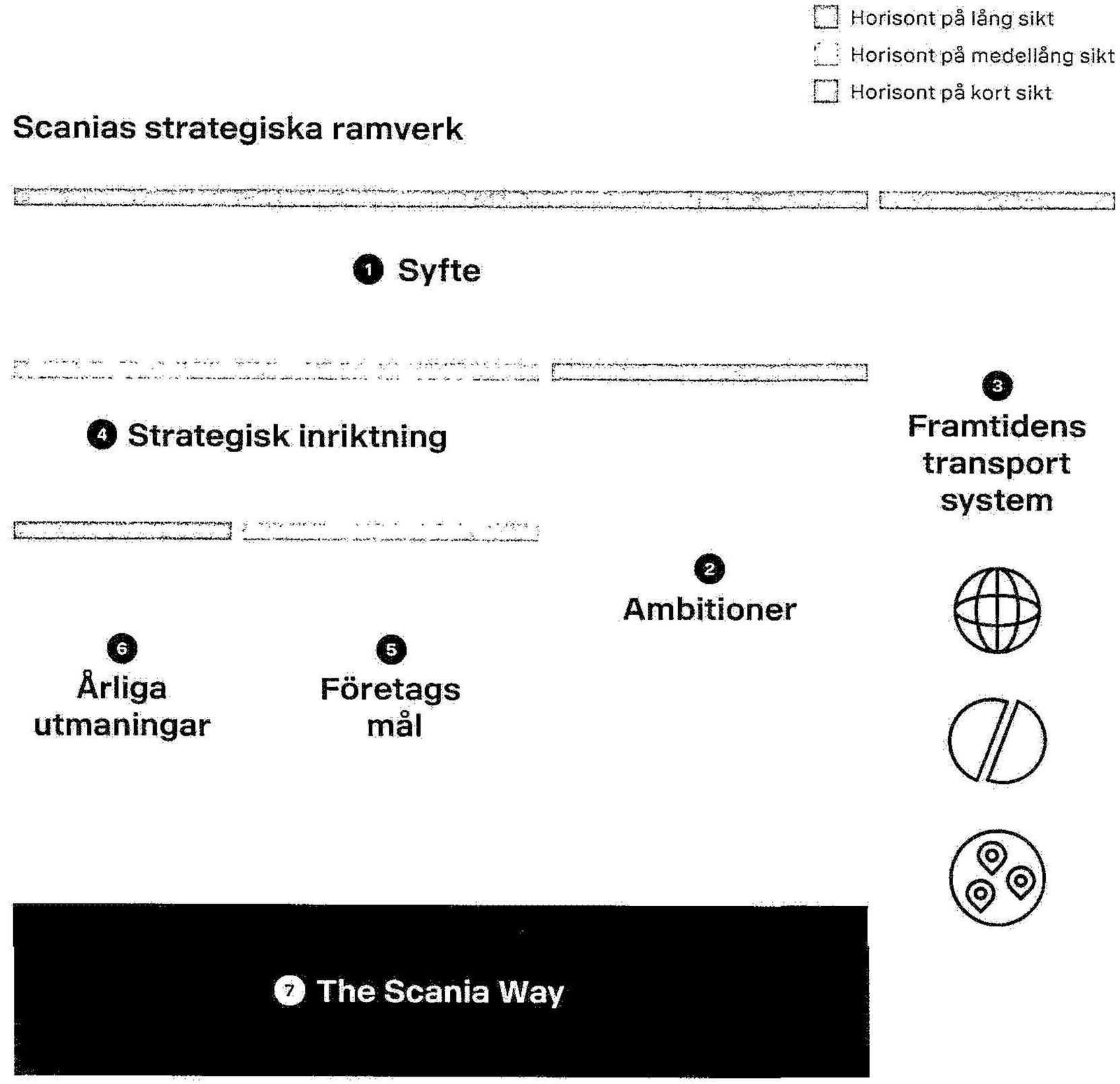
En värld av återanvändningsekonomier, lokala mikrolösningar och virtuella gemenskaper.



VÅRT STRATEGISKA RAMVERK

Vi kopplar samman våra handlingar i dag med våra ambitioner för morgondagen.

Scanias strategi grundar sig i en god förståelse för den värld vi verkar i och hur denna kan komma att utvecklas i framtiden. Vårt strategiska ramverk samlar alla element vi behöver för att leverera vårt syfte på kort, medellång och lång sikt.



1 Syfte
Vår ledstjärna. Allt vi gör sker i linje med vårt övergripande syfte: att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Vår strategi tillåter att vi justerar kursen men destinationen är densamma.

2 Ambitioner
Vi har översatt vårt syfte till en uppsättning övergripande ambitioner som är genomförbara och påtagliga för alla i hela verksamheten på lång sikt.

3 Framtidens transportsystem
Strategin formas av vår scenarioplanering och är framtagen för att säkerställa framgång på lång sikt, oavsett hur transportekosystemet utvecklas.

4 Strategisk inriktning
Vår strategiska inriktning anger våra prioriteringar på kort till medellång sikt. Den innefattar vår strategi för transportekosystemet, viktiga affärsområden och vår industriella och kommersiella närvaro.

5 Företagsmål
De mål på medellång sikt som vi behöver fokusera på och som gör att vi kan mäta vår utveckling i förhållande till de våra ambitioner.

6 Årlig utmaningar
De mest akuta utmaningar som vi måste övervinna på kort sikt för att säkerställa att vi är på rätt kurs i genomförandet av vår strategi.

7 The Scania Way
The Scania Way kommer alltid att vara den solida grund vi står på – det som säkerställer att vårt strategiska beslutsfattande, vår verksamhet och vårt sätt att arbeta sker i linje med Scanias grundläggande värderingar.

Läs mer om The Scania Way →

20240513152955

ETT SYFTE SOM ÄR GENOMFÖRBART

Vår verksamhet är uppbyggd kring en tydlig uppsättning prioriteringar och mål på hög nivå.

För att kunna uppfylla vårt syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem är vi beroende av engagemang i hela verksamheten.

Ambitioner

Vi vill att alla medarbetare oavsett nivå, ska förstå hur de kan bidra till att leda omställningen. Våra sex långsiktiga ambitioner är direkt kopplade till vårt syfte. Vilket gör strategin konkret och verkställbar för teamen i vår verksamhet.

Vårt syfte

Våra ambitioner

- Våra handlingar leder till en bättre framtid för människor och vår planet
- Vi har de mest nöjda, hållbarhetsinriktade och lönsamma kunderna
- Vi tar fram innovationer, investerar och skalar upp i en föränderlig affärsmiljö
- Vi förbättrar kontinuerligt våra flöden i små och stora steg
- Vi är det bäst presterande företaget i vår bransch
- Medarbetare och partner är stolta över att ingå i Scaniafamiljen

Företagsmål

Till stöd för vår strategiska inriktning har vi sex företagsmål som ger oss en tydlig uppsättning mål på medellång sikt och förväntningar att arbeta för. De definierar de viktigaste förändringarna som vi behöver genomföra inom denna tidsram.

Företagsmålen är kopplade till våra ambitioner, vilket gör att vi kan mäta framstegen i förhållande till dem. På så sätt kan företagsmålen koppla samman vår strategi på medellång sikt med våra långsiktiga mål. Företagsmålen är uppsatta kring

- Dekarbonisering
- Medarbetarnöjdhet
- Kapitaleffektivitet
- Kundnöjdhet
- Lönsamhet
- Mångfald och inkludering

DEKARBONISERING

Att minska koldioxidutsläppen i varje led i vår värdekedja är en viktig strategisk prioritet för Scania.

Dekarbonisering är ett grundläggande fokusområde i vår strategi. Det är nära kopplat till vårt syfte och våra ambitioner. Dekarbonisering är också ett av de sex företagsmål som definierar vår strategiska inriktning på medellång sikt.

Vi har åtagit oss att minska utsläppen i hela vår värdekedja och inom alla relevanta områden (scopes). Här ingår utsläpp från uppströmsaktiviteter (såsom inköp av varor och tjänster), utsläpp som direkt kan härledas till vår egen verksamhet och nedströmsaktiviteter, vilket främst innefattar utsläpp från våra fordon när de används av våra kunder. Fordon i användningsfasen står för mer än 90 procent av de totala utsläppen i vår värdekedja.

När transporterna nu i allt högre utsträckning elektrifieras blir dekarboniseringen i leveranskedjan allt viktigare eftersom den mest koldioxidintensiva fasen i en produkts livscykel skiftar från användningsfasen till tillverkningsfasen.

Vi har en uppsättning specifika utsläppsmål, däribland två vetenskapsbaserade mål, som sätter upp tydliga avsikter och förväntningar på hur vi ska minska utsläppen från vår värdekedja.

Mål för dekarbonisering

- Scope 1 och 2: 50 procents utsläppsminskning från egen verksamhet 2015–2025 (CO_2e)*
- Scope 3: 20 procents utsläppsminskning från fordon i användning 2015–2025 (CO_2e/km) WtW*
- Scope 3: 50 procents utsläppsminskning från landtransporter per transporterat ton 2016–2025 (CO_2e)

* Science-based targets. Se sidan 141

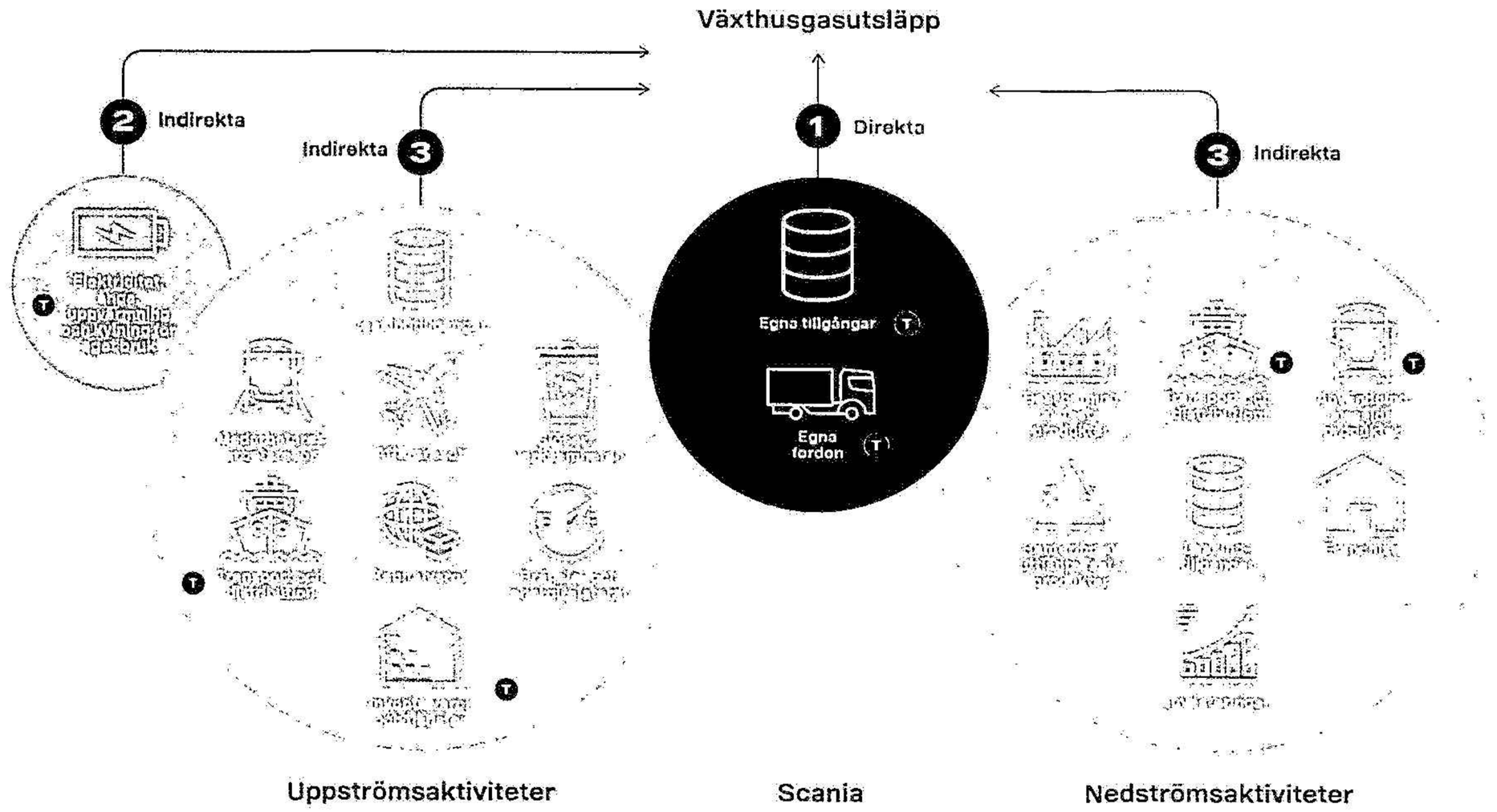
Kompletterande mål

- 25 procent lägre energianvändning per producerat fordon i den industriella verksamheten 2015–2025
- 100 procent fossilfri el i den industriella verksamheten (uppnått 2020)

Dekarbonisering i leveranskedjan

- Scope 3: 100 procent gröna batterier, grönt stål, grön aluminium och grönt gjutjärn i det europeiska produktionssystemet 2030

För information om utvecklingen i förhållande till samtliga dekarboniseringsmål, se sidan 139.



Scanias tar ett helhetsgrepp för dekarbonisering i alla delar av värdekedjan. För att få en fullständig inblick i vår koldioxidpåverkan och identifiera förbättringsområden genomför vi ISO-godkända livscykelanalyser. Vi beräknar och rapporterar växthusgasutsläpp i enlighet med Greenhouse Gas (GHG) Protocol Corporate Standard.

20240513152296

VÅRA SCIENCE-BASED TARGETS

Våra vetenskapsbaserade klimatmål är kärnan för att mäta våra framsteg och vägleda vårt beslutsfattande.

Science-based target – koldioxidutsläpp från egen verksamhet

Under 2023 gjorde vi betydande framsteg för att nå vårt mål för Scope 1 & 2 då vi uppnått en minskning med 42 procent. Inför 2024 är våra huvudsakliga fokusområden att fortsatta implementera förnybar energi (särskilt grön el) både i vår industriella verksamhet och kommersiella faciliteter, samt att aktivt övergå till förnybar energi på marknader med tillgång till IRECs*, till exempel Sydafrika och Amerika. Dessutom kommer vi fortsatta utrullningen och implementeringen av värmepumpar i våra faciliteter, samt arbeta för nyttjande av elektriska fordon för våra företagstransportbehov.

International Renewable Energy Certificates

Fokus på vår största påverkan

OMFATTNING I ENLIGHET MED GHG PROTOCOL

1 Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor

2 Indirekta utsläpp från produktionen av inköpt energi, värme och ånga

Koldioxidstrategi som följer vetenskapen

50%

CO_2 reduktion från vår verksamhet 2025 (ton CO_2e jämfört med 2015)

Så når vi målen

Så minskar vi utsläppen från egen verksamhet

Energislöseri
Effektivisera energianvändningen och kontinuerligt göra förbättringar

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

Förnybart
Inköp av fossilfritt och övergång till förnybara bränslen

Elektrifiering
Minska utsläppen genom elektrifiering av egna tjänstefordon

BASÅR 2015

Science-based target – koldioxidutsläpp från fordonsanvändning

2023 blev utfallet för Scope 3 en minskning på 3 procent, lägre än planerat. Detta beror bland annat på att omställningen av branschen går långsammare än väntat. Science Based Target, mätt mot försäljningen år 2022*, visar ännu inte den fulla effekten av initiativ som vår Super-drivlina. Vi förväntar oss en betydande förbättring av vår rapportering för 2024, då målet kommer att inkludera 2023 års försäljning. Under 2024 kommer våra insatser för att minska Scope 3 att fokusera på områden som förareffektivitet, optimera fordonsspecifikationer, främja förnybara bränslen och utvidga elektrifierade lösningar.

Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

>90 %

av Scanias totala utsläpp uppstår vid kundernas användning av våra produkter

20%

Minskning av CO_2e/km i användningsfas från fordon producerade 2025 jämfört med fordon producerade 2015

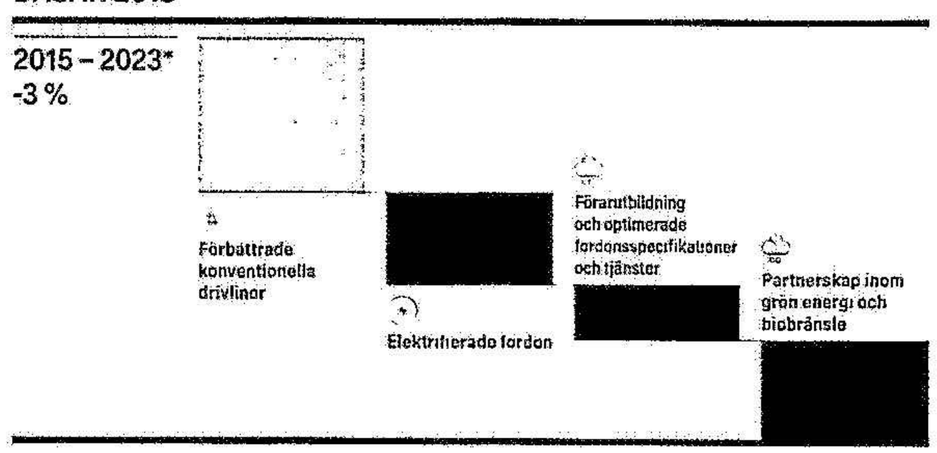
Så minskar vi utsläppen i drift hos kund

Konventionella drivlinor
Förbättra bränsleeffektiviteten i traditionella förbränningsmotorer

Elektrifiering
Öka försäljningen av elektrifierade fordon

Relaterade initiativ
Kringgående faktorer som bidrar till koldioxidminskning med både konventionell och elektrifierad teknik

BASÅR 2015



TRATON GROUP: TILLSAMMANS ÄR VI STARKA

En fördjupad integrering med moderbolaget TRATON GROUP hjälper Scania att påskynda omställningen till hållbara transporter.

Scania är en del av TRATON GROUP, en av världens största tillverkare av kommersiella fordon, där varumärkena Scania, MAN, Navistar och Volkswagen Truck & Bus finns samlade. Som ett led i TRATON GROUP:s integrationsstrategi samarbetar varumärkena för att samla idéer och resurser i syfte att uppnå skaleffekter och möjliggöra snabbare implementering av transportlösningar.

Integrationen går snabbt framåt och med hjälp av ett samlat industriteam för hela koncernen har vi kommit en bra bit på väg i utformningen av ett gemensamt TRATON-modulsystem. För att kunna dra nytta av snabbare samarbetsprocesser har koncernen antagit gemensamma kärnvärden och en gemensam operativ modell.

Scania bidrar i mycket hög grad till TRATON:s integrationsprocess och är drivande i utformningen av gemensamma industrisystem som bygger på modulsystemet, men fördelarna med integrationen är ömsesidiga. Ett fördjupat samarbete mellan varumärkena låser upp synergier som kan hjälpa Scania att leva upp till vår strategi och påskynda implementeringen av hållbar transportteknik – något som följande berättelse illustrerar.

FALLSTUDIE

EN KONCERNGEMENSAM VISION FÖR SJÄLVKÖRANDE TRANSPORTER

”Vi har utvecklat en lösning med självkörande fordon som är sömlöst integrerbar för både kunderna och vår egen TRATON GROUP-produktportfölj. Vår lösning kommer att säkerställa ett mycket högt kundvärde och bidra till ett säkrare och mer pålitligt, energieffektivt och rationellt transportsystem.”

Peter Hafmar, Head of Autonomous Solutions vid Scania

De senaste årens anmärkningsvärda framsteg inom datorprestanda och sensorteknik har lagt grunden till den snabba utvecklingen på området självkörande transporter.

Scania och de övriga medlemmarna i TRATON GROUP arbetar tillsammans för att få ut det mesta av denna möjlighet och utvecklar en gemensam strategi och lösningar som hela koncernen ska kunna använda sig av. Planen är att samtliga TRATON-varumärken inom en snar framtid ska kunna erbjuda kunderna en tilläggstjänst.

När det gäller att utveckla teknik för självkörande fordon kan ett koncernövergripande samarbete ge många fördelar, i synnerhet genom att bygga upp en förståelse för behoven hos ett brett spektrum av kunder och marknader. Projektet är internationellt och tvärfunktionellt, med fler än 400 ingenjörer och medarbetare från den kommersiella verksamheten som samarbetar för att utveckla lösningar för självkörande fordon på samtliga TRATON-anläggningar, även på Scania. Självkörande fordon är ett viktigt fokusområde i Scanias strategi på medellång sikt och TRATON:s projekt inom självkörande fordon är ett bra exempel på hur en fördjupad koncernintegrering kan hjälpa Scania att uppnå sina strategiska mål.

20240513153297

BOLAGSSTYRNING

Säkerställa att tillit och ansvar är kärnan i hur vi driver vår verksamhet.

BOLAGSSTYRNING

Bolagsstyrningen anger ramarna för Scanias inriktning. Den stöder affärsmodellen, strategin samt hjälper organisationen att uppnå sina mål, hantera risker och upprätthålla hållbara affärsmetoder.

Styrningen av Scania AB och dess direkt helägda dotterföretag Scania CV AB (tillsammans "Scania") håller hög internationell standard genom tydlighet och enkelhet i ledningssystem och styrdokument. Scanias bolagsstyrning utgår från bolagsordningen och svensk lagstiftning, då främst den svenska aktiebolagslagen, årsredovisningslagen och interna styrdokument. I denna bolagsstyrningsrapport sker redovisningen i enlighet med årsredovisningslagen.

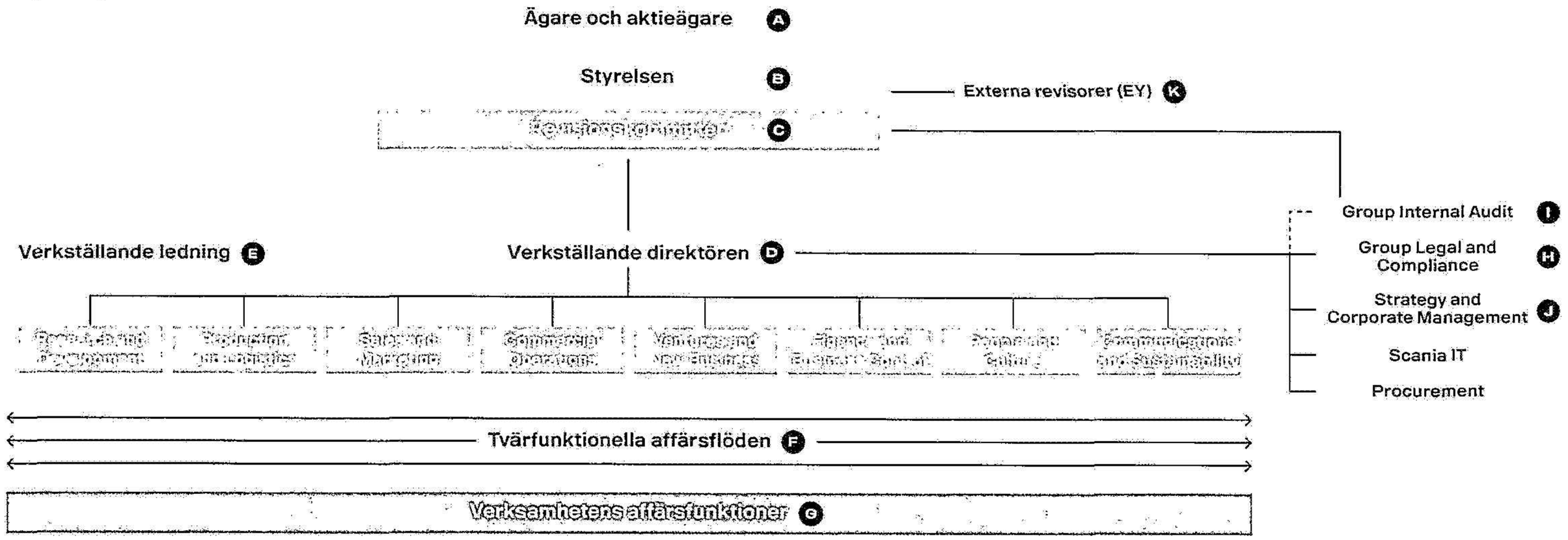
Som onoterat bolag är Scania inte skyldigt att följa svensk kod för bolagsstyrning. Scanias redovisning sker i enlighet med EU:s direktiv om icke-finansiell rapportering (NFRD), Global Reporting Initiative (GRI) och rekommendationerna från Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Scania redovisar information enligt EU:s taxonomi och förbereder för de ytterligare redovisningskrav som följer av: EU:s utveckling av regelverket, implementeringen av företagens nya hållbarhetsrapportering (CSRD) (se från sidan 159 för ytterligare information om bland annat NFRD, taxonomi och GRI).

För bolagsstyrningen tillämpar Scania bland annat ledningssystem för kvalitet (ISO 9001) och miljö (ISO 14001).

Styrningsstruktur

Styrelsen ansvarar för att utforma Scanias övergripande strategi och mål. För att fullgöra sitt ansvar tillsätter styrelsen VD, som i sin tur tillsätter den verkställande ledningen. Den verkställande ledningen rapporterar löpande till styrelsen i frågor av långsiktig och strategisk betydelse.

Styrningsstruktur



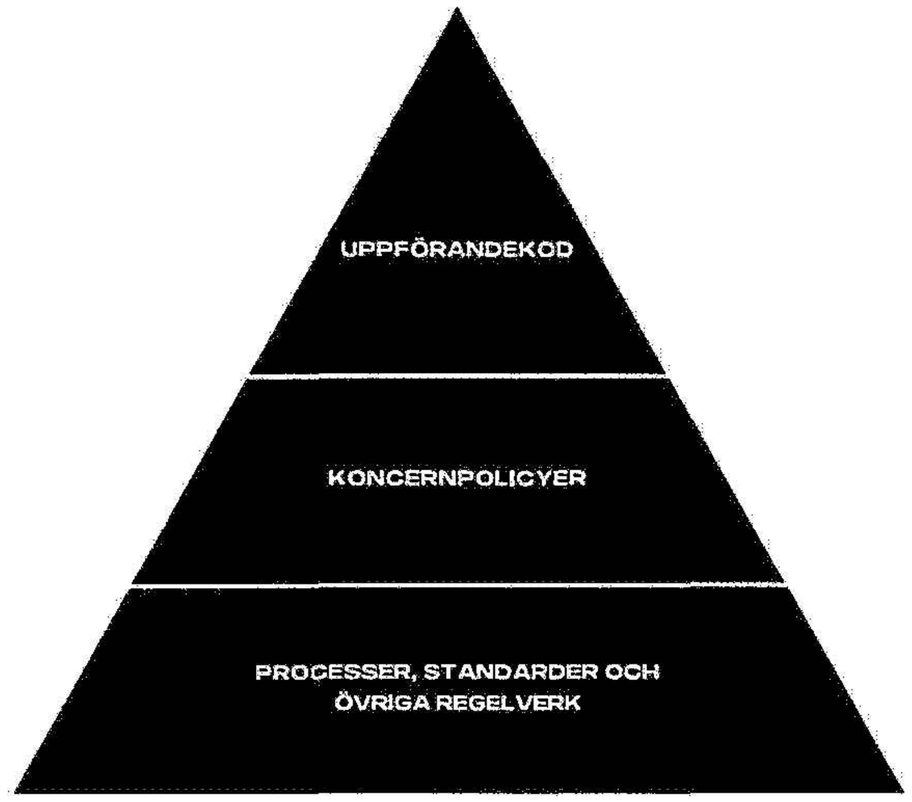
Den verkställande ledningen har det övergripande ansvaret att tillse att Scanias strategi implementeras i koncernen. Medlemmarna ansvarar tillsammans för strategin och säkerställer en helhetssyn för Scania i frågor av strategisk betydelse inom respektive område. Cheferna för verksamhetens affärsfunktioner G ansvarar för att lämpliga åtgärder vidtas inom deras respektive ansvarsområden baserat på strategin. Varje affärsområde rapporterar till någon av medlemmarna av den verkställande ledningen. Scania driver affären genom våra tvärfunktionella affärsflöden som vart och ett har en ledningsgrupp med representation från alla delar av verksamheten F. Våra olika affärer är: godstransport förbränningsmotor, godstransport e-mobility, persontransport, drivlina för integrering i andra OEMs och transportsystemslösningar.

I följande avsnitt beskrivs rollerna, ansvarsfördelningen och samspelet mellan parterna mer detaljerat.

Styrningen av Scania sker genom organisations-strukturen, policyer, riktlinjer, metoder och arbetssätt som säkerställer transparens, tillgänglighet, handlingskraft, ansvarstagande och tvärfunktionellt deltagande. Styrningen är utformad i enlighet med Scanias syfte, kärnvärden, lagkrav och krav från våra viktigaste intressenter. Den hjälper organisationen att nå uppsatta mål och samtidigt hantera osäkerheter samt agera med integritet.

20240513152298

Hierarki för styrande dokument inom Scania



Uppförandekod:
En uppsättning bindande regler och vägledning som hjälper alla Scanias medarbetare att agera ansvarsfullt.

Koncernpolicyer:
Grundläggande och bindande interna regelverk för ämnen som behöver regleras i Scanias intresse.

Processer, standarder och övriga regler:
Mer detaljerade och omfattande metoder om hur kraven inom specifika områden ska uppfyllas.

Den styrande regelstrukturen utgår från Scanias uppförandekod, som visas på bilden ovan. Uppförandekoden och Scanias koncernpolicyer gäller för Scaniamedarbetare och Scaniaföretag över hela världen. Scania har också en uppförandekod för leverantörer och en uppförandekod för oberoende distributörer, vilka finns tillgängliga externt för intressenter på företagets hemsida.

Samtliga berörda chefer ska säkerställa att respektive koncernpolicy efterlevs inom deras ansvarsområde inom fastställd tidsram. Varje verksamhetsområde bekräftar detta skriftligen när en ny policy antagits.

Ägare och aktieägare

Den enda aktieägaren Ⓐ i Scania AB är TRATON Sweden AB, ett helägt dotterföretag till TRATON SE.

TRATON SE är dotterföretag till Volkswagen AG och är noterat på Frankfurt Stock Exchange och Nasdaq Stockholm Stock Exchange. Såväl Scania som TRATON ingår i Volkswagenkoncernen.

Bolagsstämman

Aktieägarnas rätt att besluta i Scanias angelägenheter utövas ytterst vid bolagsstämman. Bolagsstämman ska hållas inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår.

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.

Vid bolagsstämman röstar aktieägarna om bland annat godkännande av årsredovisningen och revisionsberättelsen som presenterats av styrelsen. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis vid ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsmässigheten eller en särskild röstmajoritet. Bolagsstämman har under 2023 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 s. den 34 om vår strategi). Här ingår att bevaka klimatfrågor och andra hållbarhetsrelaterade frågor som är relevanta för att nå Scanias mål.

Scanias styrelse, som är identisk för Scania AB och Scania CV AB, väljs av den enda aktieägaren vid årsstämman. Styrelsen är länken mellan företagets aktieägare och ledning. Styrelsen ska bestå av minst tre och högst elva ledamöter samt högst två suppleanter. För närvarande omfattar styrelsen tio valda ledamöter och inga suppleanter. I enlighet med svensk lag har styrelsen utöver detta ett antal ledamöter som utses av annan part än bolagsstämman. Fackföreningarna på Scania har utsett fyra ledamöter och två suppleanter. Ledamöterna väljs årligen för perioden fram till och med slutet av nästkommande årsstämma. Under 2023 skedde en förändring i fråga om de valda ledamöterna och inga förändringar beträffande de ledamöter som utses av fackföreningarna.

Styrelsen kallas till en konstituerande bolagsstämma och minst fyra vanliga möten per år. Vid den konstituerande bolagsstämman, som hålls i samband med årsstämman, fattas beslut om styrelsens arbetsordning och arbetssätt samt revisionskommitténs arbetsordning.

Styrelsens arbetsordning omfattar regler för antalet möten per år och styrelseordförandens roll samt instruktioner avseende arbetsfördelningen mellan styrelse och VD liksom avseende den finansiella rapporteringen till styrelsen.

Styrelseordförande utvärderar styrelsens arbete genom kontinuerlig dialog med ledamöterna.

VD utvärderas kontinuerligt av styrelsen. En gång per år genomför styrelsen också en utvärdering av VD där denne inte närvarar.

Styrelsen har upprättat ett arbetsutskott, revisionskommittén, till vilken styrelsen utser ledamöter bland de egna ledamöterna.

Beslut om styrelsens arvode fattas vid bolagsstämman. Information om det årliga arvodet finns under Not 25 till koncernens resultaträkning.

Läs mer om Scanias styrelse på sidan 52.

Revisionskommittén

Revisionskommittén C följer upp effektiviteten av processerna för styrning, riskhantering och interna kontroller, liksom frågor avseende administrativa processer, refinansiering och treasuryverksamhet. I ansvarsområdena ingår också att: behandla och utvärdera bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och principer, bolagets finansiella och icke-finansiella rapportering samt att utvärdera revisorerna och godkänna användandet av externa revisorer för icke revisionsrelaterade tjänster. Samtliga risker avseende intern och extern lagstadgad rapportering redovisas för revisionskommittén, liksom övriga risker som rapporterats till ägaren.

Revisionskommittén följer också kontinuerligt upp funktionen för internrevision och informeras regelbundet av internrevisionen I om utförandet av den årliga revisionsplanen, relevanta resultat av revisionerna och genomförandet av åtgärder som följer av revisionerna. Revisionskommittén tar också emot och diskuterar potentiella problem avseende finansiell redovisning, internkontroll eller revision i företaget. Revisionskommittén är identisk och gemensam för Scania AB och Scania CV AB.

Verkställande direktör

Efter styrelsen har den verkställande direktören D ansvaret för Scanias dagliga verksamhet. VD ansvarar för uppfyllande av koncernens övergripande strategi och finansiella och affärsmässiga kontrollrutiner, liksom för koncernens finansiering, kapitalstruktur, risknantering och förvärv. VD har befogenhet att fatta beslut som inte kräver styrelsens godkännande. I frågor som kräver styrelsens godkännande tillhandahåller VD den information och dokumentation som krävs för att styrelsen ska kunna fatta väl underbyggda beslut. VD för Scania är Christian Levin. Sedan den 1 oktober 2021 är han även VD för TRATON SE.

Verkställande ledning

VD är ordförande för den verkställande ledningen E, som fattar gemensamma beslut i enlighet med de riktlinjer som beslutats av styrelsen och enligt instruktionen om arbetsfördelning mellan styrelsen och VD.

Den verkställande ledningen beslutar i frågor av strategisk betydelse och med stor inverkan på verksamheten. Det omfattar, men är inte begränsat till, uppfyllandet av Scanias övergripande strategi, hållbarhetsmål, utveckling av leveranskedjor, övergripande resursallokering och finansiering av företaget.

Information om arvodet till verkställande ledningen finns under Not 25 i koncernredovisningen till koncernens resultaträkning.

Läs mer om Scanias verkställande ledning på sidan 55.

Intressentdialog

Scanias intressenter utgörs av allt ifrån kunder och medarbetare, ägare och långivare, till partners i transportekosystemet såsom infrastrukturleverantörer, transportanvändare och samhället i stort (se sidan 16).

Genom att samarbeta med intressenter i hela ekosystemet kan Scania främja användningen av dagens hållbara lösningar och samtidigt utveckla den teknik och de förutsättningar som stödjer morgondagens transportsystem.

För Scania är det viktigt att skapa värde för företagets intressenter. Genom kontinuerlig dialog med våra intressenter kartläggs de frågor som är viktigast för transportindustrin som helhet och för Scania som företag.

Intressentdialogen kan också innefatta rättighetshavarnas perspektiv, det vill säga individer som riskerar att utsättas för negativ påverkan från Scanias värdekedja. Scania tar sitt ansvar för att hantera påverkan för rättighetshavare i hela värdekedjan, såväl avseende mänskliga rättigheter som miljöpåverkan.

Intressentdialoger är en del av processen för att genomföra Scanias strategi, liksom specifika processer relaterade till exempelvis vårt miljöledningssystem (ISO 14001) och inom vissa projekt. I strategiprocessen samlas information in från olika intressentgrupper, såsom aktieägare, kunder och medarbetare. Intressentdialogen är viktig för att avgöra påverkan och risker, vilket utgör grunden för Scanias väsentlighetsanalys såväl som den strategiska utvecklingen och bedömningen av strategins motståndskraft. Väsentlighetsanalys är en del av Scanias strategiska arbete och filosofin om kontinuerlig förbättring. Dessa bedömningar, i kombination med den fortlöpande dialogen med intressenterna, ligger till grund för Scanias strategiska inriktning och mål.

Flera olika kanaler och metoder används för att interagera med intressenter. De flesta ingår i det dagliga arbetet i vår fortlöpande dialog med organisationer, kunder, leverantörer, ägare, långivare och partners.

Strategi

Scanias strategiska inriktning fastställs av den verkställande ledningen på uppdrag av styrelsen. Den strategiska inriktningen uppdateras årligen och presenteras av verkställande ledningen vid Top Management Meeting (TMM) för företagets högsta chefer som hålls under andra kvartalet. Inriktningen utgör grunden för Scaniakoncernens affärs- och verksamhetsplaner. På uppdrag av den verkställande ledningen ansvarar den centrala stödfunktionen Strategy and Corporate Management J för att säkerställa att affärsfunktioner och affärsflöden kan genomföra strategin. Scanias syfte, att leda omställningen till ett hållbart transportsystem, ligger till grund för vår strategiska inriktning och förtydligas av våra ambitioner.

Scania har ingen separat hållbarhetsstrategi. Hållbarhet utgör istället själva kärnan i affärsstrategin. Alla mål och aktiviteter ska bidra till en hållbar utveckling.

Den årliga strategiprocessen kan liknas vid ett hjul, där innevarande års strategi genomförs. Nästa års strategi formuleras och tillämpas parallellt.

Under formuleringsfasen testas strategin utifrån olika framtidsscenarier för det globala transportsystemet till år 2040 – för att stärka strategins motståndskraft vid olika framtidsutfall. Den scenariobaserade strategi-, teknik- och kompetensplaneringen samt bedömningarna som gjorts av exempelvis klimatrelaterade risker (såsom stigande temperaturer), ger en ingående och gemensam kunskap om det föränderliga affärslandskapet och förutsättningarna. Detta stärker också strategins motståndskraft och vår förmåga att snabbt och flexibelt genomföra den. Scanias affärsstrategi baseras på intressenternas perspektiv, där Scania kan tillföra värde och där återkoppling efterfrågas och inhämtas från intressenter under processens gång. Återkoppling om strategin kommer bland annat från aktieägare, kunder, partners, medarbetare och samhället i stort.

20240513152299

Under genomförandefasen itereras den strategiska ambitionen mellan VD, den verkställande ledningen och organisationen. Sedan bryts strategin ner i affärsflöden, kärnprocesser och affärsfunktioner med detaljerade planer på samtliga nivåer.

Ordförandena för värdeflödena (BVT) Ⓕ och cheferna för affärsfunktionerna Ⓖ ansvarar för att lämpliga åtgärder, utifrån fastställda strategier, vidtas inom respektive ansvarsområde. I Scanias dotterföretag vilar detta ansvar på styrelsen för respektive dotterföretag och arbetet utförs av VD och ledningsgruppen.

Verksamhetsstrategin The Scania Way säkerställer att Scanias strategiska inriktning genomförs framgångsrikt i alla delar av koncernen.

Mångfald och inkludering är fortsatt en strategisk nödvändighet för Scania. En bred palett av färdigheter, kunnande, bakgrunder och erfarenheter säkerställer att Scania har rätt medarbetare. En inkluderande företagskultur driver verksamheten framåt. Vi kallar detta systematiska angreppssätt för Skill Capture och det är en viktig del av vår People Sustainability-strategi för Scanias 58 000 medarbetare världen över.

Together4Integrity

År 2023 avslutade Volkswagen programmet Together4Integrity (14I). Programmet syftade till att främja Volkswagens initiativ inom integritet, regelefterlevnad, företagskultur och riskhantering och säkerställa att dessa överensstämmer med Scanias mål. Dessa åtgärder är nu integrerade i TRATON GROUP och i Scanias ambitioner. Inom ramen för 14I-programmet har Scanias Legal & Compliance-funktioner Ⓗ anordnat perceptionsworkshops, där medarbetare på alla nivåer diskuterade regelefterlevnad och ansvar med utgångspunkt i Scanias uppdaterade kärnvärden.

Ny operativ modell

Under 2021 införde Scania en omstallning av organisationen, för att stödja Scanias strategi och nå uppsatta mål som stärker fokus på produktivitet och flöden och gör oss bättre förberedda för utmaningarna i en föränderlig affärsmiljö. Under 2023 har vi fortsatt arbetet med att utforma de arbets- och styrsätt som krävs för att göra Scania ännu snabbare, mer flexibelt och kundcentrerat i utvecklingen av lösningar.

För att vara en attraktiv arbetsgivare behöver Scania erbjuda en flexibel arbetsplats till våra anställda med hänsyn till arbetsuppgifterna, samt främja varje medarbetares produktivitet och välmående och uppmuntra till kreativitet och samarbete i arbetslag och gemenskaper. Vi fortsätter att utveckla erbjudandet till medarbetarna inom ramen för Scania Work Playbook, som beskriver hur vi ska kunna uppnå en inkluderande och attraktiv arbetsmiljö där alla medarbetare fullt ut kan bidra till vårt gemensamma syfte.

Beslutsforum

Scanias verkställande beslutsstruktur bygger på ett antal beslutsforum som binder samman och utgör grunden för samverkan mellan olika affärsenheter och affärsfunktioner. Beslut som fattas i forumen utvärderas så att de uppfyller Scanias standarder för integritet och regelefterlevnad och är i linje med de uppsatta miljömålen. Det ger förutsättningar för ett enhetligt arbetssätt i strategiska frågor inom Scania och säkerställer att vi tar hänsyn till såväl hållbarhet och klimat som regelefterlevnad och integritet i alla relevanta beslut.

En medlem ur den verkställande ledningen håller alltid i de olika beslutsforumen, exempelvis Scanias hållbarhetsråd (Scania Sustainability Board), inköpsråd (Sourcing Board), personalledningsmöten (People Management Meetings) och produktkvalitetsmöten (Product Quality Meetings). Dessutom finns det koncernövergripande stödfunktioner inom Scania exempelvis på områdena styrning och policyhantering, risker, ledning, interna kontroller, juridik och regelefterlevnad, företagsutredningar, exportkontroller, immateriella rättigheter och dataskydd, vilka stöder verksamheten i att fatta ansvarsfulla, balanserade och lönsamma affärsbeslut.

Corporate Governance Board

Scanias bolagsstyrningsråd (Corporate Governance Board, CGB) är ett verkställande beslutsforum som föreslår beslut och åtgärder relaterade till Scanias koncernpolicyer, för slutligt beslut av verkställande ledningen. Syftet med dessa möten är att säkerställa att de regler som formaliseras i Scanias koncernpolicyer följer ett standardformat. Under hösten 2023 beslutades det att CGB skulle utvidga sitt uppdrag beträffande att regelbundet övervaka och besluta om förändringar i fråga om internkontroll.

CGB övervakar tillämpningen av koncernpolicyer inom hela Scania och rapporterar aktuell status på tillämpningen till den verkställande ledningen och revisionskommitten. CGB följer också upp tillämpningen av och frågor gällande TRATON's och Volkswagens koncernpolicyer och har två vanliga möten per år.

CGB leds av Scanias ekonomichef (CFO) och består av representanter från centrala funktioner och affärsområden.

Scania Sustainability Board (SSB)

Scania Sustainability Board (SSB) etablerades 2016 och är vårt forum för tvärfunktionell samordning av alla delar av organisationen. SSB ansvarar för Scanias inriktning, mål och initiativ inom hållbarhet och säkerställer att tvärfunktionella åtgärder väljs och prioriterade hållbarhetsfrågor. SSB övervakar utvecklingen med hjälp av fyra fastställda handlingsplaner (roadmaps) avkarbonisering i den egna verksamheten och leveranskedjan, hållbara transporter, social hållbarhet samt cirkularitet. SSB är en integrerad del av den årliga strategiprocessen, i vilken handlingsplanerna utvärderas varje kvartal.

SSB består av chefer från samtliga Scanias affärsområden och funktioner, liksom representanter för affärsvärdesflödena. Styrelsen leds av chefen för kommunikation och hållbarhet.

Varje medlem av SSB har ett ansvar att bidra aktivt genom att representera både sin organisation och Scania som helhet samt förmedla information, beslut och åtgärder från mötet till relevanta forum. SSB håller möten varje kvartal, men extra möten kan hållas vid behov i särskilda frågor. Under 2023 har SSB hållit fyra möten.

Riskhantering

Varje kvartal utvärderar Scanias revisionskommitté och styrelse de viktigaste riskerna och riskhanteringsåtgärderna samt kartlägger riskerna för den interna och externa lagstadgade redovisningen. På uppdrag av Scanias styrelse har den verkställande ledningen det övergripande ansvaret för riskhantering, inklusive hållbarhets- och klimatrelaterade risker. Riskprocessen säkerställer en transparent, systematisk och praktisk metod för riskhantering och är utformad med hänsyn till Scanias strategi (från sid 34).

Scania använder en integrerad metod som säkerställer att hänsyn tas till såväl risker som affärsmöjligheter när relevanta beslut fattas. Därigenom uppnås en sund balans mellan risk och möjlighet. 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 sina ambitioner.

Konsekvenserna av de risker som uppstår som en del i Scanias dagliga verksamhet kan lindras eller elimineras med korrekt hantering. Risker kan också omvandlas till möjligheter om de hanteras på ett strategiskt sätt. Scanias uppförandekod, policyer, strategi, kärnvärden och ledarskapsprinciper anger hur vi ska hantera risker och agera i risksituationer. Riskmedvetenhet är en naturlig del av Scanias företagskultur – The Scania Way. Den centrala riskhanteringsfunktionen (Group Risk Management) hjälper ledningen att styra verksamheten på ett förtroendeingivande och hållbart sätt genom att hjälpa våra intressenter att identifiera, bedöma och hantera risker med integritet och på ett kompetent och transparent sätt.

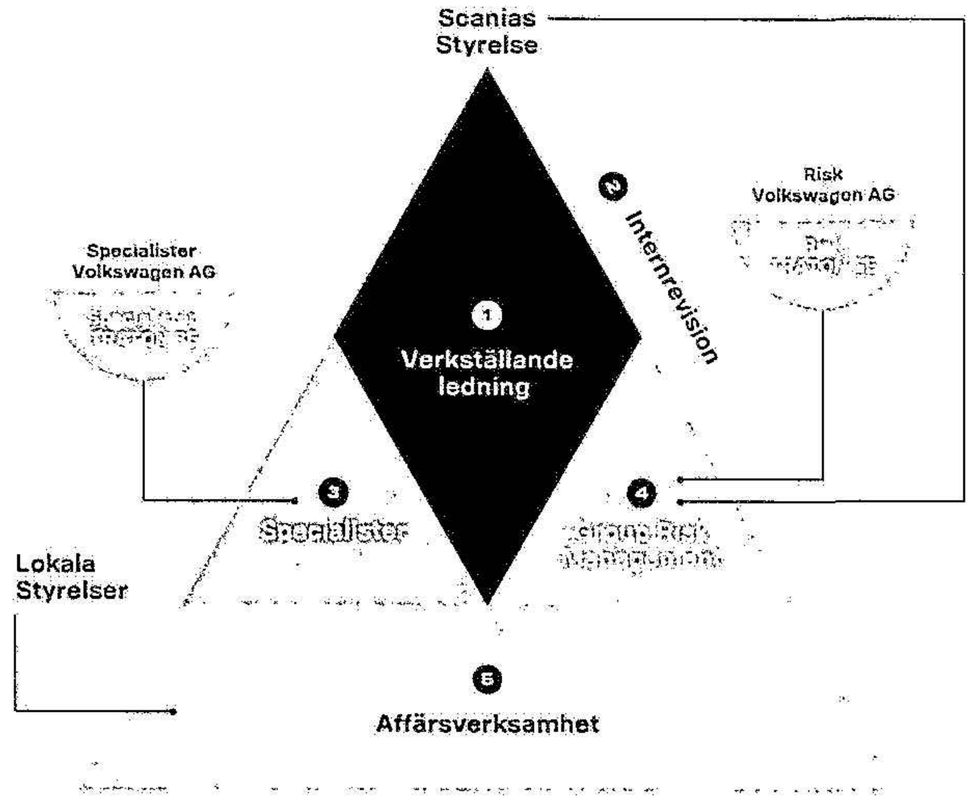
Riskhanteringsprocessen hjälper organisationen att få djupare insikt i vilka de allvarliga riskerna är och hur dessa ska hanteras. Syftet är också att gemensamt kartlägga viktiga kort-, medel- och långsiktiga risker i hela Scaniakoncernen, så att den verkställande ledningen kan fokusera på strategiska risker.

Riskhanteringsfunktionen Group Risk Management Ⓗ ska verka för att riskhantering integreras i processer på ett effektivt sätt och därigenom bidrar funktionen också till att gällande lagar, internationella standarder inom styrning, riskhantering och regelefterlevnad och ägarkrav uppfylls, med hänsyn tagen till Scanias specifika riskmiljö och företagskultur. Funktionen ska också stödja organisationen genom att tillhandahålla kunskap i form av policyer, riktlinjer och utbildning.

Riskerna för Scania spänner över många olika områden, alltifrån cybersäkerhet, till leverantörskapacitet, klimat, produktlansering och risker relaterade till ansvarsfullt företagande med dess mänskliga, miljömässiga och sociala aspekter. Genom att förebyggande identifiera och hantera potentiella negativa konsekvenser kan vi minimera eller helt undvika dessa. En sund riskhanteringsprocess hjälper Scania att fatta beslut som ger största möjliga nytta och skapar affärsmöjligheter.

Eftersom affärsverksamheten är utsatt för risker som behöver hanteras är denna 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 riskhanteringsfunktionen, Group Risk Management.

Scania verkar för en kultur av riskmedvetenhet vilken kännetecknas av öppenhet och uppmuntrar medarbetare i hela organisationen att medvetandegöra och diskutera de risker företaget står inför. Transparens är avgörande för att effektivt hantera risker och undvika situationer där risker förblir oupptäckta och därför inte hanteras korrekt. Den generella principen är att ledningen i organisationen



Roller och ansvar inom Scanias riskhantering

1
- Framja 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

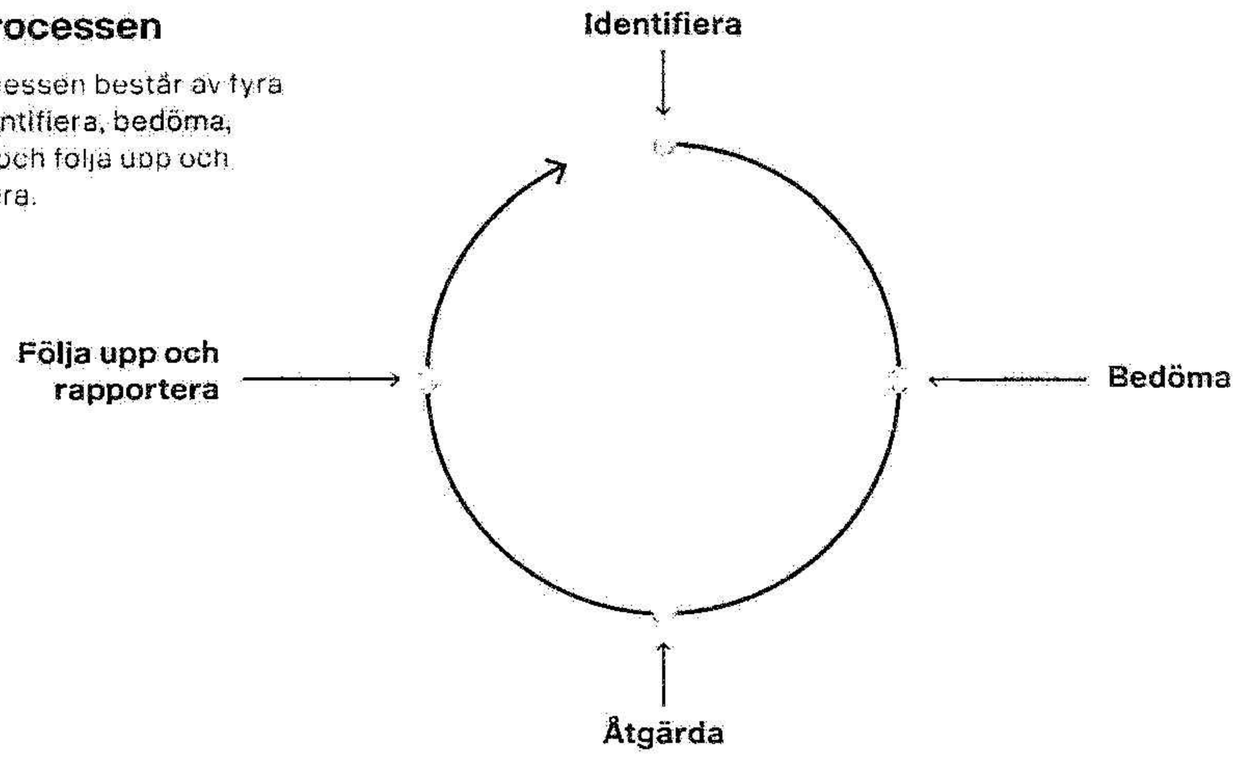
4
- Sammanställa riskinformation för transparent rapportering
- Identifiera och utvärdera koncerngemensamma risker för eskalering
- Övervaka risker och riskhanteringsprocesser
- Underlätta bedömning och åtgärd av koncerngemensamma och tvärfunktionella risker
- Skapa och upprätthålla ett koncerngemensamt 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 forandrade risker

20240513153300

Riskprocessen

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



ansvarar för riskhanteringen inom sitt ansvarsområde. En del av Scanias ledarskapsmodell och en ledstjärna i organisationen är konceptet att våga prova och samtidigt hantera risken, "Dare to try – manage the risk".

För att säkerställa enhetlighet i bedömningen av de identifierade riskerna har Scania definierat riskkategorier (strategiska, finansiella, legala och regelefterlevnads- samt affärsrisker), underkategorier och riskbedömningskriterier.

Den återkommande 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 påverkan – finansiellt, anseendemässigt och legalt – så att ansvarig riskägare kan prioritera risker för vidare analys. Analysen utgör sedan grunden för att utvärdera åtgärder 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 åtgärderna är effektiva och att riskhanteringen fungerar (se sidan 49 om internkontroll).

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

Affärsetik och regelefterlevnad

Syftet med de aktiviteter Scania genomför för affärsetik och efterlevnad är att identifiera, förebygga, upptäcka och åtgärda efterlevnadsrisker som verksamheten utsatts för runt om i världen. De viktigaste områdena inom regelefterlevnad är korruption, penningtvätt (AML, anti-money laundering), antitrust-/konkurrenslagstiftning samt mänskliga rättigheter.

Scania har nolltolerans mot korruption och oetiska affärsmetoder. Vi upprätthåller en hög etisk standard oavsett var i världen vi verkar. Scanias uppförandekod är obligatorisk för alla medarbetare och vägleder oss i hur vi ska agera. Alla nya medarbetare ska läsa uppförandekoden, och varje år måste alla högre chefer intyga att de följer koden. Utöver uppförandekoden har Scania koncernpolicyer som täcker områden såsom regelefterlevnad sponsring, förmåner till och från affärspartners, smörjmedelsbetalning (facilitation payments), penningtvätt, mänskliga rättigheter, antitrust-/konkurrenslagstiftning, intressekonflikter, vederbörlig aktsamhet (due diligence) gentemot mellanhänder.

Scania Group Compliance (H) är en central funktion med regionalt ansvar för Scanias program för regelefterlevnad och affärsetik. Funktionen ger bland annat råd och stöd och utbildar i affärsetiska frågor. Scanias program för regelefterlevnad har en riskstyrd utformning och används globalt i organisationen.

Scania fokuserar också på integritet och affärsetik bland affärspartners och i samhället i stort. Våra affärspartners 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.

Bedömning och hantering av risker är en viktig del av Scanias arbete för regelefterlevnad. Korruption och andra affärsetiska risker omfattas därför av Scanias ordinarie riskbedömningar (se sidan 47) som genomförs enligt en kvartalscykel i hela organisationen. Dessutom genomförs en mer omfattande och detaljerad riskbedömning med inriktning på korruption, penningtvätt och antitrust-/konkurrenslagstiftning regelbundet, med den senaste genomförd 2023.

Ett annat viktigt verktyg i Scanias affärsetik och arbete är visselblåsarsystemet med flera olika kanaler för rapportering i god tro av potentiella etiska överträdelser av Scaniamedarbetare. Det finns också etablerade rutiner för internutredningar.

Hållbarhetsstyrning

Hållbarhet är ett strategiskt viktigt område för Scania. Ansvaret för hållbarhetsstyrningen vilar på cheferna inom affärsvardesfloden och affärsfunktioner. Organisationsstrukturen som beskrivs i denna bolagsstyrningsrapport gäller för alla strategiska områden, däribland klimat- och hållbarhetsrelaterade frågor.

Scanias strategiska hållbarhetsarbete kräver kunskap om vår påverkan, inklusive de risker och möjligheter som uppstår längs produkternas livscykel, och syftar till att koppla mål och åtgärder till vetenskapliga rön.

För att identifiera viktiga hållbarhetsfrågor använder Scania en väsentlighetsprincip. En väsentlighetsanalys klargör vilka hållbarhetsfrågor som är mest avgörande för Scania. Metoden kräver förståelse för Scanias påverkan på världen utanför och världens påverkan på företaget, så kallad dubbel väsentlighet. Vår kunskap om Scanias påverkan ska baseras på relevanta påverkans- och riskbedömningar. Vi använder strukturerade processer

för återkoppling och dialog med Scanias intressenter och eftersträvar transparens vad gäller resultat, lägesbild, utmaningar och möjliga förbättringar.

Risker och möjligheter inom hållbarhet är identifierade inom alla funktioner på Scania och kan relatera till exempelvis lagkrav, teknikutveckling, kundnöjdhet och fysiska risker. Riskerna och möjligheterna hanteras och integreras i Scanias risk- och strategiprocess och i vissa fall med stöd av separata, specifika processer, såsom inom inköp.

På koncernnivå samordnas arbetet med hjälp av tvärfunktionella forum och arbetsgrupper som tilldelas en eller flera medlemmar i verkställande ledningen och består av representanter från relevanta affärs- och stödfunktioner. Scania Sustainability Board är det viktigaste verkställande beslutsforumet för strategiska hållbarhetsfrågor (läs mer på sidan 46).

Scania utvärderar och följer upp resultaten av hållbarhetsarbetet i förhållande till fastställda mål. För uppföljningen har Scania tagit fram 18 nyckeltal inom hållbarhetsområden med hög relevans för Scanias påverkan, risker och produkternas livscykel (läs mer på sidan 140). Scanias viktigaste hållbarhetsmål, såsom science-based targets, ingår som en del av våra ambitioner och påverkar därmed investeringsbesluten inom alla Scanias affärsområden, från produktion och logistik till produktutveckling och försäljningsprioriteringar.

Granskning och övervakning

Huvudsyftet med Scanias granskning och övervakning är att förse verkställande ledningen och styrelsen med information om hur väl bolagsstyrningen och det interna kontrollsystemet fungerar, liksom att skapa tillit och trovärdighet hos interna och externa intressenter.

Granskningen sker främst genom olika typer av tester och utvärderingar gjorda av externa revisorer, Group Internal Audit och Group Internal Control samt via tredjepartscertifiering. Självskattningar används av chefer inom olika områden för att öka medvetenheten om risker, kontroll och lagkrav, exempelvis i relation till efterlevnaden av policyer. Vidtagna åtgärder följs upp av den verkställande ledningen och styrelsen genom regelbunden rapportering. Hela Industrial Operations, som omfattar logistik, produktion, inköp samt forskning och utveckling, är certifierat enligt ISO 9001 och ISO 14001. Commercial Operations, som omfattar affärsenheter och återförsäljare, är certifierat enligt ISO 9001 och ISO 14001 på marknader där kunder eller andra intressenter efterfrågar certifiering.

Internkontroll

Grundstenarna i Scanias system för intern kontroll Ⓗ utgörs av kontrollmiljön, som bygger på den internationella COSO-modellen, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning.

Under 2023 fortsatte Scania med den sista fasen av utrullningen av ett system för internkontroll inom ramen för en treårig projektplan som ska förbättra och standardisera internkontrollen. Projektet har gett Scania bättre förutsättningar att på ett effektivt sätt hantera risker och utvärdera effekterna av kontrollaktiviteter.

Internkontrollsystemet ICMS (Internal Control Management System) bygger på Scania Group Control Catalogue och de nyckelaktivteter som beskrivs nedan.

Kontrollmiljö

Kontrollmiljön inom Scania är baserad på specifika procedurer och en stark kultur som är förankrad i uppförandekoden och modellen The Scania Way. Chefers och andra medarbetares inställning och värderingar är viktiga för att driva organisationen mot Scanias mål på ett effektivt, hållbart och ansvarsfullt sätt. Grunden

för internkontrollens ramverk inom Scania utgörs av de beslut om organisationsstruktur, befogenheter och procedurer som styrelsen fattat. Styrelsens beslut omsätts i fungerande lednings- och kontrollsystem av den verkställande ledningen.

Organisationsstruktur, beslutsvägar, befogenheter och ansvarsfördelning dokumenteras och kommuniceras i styrdokument såsom koncernpolicyer, standarder och övriga regelverk. Koncernpolicyer upprättas för alla viktiga riskområden och ses över med bestämda intervall. Till grund för den interna kontrollen ligger också koncerngemensamma instruktioner för redovisning, rapportering, befogenheter och attesträtter samt relevanta manualer och processbeskrivningar.

Koncernens rapporteringssystem för integrerad finansiell och affärsmässig information utgör också en central del av kontrollmiljön och den interna kontrollen.

Med integrerad rapportering av finansiell och affärsmässig information säkerställs att den externa finansiella rapporteringen speglar Scanias affärsverksamhet. Utöver slutliga utfallssiffror omfattar rapporteringen även frekvent uppdaterade prognoser. Funktionen Corporate Control ansvarar för fortlöpande uppdatering av redovisnings- och rapporteringsinstruktioner med beaktande av externa och interna lagkrav och standarder.

20240513153301

Riskbedömning och kontrollaktiviteter

Scania har omfattande kontrollaktiviteter för viktiga riskområden och processer (till exempel finansiell rapportering, regelefterlevnad och miljörisker) vilka finns sammanfattade i Scania Group Control Catalogue. För en närmare beskrivning av hur Scania hanterar risker, se avsnittet Risker och riskhantering på sidan 47.

Koncernens funktion för internkontroll (Group Internal Control) genomför varje år riskbedömningar och aktiviteter i fråga om utveckling, implementering och oberoende utvärdering av interna kontroller inom Scaniakoncernen. Både självskattning och stickprovstester av effektiviteten i internkontrollen, som ska förebygga viktiga risker i utvalda enheter och processer, genomförs under hela året i enlighet med den årliga kontrollutvärderingsplanen som godkänts av den verkställande ledningen. Revisionskommitten, bolagsstyrelsen och den verkställande ledningen rapporteras och följer regelbundet upp alla avvikelser som rapporteras.

Scanias controllerorganisation följer bolagets organisations- och ansvarsstruktur. De riskområden som identifierats avseende den finansiella rapporteringen hanteras och kontrolleras av Scanias controllerorganisation. Controllers som ingående utvärderar affärsverksamheten finns på alla nivåer i organisationen.

Information och kommunikation

Scania eftersträvar att tydligt informera och kommunicera till hela organisationen angående exempelvis risker, finansiella resultat och nya lagkrav.

Rapportering sker regelbundet till ledningen på alla nivåer. Den centrala controllerorganisationen har satt arbete med att sammanställa, verifiera och analysera den finansiella informationen, tillgång till statistik och verksamhetskommentarer från samtliga operativa enheter. För att informera, instruera och samordna den finansiella och icke finansiella rapporteringen har Scania formella informations- och kommunikationskanaler, såsom särskilda forum, kommitteer och ledningsgrupper. På detta sätt nås berörd personal av information om exempelvis policyer, riktlinjer och rapporteringsmanualer. Som komplement till de formella kanalerna förs ständigt en dialog mellan funktionerna för Finance and Business Control, Risk Management, Internal Control Management och Compliance och personer ansvariga för den finansiella och icke finansiella rapporteringen i de operativa enheterna.

Scania arrangerar regelbundet koncerninterna seminarier och konferenser i syfte att säkra kvaliteten på den finansiella rapporteringen och styrmodellerna.

Uppföljning

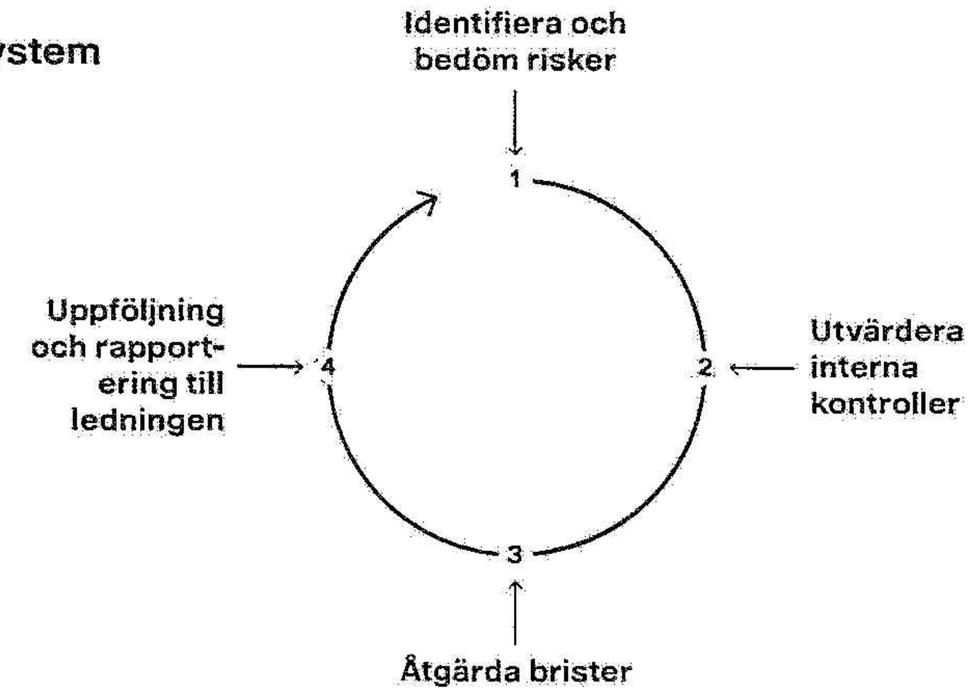
Funktionerna Group Internal Audit, Governance, Intern Control, Risk and Compliance (GRC) och Corporate Control är Scanias främsta kontrollfunktioner. De är involverade i övervakningsaktiviteter och förser ledningen med relevant rapportering om kontrollmiljön och rekommenderar kontinuerliga förbättringar.

Scania har särskilda rutiner och stödsystem för att följa upp efterlevnaden av styrdokumenten och kontrollstrukturens effektivitet.

Uppföljning och utvärdering av Scaniakoncernens prestationer utförs av controlleravdelningarna såväl inom den industriella verksamheten som samt ga försäljnings- och tjänsteföretag.

Under räkenskapsåret 2023 har Scania genomfört kontroll- och övervakningsaktiviteter (t ex stickprovstestning) för enheter och processer med stora flöden och värden, baserat på en riskbaserad strategi. Detta har gjorts i enlighet med utrullningsplanen för projektet för förbättring och standardisering av internkontrollen.

Årscykel för interkontrollsystem



Styrelsen erhåller kvartalsvis finansiella rapporter. Den finansiella informationen ökar i omfattning inför delårsrapporterna. Både helår- och halvårsrapporterna godkänns av styrelsen. Scania har ett koncerngemensamt visselblåsarsystem dit alla medarbetare kan rapportera potentiella överträdelser av lagar och regler, interna policyer och Scanias uppförandekod. Systemet är också öppet för tips från externa parter.

Scania känner inte till några omständigheter som skulle tyda på väsentliga brister inom systemen för riskhantering eller internkontroll, men det finns ingen absolut garanti för att alla relevanta risker identifieras i tid och hanteras genom lämpliga åtgärder och kontroller.

Internrevision

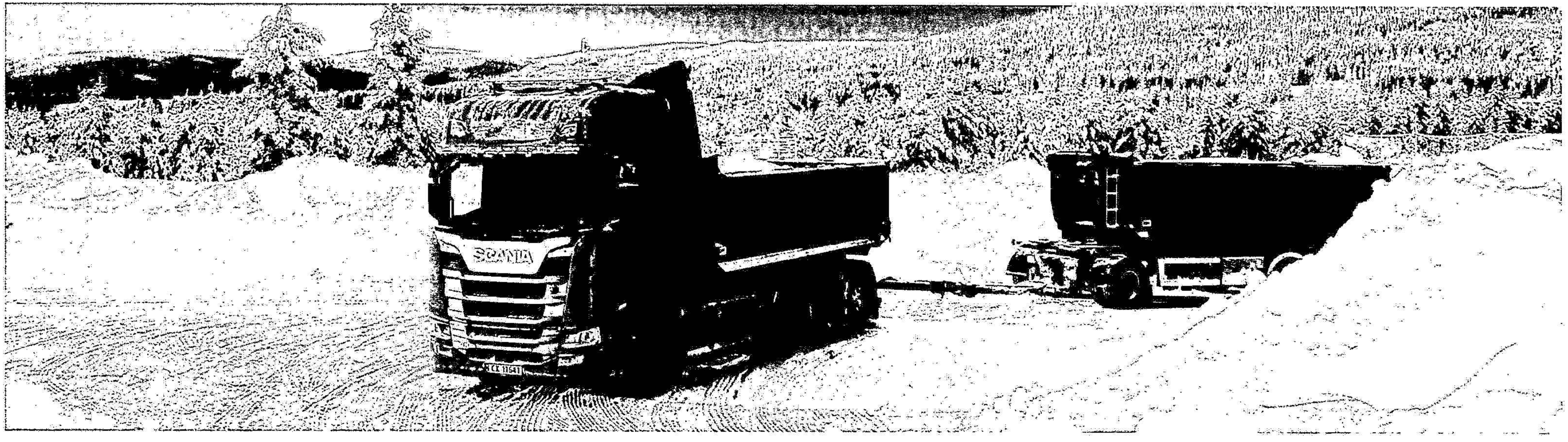
Scanias internrevision (Group Internal Audit) är en oberoende och objektiv gransknings- och rådgivningsfunktion avsedd att tillföra värde och förbättra Scanias verksamhet. Internrevisionens huvudsakliga uppgift är att utföra oberoende, riskstyrda och lagstadgade revisioner i enlighet med en årlig revisionsplan. Den följer också upp och granskar koncernens internkontroll, riskhantering och styrning. Resultaten rapporteras till Scanias revisionskommitte och delges även VD och verkställande ledningen för att säkerställa att de vidtar nödvändiga åtgärder.

Den riskstyrda strategin för 2023 kom fram till att alla affärsområden har utvärderats och att riskområdena med flest revisioner var IT-hantering/cyberrisker, dataskydd och finansiella risker, inom Commercial Operations. Revisionerna omfattade interna policyer och externa regelverk i relation till varje ämne. Internrevisionen rapporterar funktionellt till revisionskommittén och administrativt till verkställande direktören.

Externa revisorer

Scanias oberoende externa revisorer (K) väljs årligen av aktieägarna på årsstämman för perioden fram till slutet av nästföljande räkenskapsårs årsstämma. Scanias nuvarande externa revisor är Ernst & Young (EY). De externa revisorerna rapporterar till aktieägarna vid Scanias årsstämma. För att säkerställa att informations- och kontrollkraven på styrelsen uppfylls rapporterar de externa revisorerna fortlöpande till revisionskommittén om alla materiella redovisningsfrågor samt om eventuella felaktigheter eller misstänkta oegentligheter. Dessutom deltar de externa revisorerna i minst ett styrelsemöte per år och inbjuds vid behov att delta vid ytterligare möten för att rapportera till styrelsen.

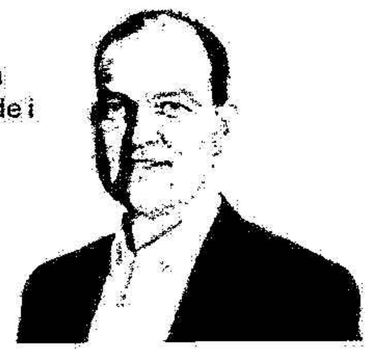
De externa revisorerna har inga uppdrag i bolaget som påverkar deras oberoende som revisorer i Scania. Information om ersättningen till revisorer finns i Not 26.



20240513153O2

STYRELSE

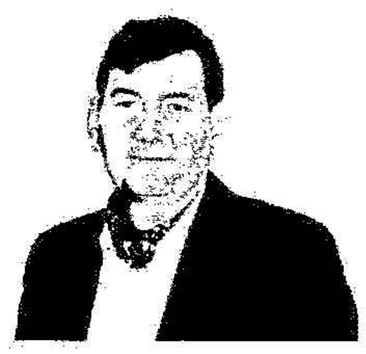
1
Michael Jackstein
Ordförande i styrelsen



2
Christian Levin
VD och koncernchef, Scania och TRATON

3
Lilian Fossum Biner

4
Gunnar Kilian

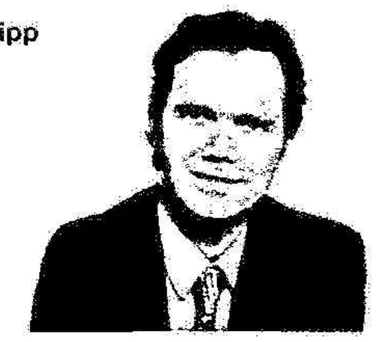


5
Julia Kuhn-Piëch

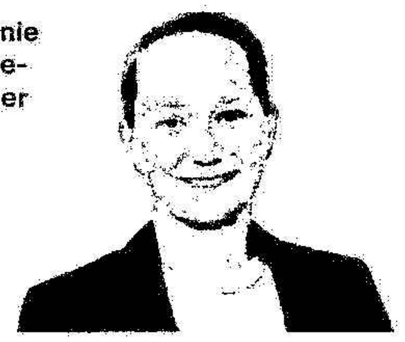
6
Nina Macpherson

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
Bo Luthin

16
Maja Lundberg

1 Michael Jackstein

Ordförande i styrelsen och revisionskommittén sedan 2023.

Född: 1977.

Utbildning: Företagsekonomi (Dipl.-Kfm.) och ekonomisk vetenskap (Dr. rer. pol.).

Övriga styrelseuppdrag: CFO & CHRO för TRATON SE. Styrelseledamot i MAN Truck & Bus SE. Styrelseordförande i Scania CV AB. Styrelseordförande i Scania AB. Styrelseledamot i Navistar International Corporation. Medlem i Advisory Board of Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comercio de Veículos Ltda. Styrelseordförande i TRATON Sweden AB. Styrelseledamot i TRATON AB. Styrelseledamot i TRATON Financial Services AB. Styrelseledamot i Volkswagen Middel East QFZ LLC.

Relevant arbetserfarenhet: Befattningar inom varumärke och koncernredovisning på Volkswagen AG och tills nyligen ansvarig för Supervisory Board of Volkswagen AG och TRATON SE.

2 Christian Levin

Ledamot i styrelsen sedan 2021.

Född: 1967.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör i maskinteknik.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i TRATON AB. Ordförande i Supervisory Board MAN Truck & Bus SE. Ledamot i Navistar LLC, Volkswagen Truck & Bus, Scania Growth Capital AB, Scania Growth Capital II AB, TRATON Financial Services AB, 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 Stockholms Handelskammare och Finsk-Svenska Handelskammaren.

3 Lilian Fossum Biner

Ledamot i styrelsen sedan 2019. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1962.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i styrelserna för Carlsberg A/S, Alfa Laval AB, Pandora A/S och Röko 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: Redaktör.

Övriga styrelseuppdrag: Mandat i Supervisory Board of TRATON SE, Audi AG, Wolfsburg AG, Autostadt GmbH, MAN Energy Solutions SE, MAN Truck & Bus SE, Volkswagen Group Services GmbH, FAW-Volkswagen Automotive Co., Volkswagen Immobilien GmbH, VfL Wolfsburg-Fußball GmbH och PowerCo SE.

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

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 och för Netel Holding AB, samt ordförande i dess ersättningskommitté, ordförande i Ecocide Law Alliance Foundation.

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 Beteiligungsgesellschaft (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.

20240513153033

9 **Stephanie Porsche-Schröder**

Ledamot i styrelsen sedan 2017, Ledamot revisionskommitten

Född: 1978

Utbildning. Diplomerad designer

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

Relevant arbetserfarenhet: Designer v d Bosch Siemens Haushaltsgerate 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 2018

Född: 1977

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1993

15 **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

16 **Maja Lundberg**

Representant för PTK på Scania.
Suppleant i styrelsen sedan 2022

Född: 1968.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1986

VERKSTÄLLANDE LEDNING

1

2

3

4

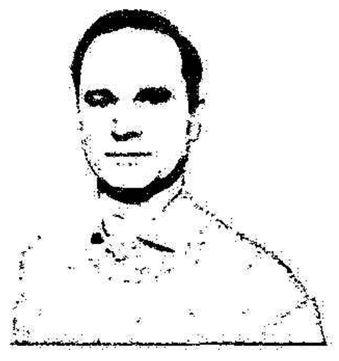
5

6

7

8

9



1 Christian Levin

Ledamot i styrelsen. VD och koncernchef.

Född: 1967.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör. Anställd 1994–2019, och sedan från 2021.

2 Jonas Rickberg

Executive Vice President, Chief Financial Officer (CFO).

Född: 1975.

Utbildning: Civilekonomexamen. Anställd sedan 2005.

3 Camilla Dewoon

Executive Vice President, Head of Communications and Sustainability.

Född: 1973.

Utbildning: Civilekonomexamen. Började på Scania 1998, anställd till 2019. Återkom till Scania 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 1992–2004, och sedan från 2009.

6 Gustaf Sundell

Executive Vice President, Head of Ventures and New Business

Född: 1982.

Utbildning: Civilingenjör i industriell ekonomi och företagsekonomi. Började på Scania 2008.

7 Jeanna Tällberg

Executive Vice President, Head of People & Culture.

Född: 1975.

Utbildning: Kandidatexamen i socialt arbete samt i personal. Började på Scania 2003, anställd till 2015. Återkom till Scania 2022.

8 Marcus Holm

Executive Vice President, Head of Production & Logistic.

Född: 1971.

Utbildning: Civilingenjör i maskinteknik, från Chalmers tekniska högskola i Göteborg. Började på Scania 1994.

9 Niklas Klingenberg

Tillförordnad Chief Technology Officer (CTO) and Head of R&D.

Född: 1975.

Utbildning: Civilingenjör i maskinteknik från Linköpings universitet. Började på Scania 2001.

20240513153304

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

I en värld med hög grad av osäkerhet på grund av det instabila globala makroekonomiska och geopolitiska läget var efterfrågan på Scanias produkter och tjänster fortsatt hög.

RISKÖVERSIKT

Scanias risköversikt präglas av en alltmer komplex och utmanande affärsmiljö där förändringar sker snabbt och där hanteringen av stora osäkerheter är det nya normala. Scania anpassar sig till denna nya affärsmiljö genom att hantera risker relaterade till exempelvis nya affärsmodeller, ökning av produktionskapacitet, nya och hållbara lösningar för inköp, tillförlitliga leveranskedjor och ny teknik för att möta utmaningarna med klimatförändringen.

Affärsmiljön under 2023 har präglats av de ökade spänningarna mellan maktblocken i världen, vilket bland annat resulterat i att antalet sanktioner och handelsbarriärer har ökat. Detta kommer att få företag att i större utsträckning se över sina leveranskedjor och omvärdera marknadsnärvaron i syfte att hantera riskexponering och bygga upp förmågan att hantera oväntade händelser. På längre sikt kan nya politiska allianser och förändrade handelsmönster leda till en mer regionaliserad värld. Global frihandel kan inte längre tas för given eftersom händelsestyrda geopolitiska risker kan uppstå snabbt. Detta kan påverka den allmänna marknadsutvecklingen och inflationstrender, leda till en global ekonomisk nedgång och affärsförutsättningarna för Scania och för våra kunder, leverantörer och partners.

Scania fortsätter att övervaka hur den politiska osäkerheten kan påverka de makroekonomiska utsikterna, särskilt på de marknader där Scania verkar. Under året har Scania sett risker materialiseras i form av brist på material och komponenter, störningar i produktions- och logistikflödena och försäljningsnätverken. Situationen har dock stabiliserats. Det pågående arbetet med att etablera en industriell verksamhet i Kina medför en mängd olika risker, vilka Scania noggrant övervakar och hanterar i syfte att nå de strategiska målen för att kunna etablera en långsiktig marknadsnärvaro och produktionskapacitet i landet.

Det finns flera risker som även framöver kan påverka Scania. De mest relevanta riskerna och dess åtgärder presenteras i tabellen på följande sidor. Tabellen visar också vilka ambitioner som kan påverkas om riskerna materialiseras. Scanias rigorösa och proaktiva riskhantering stödjer det arbete vi genomför för att uppfylla våra ambitioner.

Klimatrelaterade risker och möjligheter

Ett effektivt transportsystem är avgörande för samhällsutvecklingen och en förutsättning för en konkurrens- och motståndskraftig samhällsekonomi. Samtidigt är dagens transportsystem förknippade med negativa effekter i form av exempelvis koldioxidutsläpp, luftföroreningar, trängsel och trafikolyckor. Transportlösningarnas påverkan på miljön måste ses ur ett cirkulärt perspektiv genom hela livscykeln – från utvinningen av råvaror till slutet på livscykeln. För Scania är riskerna och möjligheterna i samband med omställningen till ett hållbart transportsystem en affärsmöjlighet och grunden till Scanias affärsstrategi och strategiska inriktning. För att utvärdera robustheten i Scanias strategi, bland annat från effekterna av klimatrelaterade risker (som stigande temperaturer), använder Scania en scenariobaserad strategi-, teknik- och kompetensplanering. Läs mer på sidan 36.

Klimatrelaterade risker avser händelser eller händelseutveckling orsakad av klimatförändring som negativt kan påverka möjligheten för Scania att nå sina mål. Det kan också röra sig om händelser som sker på grund av Scanias verksamhet och som bidrar till de negativa effekterna av klimatförändring eller indirekt påverkar miljö och människor (ofta benämnt som dubbel väsentlighetsanalys eller konsekvensanalys). Klimatrelaterade risker kan påverka våra finansiella flöden och intäktskällor på kort såväl som lång sikt.

Klimatrelaterade risker delas upp i omställningsrisker och fysiska risker. Omställningsriskerna och därtill relaterade affärsmöjligheter bedöms vara de mest väsentliga för Scania. De omställningsrisker som identifierats rör bland annat teknikskiftet och risken att politiska beslut och regelverk inte fullt ut stödjer teknikutvecklingen. Det finns en risk att politiska beslut påverkar möjligheten att minska koldioxidutsläppen i delar av värdekedjan, vilket är utom Scanias kontroll men påverkar möjligheten att nå våra mål. Det kan exempelvis handla om andelen inblandning av förnybara bränslen som tillhandahålls vid bränslepumpar, utfasning av fossila bränslen för elproduktion samt byggande av laddningsinfrastruktur. Till fysiska risker räknas extremväder och långsiktiga förändringar av klimatet. Väsentliga fysiska risker för Scania bedöms främst uppstå på lång sikt, men mer akuta situationer orsakade av väderförhållanden uppstår i mindre skala redan idag.

Klimatrelaterade risker och andra hållbarhetsrisker är integrerade i Scanias riskhanteringsprocess. Dessa risker adresseras i sina respektive huvudkategorier eller i andra delkategorier som de har kopplingar till, till exempel affärsutveckling, nya och ändrade lagar och regler, leveranskedjan och produktionen. Se även Hållbarhetsstyrning på sidan 48 och Hantering av mänskliga rättigheter på sidan 149.

20240513153305

AMBITIONER

Förbättring av livsstil | Vår roll i samhället | Produktion och försörjningskedja | Etik och hållbarhet | Bästa arbetsplats för anställda | Stärkt varumärke och kundrelationer

Ambitionerna är kopplade till riskkategorier för att illustrera potentiella påverkan.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Geopolitiska risker		Geopolitiska spänningar och handelskonflikter kan medföra förändrade regelverk som globalt påverkar Scanias marknader negativt. Politisk instabilitet, konflikter och sociala oroligheter kan påverka Scanias förmåga att bedriva verksamhet. Dessa områden gör det svårt att förutse exakt vilka sanktioner eller andra åtgärder som kan införas och därför är det svårt att förbereda sig på ett specifikt sätt. Exempelvis hindrade Scanias pågående försäljning av verksamheten i Ryssland och Belarus, och förlust av tillgångar och immateriella rättigheter. De ökade spänningarna mellan de globala maktblocken, som bland annat har lett till utbrytet av handelskrig och utökade sanktioner och exportregleringar, kommer att göra det svårare för företaget att följa riskerna med leverantörer och kunder för att säkerställa att Scania inte bryter mot gällande handelsrestriktioner. Detta ökar risken för att Scania oavsiktligt bryter mot regler och därmed utsätts för sanktioner och förseningar i leveranskedjorna. Om Scania inte hanterar dessa risker på ett effektivt sätt kan det leda till förseningar i produktionen och leveranser, vilket kan påverka Scanias förmåga att möta kundernas efterfrågan och därmed försämra företagets konkurrenskraft och lönsamhet. Ytterligare risker är att Scania förlorar tillgång till viktiga marknader, teknologier och talanger, vilket kan begränsa företagets tillväxtmöjligheter och långsiktiga framgång.	Hanteringen av dessa risker sker genom företagets strategiska planeringsprocesser, där potentiella scenarier och deras konsekvenser för verksamheten analyseras. Scania har också implementerat riktlinjer och rutiner för att säkerställa efterlevnad av exportkontrollregler och sanktioner, inklusive regelbunden utbildning av anställda och leverantörer. Informationsflödet för att identifiera och hantera risker har också förbättrats genom att integrera dessa frågor i företagets riskprocesser. Scania har också etablerat en krisledningsorganisation för att snabbt kunna agera vid plötsliga förändringar i omvärlden. Scania arbetar aktivt med att diversifiera sina leverantörskedjor och minska beroendet av enskilda marknader och teknologier. Företaget har också implementerat en process för att kontinuerligt bedöma och hantera risker i leverantörskedjan, inklusive krav på att leverantörer följer Scanias uppförandekod och andra relevanta regelverk. Scania har också etablerat en process för att hantera och rapportera misstänkta överträdelser av regelverk och sanktioner. Mer information om hur Scania arbetar med att hantera och minska risker relaterade till geopolitiska risker finns i Scanias årsredovisning för 2023, sidorna 45-47.
Klimatomställningsrisker		Scania är starkt beroende av ekosystemet för transporter, vilket gör att företaget är sårbart för förändringar i klimatet och i omvärlden. Om Scania misslyckas med att anpassa sig till klimatförändringarna och den omställning som pågår i samhället, riskerar företaget att förlora marknadsandelar och försämra sin konkurrenskraft. Detta kan i sin tur leda till minskade intäkter och lönsamhet på lång sikt. De omställningsrisker Scania har identifierat är bland annat tekniksprånget, som kan påverka efterfrågan på företagets produkter och tjänster. Om Scania inte lyckas anpassa sig till kundernas förändrade behov och preferenser, eller om konkurrenterna är snabbare på att erbjuda mer hållbara lösningar, kan det leda till minskad försäljning och förlorade marknadsandelar. Dessutom kan förändrade regelverk och skatter, som införandet av koldioxidskatt och koldioxidkompensering, påverka Scanias kostnadsstruktur och lönsamhet. Det är också viktigt att Scania har en tydlig strategi för att hantera dessa risker och möjligheter, och att företaget är beredd på att anpassa sig till nya förutsättningar på marknaden. Ytterligare risker är att Scania inte lyckas attrahera och behålla kompetens som är nödvändig för att driva på omställningen, vilket kan påverka företagets förmåga att utveckla och implementera nya lösningar. Det är också viktigt att Scania har en tydlig strategi för att hantera dessa risker och möjligheter, och att företaget är beredd på att anpassa sig till nya förutsättningar på marknaden.	Scania har en tydlig strategi för att hantera klimatomställningsrisker och möjligheter, som är integrerad i företagets övergripande affärsstrategi. Företaget har satt upp mål för att minska sina koldioxidutsläpp och har en plan för att uppnå dessa mål. Scania har också en process för att identifiera och hantera risker och möjligheter relaterade till klimatförändringarna, inklusive en riskanalys som görs regelbundet. Scania har också en process för att följa upp och rapportera företagets klimatpåverkan, inklusive en årlig rapportering av företagets koldioxidutsläpp. Företaget har också en process för att hantera och rapportera misstänkta överträdelser av regelverk och sanktioner. Mer information om hur Scania arbetar med att hantera och minska risker relaterade till klimatomställningsrisker finns i Scanias årsredovisning för 2023, sidorna 47-49.
Affärsutvecklingsrisker		Affärsutvecklingsrisker är kopplade till företagets förmåga att anpassa sig till förändrade kundbehov, teknologiska framsteg och konkurrenssituationen. Om Scania misslyckas med att utveckla och implementera nya produkter och tjänster som möter kundernas behov och förväntningar, kan det leda till minskad försäljning och förlorade marknadsandelar. Dessutom kan misslyckade investeringar i nya affärsområden och teknologier påverka företagets lönsamhet och kassaflöde negativt. Ytterligare risker är att Scania inte lyckas attrahera och behålla kompetens som är nödvändig för att driva på affärsutvecklingen, vilket kan påverka företagets förmåga att innovera och anpassa sig till förändrade marknadsförhållanden. Det är också viktigt att Scania har en tydlig strategi för att hantera dessa risker och möjligheter, och att företaget är beredd på att anpassa sig till nya förutsättningar på marknaden.	Riskerna relaterade till affärsutveckling och långsiktig planering hanteras huvudsakligen genom Scanias strategiska planeringsprocesser, där potentiella scenarier och deras konsekvenser för verksamheten analyseras. Scania har också implementerat riktlinjer och rutiner för att säkerställa efterlevnad av exportkontrollregler och sanktioner, inklusive regelbunden utbildning av anställda och leverantörer. Informationsflödet för att identifiera och hantera risker har också förbättrats genom att integrera dessa frågor i företagets riskprocesser. Scania arbetar aktivt med att diversifiera sina leverantörskedjor och minska beroendet av enskilda marknader och teknologier. Företaget har också implementerat en process för att kontinuerligt bedöma och hantera risker i leverantörskedjan, inklusive krav på att leverantörer följer Scanias uppförandekod och andra relevanta regelverk. Scania har också etablerat en process för att hantera och rapportera misstänkta överträdelser av regelverk och sanktioner. Mer information om hur Scania arbetar med att hantera och minska risker relaterade till affärsutvecklingsrisker finns i Scanias årsredovisning för 2023, sidorna 49-51.

AMBITIONER

Förbättring av flöden | Människor och planet | Innovera och skala upp | Lönsamma och nöjda kunder | Bäst presterande företaget | Stolta och nöjda medarbetare

Ambitionerna är mappade till riskkategorier för att illustrera potentiell påverkan.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Strategic risks, continued			
Affärsmodells- och strategirisker		Scanias affärsmodell och strategi måste kontinuerligt uppdateras och anpassas till en affärsmiljö som hela tiden förändras. Scanias erbjudande måste vara värdeskapande, attraktivt och konkurrenskraftigt för våra intressenter och Scania måste kunna svara snabbt på förändringar i affärsmiljön för att fortsatt kunna vara konkurrenskraftig och relevant	Scania övervakar, utvärderar och utmanar kontinuerligt affärsmodellen och strategin för att säkerställa att företaget uppfyller ambitionen att leda omställningen till ett hållbart transportsystem och våra åtaganden enligt Parisavtalet. En korrekt hantering av den rådande osäkerheten, komplexiteten och de snabba förändringarna är avgörande för att Scania ska fortsatta vara relevant för samhället, kunderna, kapitalmarknaderna och andra intressenter. Scania har metoder för att lyfta viktiga frågor som behöver uppmärksammas och åtgärdas tvärfunktionellt. Mer information om Scanias strategiprocess och användningen av scenarier finns på sidorna 34–41
Bolagsstyrnings- och policyrisker		Scania verkar över hela världen i föränderliga sammanhang, och vi ser en avglobaliseringstrend som härrör från den växande komplexiteten i det politiska landskapet. Det är viktigt att på ett effektivt sätt hantera förändringar och utveckla verksamheten i rätt riktning då det annars finns en risk att ambitioner och mål inte uppnås.	Scanias verkställande ledning har det övergripande ansvaret för hantering av bolagsstyrnings- och policyrelaterade risker. Samtliga funktioner inom företaget arbetar enligt ett valdokumenterat ledningssystem som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policyer. Ledningssystemet förbättras kontinuerligt i det dagliga arbetet och genom regelbunden översyn internt och av tredje part. Den centrala stödfunktionen Group Legal and Compliance hjälper såväl den verkställande ledningen som linjecheferna att hantera risker genom att bidra med kunskap om styrning, utbildа och ge råd För mer information, se bolagsstyrningsrapporten som börjar på sidan 42.
Finansiella risker			
Refinansierings- och likviditetsrisker		Tillgången till konkurrenskraftig finansiering är avgörande och är i hög grad beroende av kreditbetyget för Scanias ägare TRATON SE och Volkswagen AG. Behovet av uttömmande och trovärdig ESG-kommunikation i kombination med utgivning av gröna obligationer kommer även fortsättningsvis att vara viktigt	Likviditeten i Scania är avgörande och ligger inom TRATON GROUP. Refinansierings- och likviditetsrisker hanteras i enlighet med Scanias policy för likviditetsförvaltning (Treasury Policy) som ses över årligen av revisionskommitten. Som en del av Scania hantering av refinansieringsrisken finns det en kreditfacilitet som är tillgänglig för Scania och som upprätthålls av TRATON SE. För mer information, se noterna 27 och 28. Scanias strategiska inriktning, där hållbarhet står i centrum, bildar ett attraktivt investeringsförslag som stöder de globala ESG-målen. Scanias kombinerade års- och hållbarhetsredovisning stödjer detta genom att kombinera de båda perspektiven
Kreditrisker		Om Scanias avtalspartners inte uppfyller sina åtaganden på grund av sin egen finansiella situation eller politiska förhållanden finns risk för finansiell förlust för Scania.	Kreditrisk hanteras i enlighet med koncernpolicyerna Credit Risk Governance och Treasury, som ses över årligen av Scanias revisionskommitte. Transaktioner görs endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter Scanias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med geografisk spridning, vilket begränsar riskkoncentrationen. För mer information, se noterna 2 och 27

20240513153306

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Valuta- och ränterisker			
Skatterisker			
Försäkringsrisker			

AMBITIONER

Förbättring av hållbarhet | Mål för koldioxidneutralitet | Jämställda möjligheter | Långsiktig och lönsam tillväxt | Bäst arbetsgivare för transportbranschen | Skapa värde för kunder och samhälle

Ange förbrukning av hållbarhetsgrupper för att illustrera potentiellt påverkan

AMBITIONER

Förbättring av flöden | Människor och planet | Innovera och skala upp | Lönsamma och nöjda kunder | Bäst presterande företaget | Stolta och nöjda medarbetare

Ambitionerna är mappade till riskkategorier för att illustrera potentiell påverkan.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Juridik- 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 av stor betydelse För mer information, se noterna 2 och 16.	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 Group Legal and Compliance har specialiserad personal som bistår med rådgivning och vägledning i juridiska frågor.
Affärsetik- och regelefterlevnadsrisker		Scania har verksamhet på många olika marknader i världen och är utsatt för risker kopplade till penningtvätt, bedrägeri, förskingring, korruption och brister i efterlevnaden av konkurrenslagstiftning. Scania ska hantera alla dessa frågor på ett systematiskt och transparent sätt. Utöver detta innefattar affärsetik även åtgärder om integritet och dataskydd samt efterlevnad av mänskliga rättigheter som också måste hanteras. Se Risker relaterade till mänskliga rättigheter respektive Risker relaterade till personuppgiftshantering. Scanias verksamhet omfattar också avsättning inom finansierings- och försäkringstjänster och ska uppfylla de regelverk som fastställs och övervakas av respektive finansmyndighet och andra behöriga myndigheter.	Scanias styrstruktur utgår från Scanias uppförandekod. Här finns en uppsättning bindande regler och vägledning som hjälper Scanias medarbetare att agera ansvarsfullt. Kärnvärdena och ramverket The Scania Way lägger sedan grunden för en ansvarsfull verksamhet och en företagskultur där den högsta ledningen sätter tonen. Utöver ramverket finns också Scanias interna regelverk för en sammanhängande implementering över flera affärsprocesser. Scania har också specialiserad personal, såväl centralt som lokalt, som hjälper organisationen att övervaka och hantera affärsetik- och regelefterlevnadsrisker i denna föränderliga affärsmiljö. Det är huvudsakligen funktionerna för regelefterlevnad (Group Compliance Management), riskhantering (Group Risk Management), integritet och skydd av personuppgifter (Group Data Protection) och styrning (Group Governance) som är centrala i att hjälpa verksamheterna att nå dessa företagsmål. En riskbaserad due diligence-granskning från tredje part är en viktig del av Compliance Management System, och Group Internal Audit hjälper också till att noggrant följa upp att processen är effektiv.
Risker relaterade till nya eller ändrade lagar och regler		Nya lagkrav för bolagsstyrning införs nu i många jurisdiktioner, vilket ökar risken för bristande regelefterlevnad i Scanias verksamhet Olika länders juridiska system, eller större förändringar av lagar och bestämmelser (gällande exempelvis miljö, säkerhet, personuppgiftshantering, handel, finans, granskning av värdekedjan, korruption, penningtvätt, finansiering av terrorism, konkurrens, mänskliga rättigheter och exportkontroll med extraterritoriell påverkan) kan innehålla aspekter som inte är förenligt med regionala regelverk och därmed nota Scanias övergripande ställning. Kommande lagstiftning inriktad på skyldigheter för värdekedjan även utanför respektive lands gränser riskerar att skapa motstridiga regler på samma sätt som vid sanktioner och motsanktioner Det finns risk att Scania förhindras att effektivt bedriva verksamhet, genomföra viktiga transaktioner, övervaka efterlevnaden av avtal eller komplettera strategier och aktiviteter. Se även Klimatomställningsrisker	Scania håller ständigt uppsikt efter lagstiftningsändringar på alla marknader, för att kunna genomföra nödvändiga förändringar av strategi eller interna rutiner för styrning och regelefterlevnad. Dessutom ger Scanias lokala och centrala specialistfunktioner råd och stöd för att minska riskerna med ny och ändrad lagstiftning.
Risker relaterade till handelsbarriärer, exportkontroll och sanktioner		Scanias möjlighet att göra affärer kan hämmas av förändringar i fråga om handelsavtal och handelsbarriärer, liksom sanktioner från myndigheter eller internationella organ riktade mot länder, varor, tjänster eller personer. Brott mot sanktioner kan ge dryga böter, andra påföljder och handelsrestriktioner. Som globalt företag måste Scania kunna hantera motstridiga sanktionsregler och vara mer vaksamma så att vi inte blir involverade i affärstransaktioner som på ett indirekt och tvetydigt sätt kringgår sanktioner i verksamheterna uppströms och nedströms.	Alla enheter inom Scaniakoncernen bedriver sin verksamhet i enlighet med nationella och internationella lagar och regler, inklusive men inte begränsat till exportkontroll och sanktionsregler, i alla relevanta jurisdiktioner och regimer där Scania är verksamt, samt i enlighet med Scanias uppförandekod. Det nuvarande geopolitiska läget med ständigt ändrade sanktioner och handelsbarriärer övervakas noggrant. Det pågår också ständigt betydande insatser för att förbättra programmet Scania Export Control, där resurser (centrala och lokala) och expertis utvärderar förändringar i regler och sanktioner för att säkerställa regelefterlevnad.

20240513153O7

AMBITIONER

Förbättring av livsmiljöer | Mänsklig mångfald | Innovativa och hållbara lösningar | Ansvarsfull affärsetik | Bästa möjliga förtroende för företaget | Stolta och engagerade medarbetare

Ambitioner kopplade till riskkategorier för att hantera potentiella påverkan

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Risker relaterade till avtal och immateriella rättigheter		Det finns risker som uppstår i den dagliga verksamheten vid hantering av avtal och väsentliga rättigheter. Scanias verksamhet innefattar hantering av immateriella rättigheter såsom patent och varumärken. Immateriella rättigheter är viktiga för Scanias konkurrenskraft och lönsamhet. Scania ingår många affärs- och finansavtal vilket är normalt för ett företag av Scanias storlek och typ. Ingående i skrivningar i affärs- eller finansavtal kan innebära att Scania har åtagit sig att göra avgörande betydelse för Scanias verksamhet.	Scania har specialister inom Group Legal and Compliance som ger råd och vägledning för att risken kommer på minimal nivå. Dessa frågor som rör patent, varumärken och annat. För ytterligare information se sidorna 2
Risker relaterade till mänskliga rättigheter		Det finns risker som uppstår i den dagliga verksamheten vid hantering av mänskliga rättigheter och det krävs förebyggande åtgärder för att identifiera och hantera risker i Scanias verksamhet och värdekedja. Risker för brott mot mänskliga rättigheter uppkommer vid konflikter, naturkatastrofer och ekonomisk volatilitet. Respekten för mänskliga rättigheter och individuell frihet är viktiga för att människor ska kunna utöva sina rättigheter och för att rättsstaten ska fungera. Arbetsförhållanden i delar av leverantörskedjan innebär risker relaterade till mänskliga rättigheter.	För att på ett ansvarsfullt sätt agera i frågor som rör mänskliga rättigheter krävs att verksamheten är förberedd att agera vid de negativa konsekvenser som kan uppstå. Under 2023 har Scania fortsatt utveckla sitt ramverk för hantering av mänskliga rättigheter som kopplar samman befintliga dokument, gemensamma processer och andra åtgärder. Ramverket är utvecklat för att säkerställa att vi agerar på ett sätt som är i linje med Scanias process. Ramverket inkluderar även de viktigaste områden som Scania definierat såsom väsentliga issues. Under 2023 har Scania också utbildat ytterligare medarbetare i mänskliga rättigheter. Syftet att öka kunskapen och medvetenheten om mänskliga rättigheter och Scanias åtagande i frågor om mänskliga rättigheter. Den interna organisationen kommer att bestå av ledamöter som innehar olika funktioner och Scania har att säkerställa att mänskliga rättigheter beaktas vid alla beslut som fattas. För att bevara och främja hälsa i säkerhet och välbefinnande på jobbet samt främja prestation har Scania dessutom en policy som riktar in sig på att förebygga och förebygga det området.
Risker i leveranskedjan		Om en eller flera leverantörer inte kan eller väljer att inte uppfylla Scanias leveransåtaganden på grund av exempelvis försämrad ekonomisk ställning, kapacitetsförändringar, förändrade kundkrav eller exogena faktorer som påverkar Scanias förmåga att tillhandahålla produkter, tjänster, ökad produktkomplexitet, ökad produktkomplexitet, ökade kostnader, förseningar och minskat förtroende bland kunderna. Scania har lanserat flera produktuppdateringar och förbättringar under 2023 och fler är att vänta under de kommande åren. Även om detta kommer att gynna varumärket kommer det också att öka risken för förseningar i Scanias leveranskedjor. I och med att Scania har en global leveranskedja och tekniker har förändrats förs det också med betydelsefulla Scania-avtal som är svåra att hantera och att ingå. Scania har också ett antal avtal och andra avtal som påverkar leveranskedjorna. Se Geopolitiska risker.	Scania har väletablerade förebyggande åtgärder för att säkerställa att leveranskedjan fungerar som exempelvis leverantörsutvärderingar och leverantörsrevisioner. Scania har också ett antal avtal som är svåra att hantera och att ingå. Leverantörer genomgår kvalificeringsprocesser som förväger säkerställer att de uppfyller kriterierna i fråga om teknik, kvalitet, leveranskapacitet och hållbarhet. Detta övervakas också av egna kontrollanter på Scania och av Scanias inköpsorganisation i nära samarbete med Scanias leverantörer. Leverantörer genomgår också en årlig utvärdering av leverantörer med hänsyn till en grundlig due diligence-process som kallas Scania Supplier Sustainability Rating. Baserat på resultatet av denna utvärdering kategoriseras leverantörer med svag finansiell ställning. Scania har också en beredskapsplan för att säkerställa att vi kan fortsätta att leverera till våra kunder i händelse av en kris. Fokus ligger på att identifiera och hantera risker i leveranskedjan och att minska påverkan på Scanias verksamhet. Detta inkluderar även att ha en plan för att hantera eventuella störningar i leveranskedjan. Ett nära samarbete med Volkswagenkoncernen och TRATON GROUP och med våra leverantörer är avgörande för att säkerställa att Scania kan anpassa sig till förändringar och hantera identifierade risker.

AMBITIONER

Förbättring av flöden | Människor och planet | Innovera och skala upp | Lönsamma och nöjda kunder | Bäst presterande företaget | Stolta och nöjda medarbetare

Ambitionerna är mappade till riskkategorier för att illustrera potentiell påverkan.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Business risks, continued			
Marknadsrisker		Industrin för kommersiella fordon påverkas av externa faktorer såsom konkurrens, prisfluktuationer, politisk utveckling och ekonomiska nedgångar, vilket kan ge upphov till både möjligheter och risker när det gäller efterfrågan på Scanias produkter. Scania säljer en del av sina fordon med återköpsåtagande, vilket innebär att Scania har en restvärdesexponering. Restvärdesrisk finns också för korttidsuthyrda fordon. Dessutom sker en stor del av Scanias försäljning av reservdelar och verkstadstimmar i form av reparations- och underhållsavtal. Det innebär att Scania åtar sig att tillhandahålla fordonsunderhåll under avtalsperioden mot en förutbestämd avgift.	Scania kan delvis motverka svängningarna i efterfrågan på produkter tack vare att försäljningen är spridd över mer än 100 länder. Det minskar påverkan från enskilda kunder och marknader. Dessutom hanterar och övervakar Scania kontinuerligt betintliga avtalsförpliktelser gentemot kunder som annars skulle kunna leda till svårigheter att korrekt bedöma andrahandsvärdet för begagnade fordon Kostnaden för att fullgöra varje avtal fördelas över avtalsperioden i enlighet med den beräknade åtgången av tjänster. 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.
Risker relaterade till medarbetare och kompetens		Det pågående teknikskiftet kräver motsvarande omställning av kompetenser. Scania måste agera proaktivt genom att kartlägga framtida behov innan de uppstår. Om Scania inte lyckas locka till sig och behålla nyckelpersoner, både för befintlig verksamhet och framtidens affär, kan det leda till svårigheter att uppfylla kundernas behov Det är också mycket viktigt att personalen följs upp i tillräckligt hög utsträckning, i synnerhet med tanke på geopolitiska påfrestningar och nya arbetssätt som kan påverka människors psykiska hälsa.	Scania utvecklar ständigt arbetet inom personalområdet för att säkerställa en affärsdriven kompetensförsörjning. Just nu arbetar vi för ett ännu effektivare medarbetarstöd på global nivå. Under 2023 färdigställde vi de globala HR-processerna och ett globalt IT-verktyg för HR. Dessutom används scenariobaserad planering för att planera för framtida kompetensbehov i delar av organisationen. Medarbetarperspektivet är en förutsättning för att Scania ska kunna leda omställningen – både för företaget och människorna som arbetar här. Därför har Scania flera program för såväl vidareutbildning som entreprenörs- och innovationsutveckling, såsom Innovation Factory och Skill Capture, vilket säkerställer en inkluderande arbetskultur och en mångfaldig personalstyrka. För att kunna hantera transformationen/kompetensförändringen i hela företaget på ett ansvarsfullt sätt måste vi se till att det finns en meningsfull social dialog. Scania har en global standard för social dialog och arbetar förebyggande genom initiativet Global Deal. Dessutom utvecklar och övervakar Scania kontinuerligt koncernövergripande policyer inom personalområdet Scania har etablerade rutiner för nära samarbete med ett flertal universitet och tekniska högskolor, för att få fram och rekrytera de främsta specialisterna. Vi driver också olika utbildningsinitiativ i vår globala struktur.
Informationsrisker		Scania använder informationsteknik i det dagliga arbetet för att möjliggöra förbättringar av såväl effektiviteten i verksamheten som kunderbjudandet, vilket också för med sig olika risker. Digital information, system och infrastruktur kan påverkas av exempelvis olyckor, katastrofer, tekniska haverier, föråldrad teknik och cyberattacker (se Produktrelaterade cybersäkerhetsrisker) Information som inte hanteras korrekt riskerar att delas med obehöriga och att avsiktligt eller oavsiktligt ändras, skadas eller gå förlorad	För att effektivt och driftsäkert kunna bedriva sin verksamhet och för att vara fortsatt relevant måste Scania fortlöpande utvärdera möjligheten att utnyttja data i det dagliga arbetet. För att säkerställa informationens tillgänglighet, integritet och sekretess använder Scania ett riskbaserat arbetssätt och ett inarbetat säkerhetsledningssystem, liksom en kombination av den senaste tekniken och en effektiv IT-organisation. Scania har också en central specialistfunktion för informationssäkerhet som bland annat ansvarar för implementeringen och uppföljningen av Scanias informationssäkerhetspolicy

20240513153308

AMBITIONER

Förbättring av flöde | Marknadsledande kundupplevelse | Innovativa och attraktiva produkter och tjänster | Lönsam affärsområdestillväxt | Bästa arbetsplats för anställda | Stolt tradition och gemensamma värderingar

Ambitionerna är mappade till riskkategorier för att illustrera potentiell påverkan.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Produktlanserings- och produktansvarsrisker		Vid introduktion av en ny produkt på marknaden finns risk för avvikelser i produktkvaliteten, exempelvis på grund av fel i konstruktion, produktion eller i verkningsprocess. Brister i produktkvaliteten kan leda till att kunder drabbas av produktfel och medföra betydande eg[illegible] kostnader, kompensation till kunder för [illegible]	Dessa risker hanteras genom [illegible] utvecklings- verifierings- och valideringsprocess. Det är Scanias mål att utveckla produkter som är säkra för användaren och [illegible] produkter ska [illegible] på tekniska egenskaper som kan [illegible] Produktansvarsrisk [illegible] egendom hanteras det av [illegible] Product Liability Council. De [illegible] rutiner och [illegible] åtgärder som behövs. Product Liability Council, som består av [illegible] marknadsföring

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2023

På grund av geopolitisk och makroekonomisk oro var affärsutsikterna osäkra även under 2023, med fortsatt höga räntor och hög inflation. Trots detta var efterfrågan på Scanias transportlösningar fortsatt hög, och vi fortsatte att rapportera ett starkt resultat.

Fordon och tjänster

Scanias fordonsleveranser ökade med 13 procent 2023 jämfört med 2022. Lastbilsleveranserna ökade med 14 procent till totalt 91 652 enheter. Bussleveranserna ökade med 2 procent till 5 075 enheter. Motorleveranserna ökade med 4 procent till 13 871 enheter. Tjänsteintäkterna ökade med 16 procent till MSEK 42 4244.

Lastbilsmarknaden

Scanias flöde från beställning till leverans av fordon stabiliserades avsevärt jämfört med 2022, men påverkades av fortsatta störningar i leveranskedjorna, främst på grund av restriktioner gällande komponenter och utgående transporter. Den restriktiva orderingång som infördes 2022 fortsatte under större delen av 2023, för att säkerställa kvaliteten på orderboken.

Scania fortsatte att öka farten med Super, vår senaste och mest bränslesnåla drivlina med förbränningsmotor.

Scanias erbjudande av gasdrivna lastbilar utökades 2023. De uppdaterade 13-liters biometanmotorerna är ett kraftfullt motoralternativ, och genom att koppla dem med komponenter från vår Super-baserade drivlina är de fem procent mer bränslesnåla jämfört med den tidigare generationen.

Under 2023 fanns en tydligt ökad konsensus på marknaden om att batterielektriska lastbilar med snabbladdning är den självklara långsiktiga lösningen för att minska CO_2-utsläppen från vägtransporter, att föredra i jämförelse med vätgas- och elvägsystem. Som ett resultat av detta har intresset från kunderna varit högt, för lösningar som lastbilar, laddning och relaterade tjänster.

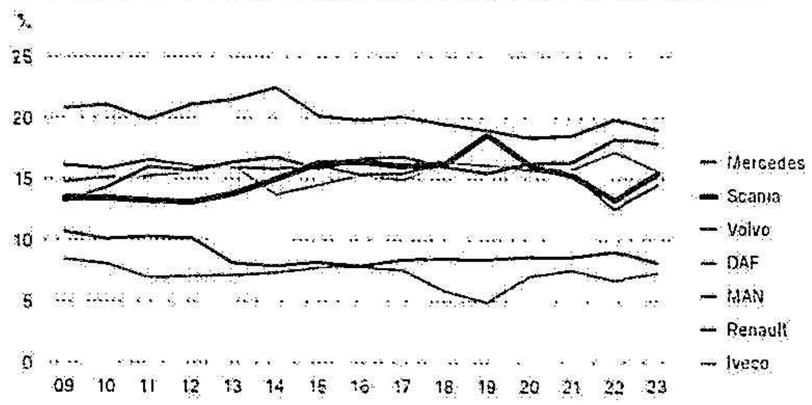
Förberedelserna för att skala upp elektrifieringen ökade avsevärt under 2023. Scania öppnade en egen batterimontering och startade serieproduktion av den senaste batterielektriska lastbilen, nästa generations batterilastbilar (BEV). Den är byggd med branschledande gröna battericeller utvecklade för tunga kommersiella fordon. Orderingången för helelektriska Scanialastbilar ökade med 54 procent jämfört med 2022.

Europa

Den europeiska ekonomin visade tecken på lågkonjunktur, påverkad av höga räntor och hög inflation. Trenden såg dock inte likadan ut i alla länder i regionen. Efterfrågan på lastbilar var hög under det första halvåret men minskade gradvis, och i slutet av året skedde en normalisering av efterfrågan på grund av att transportvolymer och fraktsatser sjönk från höga nivåer. Orderingången i Europa för hela 2023 minskade med 22 procent till 40 658 (51 881) lastbilar, med minskningar på de flesta marknader men främst relaterade till Frankrike, Nederländerna och Storbritannien. Leveranserna ökade med 32 procent till 57 092 (43 294) lastbilar, främst hänförligt till Tyskland, Frankrike och Storbritannien.

Den totala marknaden för tunga lastbilar i 27 av EU:s medlemsländer (alla EU-länder utom Malta) plus Norge, Storbritannien, Schweiz och Island ökade med cirka 15 procent till omkring 342 000 (297 000) enheter under 2023. De ökade leveranserna förbättrade Scanias position i Europa och genererade en marknadsandel på 15,4 (13,4) procent.

Marknadsandel för tunga lastbilar, över 16 ton (EU27)*



* Förutom Malta, inklusive Norge, Schweiz, Storbritannien och Island

Latinamerika

I Latinamerika påverkade hög inflation och ökade finansieringskostnader efterfrågan negativt i många länder i regionen. På några av Scanias viktigaste marknader, som Brasilien och Mexiko, var dock utvecklingen positiv. Brasilien återfick fart när den politiska situationen i landet stabiliserades i och med den nya presidentens politik och en förstärkning av jordbruks- och utvinningsindustrin. Orderingången i Latinamerika ökade med 98 procent till 23 003 (11 638) lastbilar, med ökningar på de flesta marknader men främst i Brasilien. Leveranserna minskade med 17 procent till 17 590 (21 092) lastbilar, främst hänförligt till Brasilien men motverkat av Mexiko.

Eurasien, Asien samt Afrika och Oceanien

Den ryska verksamheten såldes av helt under 2022, vilket innebär att Ukraina och Kazakstan är de enda marknader som återstår i regionen Eurasien. Båda dessa marknader upplevde rekordhöga siffror vad gäller orderingång och leverans under 2023.

Orderingången i Asien minskade med 4 procent till 8 139 (8 457) lastbilar, med minskningar främst relaterade till Taiwan, Sydkorea och Israel men motverkade av Turkiet. Leveranserna ökade med 2 procent till 9 549 (9 333) lastbilar, främst hänförligt till Turkiet och Saudiarabien.

Orderingången i Afrika och Oceanien minskade med 15 procent till 6 063 (7 115) lastbilar, med en minskning på de flesta marknader men främst relaterade till Australien och Tanzania. Leveranserna ökade med 23 procent till 6 262 (5 109) lastbilar, främst hänförligt till Sydafrika och Australien.

Bussmarknaden

Till följd av Scanias nya strategi att fokusera sitt industrisystem på chassin, med busskarosser byggda av partnerbolag, beslutade Scania att lägga ner den del av fabriken i Slupsk i Polen som tillverkade karosser för Scania-chassin.

Under året minskade orderingången för bussar och turistbussar med 6 procent till 5 281 (5 620) enheter. I Europa minskade orderingången till 1 469 (1 869). I Latinamerika ökade orderingången till 2 887 (2 624) bussar, främst hänförligt till Mexiko och Brasilien. Orderingången i Asien ökade till 395 (374) bussar, främst hänförligt till Indonesien. Orderingången i Afrika och Oceanien minskade till 530 (747), främst hänförligt till Australien.

Leveranserna ökade under 2023 till 5 075 (4 994) enheter. I Europa, där Scanias huvudsakliga marknader är Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och Frankrike, ökade leveranserna med 30 procent till 1 750 (1 344) enheter. I Latinamerika minskade leveranserna med 6 procent till 2 186 (2 328) enheter, med den största mängden i Mexiko, Brasilien och Colombia. I Asien ökade leveranserna med 20 procent till 631 (526) enheter, främst hänförligt till Taiwan, Malaysia och Indonesien. Leveranserna till Afrika och Oceanien minskade med 35 procent till 508 (790) enheter, främst hänförligt till tidigare leveranser till Elfenbenskusten.

20240513153309

I Europa uppgick Scanias marknadsandel för bussar till omkring 4,9 procent 2023, jämfört med 4,4 procent 2022.

Scanias nya plattform för batterielektriska bussar är en del av företagets e-mobilitetslösningar omfattande fordon, tjänster och system. gjorde sin debut på Busworld 2023. 4x2-bussarna har låg entré och hållbart framställda batterier som utvecklats specifikt för tunga kommersiella fordon, med en energilagringskapacitet på upp till 520 kWh och en räckvidd på över 500 km under optimala förhållanden.

Motormarknaden

Efterfrågan inom Power solutions var hög i början av 2023 men minskade under årets gång, vilket resulterade i en minskning med 57 procent av den totala orderingången, på 7 818 (18 080) motorer. Detta berodde delvis på att OEM-tillverkare anpassade sina planer till mer normala ledtider. Minskningen i orderingången var främst hänförlig till lägre efterfrågan i Brasilien, Italien, Kina och Storbritannien. Mot slutet av året ökade orderingången igen, tack vare större kundkonton och viktiga marknader. Leveranserna under 2023 ökade med 4 procent och nådde en rekordhög nivå på 13 871 motorer.

Under 2023 fortsatte Scania lanseringen av den nya motorplattformen med hybrid- och elsystem. I det fortlöpande arbetet med att minska gasutsläppen och stödja en mer hållbar marin verksamhet har Scania lagt till sju nya IMO Tier III-kompatibla marinmotorer i sin befintliga portfölj av marina motorsystem.

Tjänster

Scanias tjänsteverksamhet fortsatte att växa starkt under 2023. Tjänsteintäkterna uppgick till MSEK 42 424 (36 434), en ökning med 16 procent. Högre volymer på de flesta marknader inverkade positivt. I lokala valutor ökade intäkterna med 11 procent. I Europa ökade tjänsteintäkterna med 17 procent till MSEK 29 098 (24 914). I Amerika ökade intäkterna med 34 procent till MSEK 6 508 (4 845). I Eurasien minskade intäkterna med 78 procent till MSEK 166 (772). Intäkterna i Asien ökade med 9 procent till MSEK 3 579 (3 272). I Afrika och Oceanien ökade intäkterna med 17 procent till MSEK 3 072 (2 631).

Under 2023 lanserades Scania Charging Access i flera europeiska länder, och tjänsten kommer att utökas till att omfatta offentliga laddningsnätverk för lastbilar. Scania kommer att erbjuda smidig tillgång till ett Europabaserat laddningsnätverk som passar en blandad fordonsflotta av lastbilar och bussar, för att förenkla elektrifieringen och för att tillgodose kundernas behov av fler laddningslösningar.

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, och 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. De tre frågorna är ett av underlagen till vårt nyckeltal för mångfald och inkludering, som har stigit stadigt de senaste åren.

Medarbetarnas hälsa och säkerhet har högsta prioritet för Scania. Vi strävar efter att erbjuda en hälsosam och säker arbetsplats genom att förebygga arbetsplatsolyckor och ohälsa, samtidigt som vi främjar trivseln på arbetet med ett gott samarbetsklimat och kontinuerlig förbättring. Det har gjort att Scania genom åren har kunnat bibehålla en låg personalomsättning och en hög och stabil frisknärvaro. Under hela 2023 låg frisknärvaron på 96,30 (96,25).

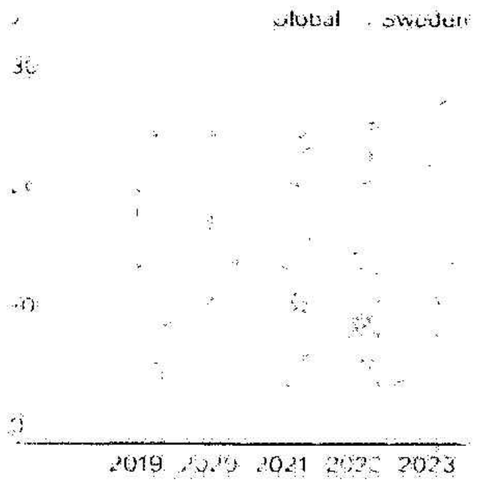
Hybridarbete är nu normen för många av våra anställda. Scania Work Playbook är vår interna vägledning i hur vi gör det bästa av arbetet på Scania. Under 2023 anpassade vi innehållet för att ge utökad vägledning gällande hur man arbetar flexibelt samtidigt som man bevarar samarbetsandan och kreativiteten.

Scania har åtagit sig att samarbeta med arbetstagarrepresentanter för att förbättra den ömsesidiga förståelsen för våra respektive behov och önskemål. Programmet Labor Relations Improvement Program lanserades 2023. Programmet syftar till att förbättra dialogen mellan Scania och arbetstagarrepresentanter, oavsett nuläge. I vår globala verksamhet. Tidigt engagemang ger bättre beslut, ömsesidig förståelse och genom detta ett hållbart framgångsrikt företag för företag och människor.

Genom att utveckla medarbetarnas kompetens och fostra talang säkerställer vi att Scanias kultur och kompetens är i linje med de krav som ställs från vår snabbt föränderliga industri. Vi tillhandahåller en rad program för att stödja detta, med särskilt fokus på talang- och ledarskapsprogram riktade till allt från lägre chefspositioner hela vägen upp till företagsledningen. Programmen drivs i samarbete med de bästa handelshögskolorna och andra transformativa partner. Vi arbetar också hängivet för att se till att Scania ligger i framkant när det gäller forskning inom lärande. Vi strävar efter att demokratisera lärandet, till exempel genom att införa en lärandeplattform i vårt digitala ekosystem.

Andel kvinnliga chefer

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



Produktion

Under 2023 förbättrades situationen gällande Scanias flöde från beställning till leverans efter de senaste störningarna i produktionen och inköpsvaruingångar. Vid slutet av året hade leveransprecisionen förbättrats avsevärt, även om vissa utmaningar kvarstår. Invigningen av en ny batteriproduktionsanläggning i Södertälje markerade starten för produktionen av en helt eldriven lastbil, med ett omarbetat flöde för chassimonteringen.

Vi fortsatte också etableringen av vårt tredje industriella nav i Rugao, Kina, vår största investering i den industriella verksamheten sedan vår etablering i Latinamerika på 1960-talet. Under året har Scania lyckats öka volymen av drivlinan Super som nu har introducerats i Latinamerika.

HÅLLBARHETSRAPPORTERING

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 159 i det här dokumentet.

Forskning och utveckling

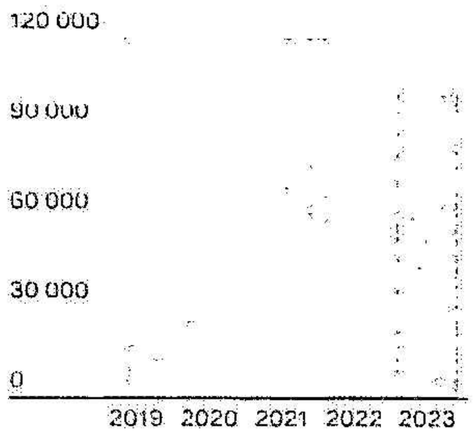
Målet med Scanias forskning och utveckling är att skapa hållbara lösningar som förbättrar kundernas produktivitet och lönsamhet genom låg bränsleförbrukning, hög fordonstillgänglighet, låga underhållskostnader och god prestanda. Scania lägger betydande investeringar och resurser på forskning och utveckling.

Under 2023 gjordes stora framsteg inom batteridrivna eldastbilar utrustade med gröna battericeller från Northvolt och batteripack producerade i Scanias monteringsanläggning i Södertälje. Vi introducerade också vår nya digitala instrumentpanel, Smart Dash, och genomförde tester av en solcellsdriven hybridlastbil. Totalt investerade Scania SEK 12,8 (9,9) miljarder i forskning och utveckling under 2023, motsvarande 6 procent av nettoomsättningen.

Som en del av TRATON GROUP har Scania tillgång till ett djupt tekniskt kunnande som främjar innovationen och ökar kostnadseffektiviteten. Vårt fokus ligger på att optimera TRATON GROUP:s globala forskning och utveckling, vilket omfattar upprättandet av en struktur, en styrning, ett tankesätt och arbetssätt som är gemensamt för hela organisationen. Detta strategiska initiativ syftar till att utveckla och implementera TRATONs modulsystem och därmed förena våra ansträngningar, så att vi blir en stark koncern som levererar utmärkt kundvärde. Modulariseringen utgör grunden för tillhandahållandet av värde för kunden, då vi kan erbjuda fler prestandaalternativ och ett ökat värde för alla varumärken, förkorta tiden till marknaden med enhetlig integration och enkel anpassning för alla varumärken samt minska produktkostnaderna och underlätta investeringar i teknik.

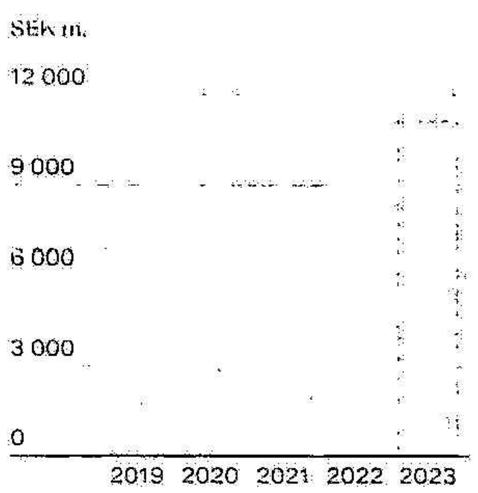
Tillverkade fordon

Under 2023 producerade Scania 102 283 (88 142) fordon.



Investeringar i forskning och utveckling

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



20240513153 10

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Scania levererade ett starkt resultat i en utmanande affärsmiljö som kännetecknades av ett turbulent makroekonomiskt och geopolitiskt läge, med hög inflation och höga räntor. Under året har leveranskedjan förbättrats även om den fortfarande är oförutsägbar. Efterfrågan på lastbilar var fortsatt hög och leveranserna ökade med 14 procent jämfört med förra året. Leveranserna av bussar låg på ungefär samma nivå både åren och ökade med 2 procent. Scanias strategi att fokusera sitt industrisystem på chassin, med busskarosser byggda av partnerbolag, ledde till beslutet att lägga ner den del av fabriken i Slupsk i Polen som tillverkade karosser för Scaniachassin. Som en del av den pågående omvandlingen av TRATON såldes Scanias segment för finansiella tjänster till TRATON den 1 april 2023. Försäljningspriset uppgick till SEK 15,2 miljarder och kapitalvinsten uppgick till cirka SEK 2,0 miljarder.

Intäkter

Scaniakoncernens intäkter inom segmentet Fordon och tjänster ökade med 26 procent till MSEK 205 066 (163 260).

Intäkterna från försäljning av nya fordon ökade med 33 procent. Försäljningen påverkades positivt av volymökningar, en ändrad pris- och produktmix samt marknads- och valutakurseffekter.

Serviceintäkterna ökade med 16 procent och uppgick till MSEK 42 424 (36 434). Ökad försäljning av reservdelar och tjänster hade en positiv effekt. Även valutakursförändringar inverkade positivt.

Inom Power solutions ökade intäkterna med 25 procent tack vare högre volymer.

Intäkter per produkt, MSEK	2023	2022
Lastbilar	133 950	99 976
Bussar	9 160	7 984
Power solutions	4 308	3 454
Tjänster	42 424	36 434
Begagnade fordon	10 324	9 620
Övrigt	7 607	4 469
Summa leveransvärde	**207 771**	**161 937**
Justering för hyresintäkter	-2 706	1 324
Fordon och tjänster totalt	205 066	163 260
Elimination	-940	-4 079
Scaniakoncernen totalt	**204 126**	**159 181**

[1] Justeringen avser skillnaden mellan försäljningsvärde baserat på levererade och resultatavräknade intäkter. Det negativa utfallet 2023 uppstår då aktiverat begagnat leveransvärde är lägre än medelrestvärdesgaranti för ett återköpsåtagande som inte bedöms att vara ekonomiskt försvarbart och därför avräknas som operationell leasing.

[2] Eliminering av internhyresintäkter för operationell leasing.

Leveranser

Under 2023 levererade Scania 91 652 (80 238) lastbilar, en ökning med 14 procent. Leveranserna av bussar ökade med 2 procent till 5 075 (4 994) enheter. Motorleveranserna ökade med 4 procent till 13 871 (13 400) enheter.

Levererade fordon	2023	2022
Fordon och tjänster		
Lastbilar	91 652	80 238
Bussar	5 075	4 994
Nya fordon totalt	**96 727**	**85 232**
Begagnade fordon	15 908	15 902
Power solutions	13 871	13 400

Resultat

Scanias rörelseresultat i Fordon och tjänster uppgick 2023 till MSEK 24 813 (12 649). Rörelsemarginalen uppgick till 12,1 (7,7) procent. Rörelseresultatet för 2023 påverkades negativt av jämförelsestörande poster på MSEK 1 178, främst hänförliga till nedstängningen i av delar av bussproduktionen i Slupsk, Polen. Justerat för jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet för 2023 till MSEK 25 991 i Fordon och tjänster. Justerat rörelseresultat i koncernen uppgick till MSEK 25 985.

Ökad lastbilsförsäljning inverkade positivt. Marginalen på lastbilar påverkades positivt av valutaeffekter, pris och produktmix. Ökade försäljningsvolymer av tjänster, bussar och motorer påverkade positivt. Högre inflation och råvarupriser och begränsad leveranskapacitet inverkade negativt.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 12 780 (9 909). Efter justering för aktivering med MSEK 2 808 (2 314) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 1 264 (1 204) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 11 236 (8 799). Jämfört med hela 2022 var den totala valutaeffekten positiv och uppgick till MSEK 4 392.

Rörelseresultat per segment, MSEK	2023	2022
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	24 813	12 649
Rörelsemarginal, %	12,1	7,7
Rörelseresultat Scaniakoncernen	24 807	12 649
Rörelsemarginal, %	12,2	7,9
Resultat före skatt	**23 243**	**12 496**
Skatt	-7 385	-3 783
Nettoresultat från kvarvarande verksamheter	**15 858**	**8 712**
Nettoresultat från avvecklade verksamheter	**1 448**	**–854**
Nettoresultat för koncernen	**17 306**	**7 858**

Scanias finansnetto uppgick till MSEK –1 564 (–153), inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK 4 (–76). Det ökade resultatet i intresseföretag och joint ventures beror främst på en utspädningseffekt från ett av intresseföretagen. Räntenettot uppgick till MSEK 2 061 (576). Räntenettot påverkades positivt av ränteintäkter avseende utlåningsportföljen gentemot TRATON, som omklassificerats som tillgångar som innehas för försäljning per den 31 december 2023. Räntenettot påverkades också positivt av förbättrad finansieringsstruktur.

Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK –3 630 (–653). I dessa ingick MSEK –793 (359) avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats. Andra finansiella poster inkluderar finansiella kostnader på utlåningsportföljen gentemot TRATON.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 23 243 (12 496). Scaniakoncernens skattekostnad för 2023 motsvarade 31,8 (30,3) procent av resultatet före skatt.

Nettoresultatet från kvarvarande verksamheter uppgick till MSEK 15 858 (8 712). Nettoresultatet från avvecklade verksamheter uppgick till MSEK 1 448 (–854).

Årets resultat uppgick till MSEK 17 306 (7 858).

Kassaflöde

Kassaflödet efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 25 922 (–4 516).

Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK –1 888 (–9 409) inklusive en positiv påverkan om MSEK 10 199 från avyttringen av segmentet Financial Services och verksamheten i Ryssland. Nettoinvesteringarna exklusive påverkan från avyttringen av segmentet Financial Services och verksamheten i Ryssland uppgick till MSEK –12 087, inklusive MSEK 2 808 (2 314) i aktiverade utvecklingskostnader.

Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2023 till MSEK 28 448 (11 607).

Finansiell ställning

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2023	2022
Soliditet, Scaniakoncernen, %	27,2	27,4
Soliditet, Fordon och tjänster, %	40,0	38,9
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % [1]	31,5	18,9
Nettoskuldsättningsgrad, Fordon och tjänster, [2]	0,35	0,15

1 Beräkningen baseras på genomsnittligt sysselsatt kapital de 13 senaste månaderna.
2 Nettokassa (-)/nettoskuld (+)

Scaniakoncernens egna kapital ökade under 2023 med MSEK 900 och uppgick vid årets utgång till MSEK 80 525 (79 625). Årets resultat tillförde MSEK 17 306 (7 858). Utdelningar minskade eget kapital med MSEK 15 800. Valutakursdifferenser vid omräkning av utländska nettotillgångar ökade eget kapital med MSEK 539 (3 740). Därutöver minskade eget kapital med MSEK –1 317 (4 244) på grund av aktuariella förändringar av pensionsskulden och ökade med MSEK 13 (–66) på grund av justeringar av verkligt värde på egetkapitalinstrument. Ett kapitaltillskott från TRATON ökade också det egna kapitalet med MSEK 1 332. Koncernbidrag till TRATON-företag minskade eget kapital med MSEK –1 445. Skatter hänförliga till poster som redovisats under Övrigt totalresultat uppgick till MSEK 279 (–811). Innehav utan bestämmande inflytande minskade under året med MSEK –7 (35).

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 under 2023 till MSEK 6 191 (9 500).

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 Sweden AB som äger och kontrollerar 100 procent av aktierna i Scania. TRATON Sweden AB är ett dotterbolag till TRATON SE som är ett dotterbolag till Volkswagen AG. TRATON SE är noterat på Frankfurtbörsen och Stockholmsbörsen. Såväl Scania som TRATON ingår i Volkswagenkoncernen.

20240513153111

FINANSIELLA RAPPORTER

Innehåll

71 Koncernens resultaträkningar
72 Koncernens balansräkningar
73 Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen
74 Koncernens kassaflödesanalyser
75 Koncernens noter
75 Not 1 Redovisningsprinciper
82 Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar
84 Not 3 Rapportering per segment
88 Not 4 Rörelsens kostnader
88 Not 5 Finansiella intäkter och kostnader
89 Not 6 Skatter
90 Not 7 Avskrivningar
91 Not 8 Immateriella anläggningstillgångar
92 Not 9 Materiella anläggningstillgångar
93 Not 10 Leasing
94 Not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures
95 Not 12 Varulager
95 Not 13 Andra fordringar
96 Not 14 Eget kapital
96 Not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser
101 Not 16 Övriga avsättningar
101 Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter
102 Not 18 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser
102 Not 19 Statliga stöd och bidrag
102 Not 20 Kassaflödesanalys
104 Not 21 Förvärvade/avyttrade verksamheter
108 Not 22 Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklad verksamhet
109 Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda
110 Not 24 Transaktioner med närstående
110 Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare
112 Not 26 Arvoden och ersättningar till revisorer
112 Not 27 Finansiell riskhantering
120 Not 28 Finansiella instrument
122 Not 29 Händelser efter balansdagen
122 Not 30 Jämförelsestörande poster
123 Not 31 Aktier och andelar i dotterföretag
125 Moderbolaget Scania AB, räkningar
127 Moderbolaget Scania AB, noter
129 Förslag till vinstdisposition
130 Revisionsberättelse
134 Nyckeltal
136 Definitioner
137 Flerårsöversikt

KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

Januari–december, MSEK	Not	2023	2022 [2]
Kvarvarande verksamheter			
Nettoomsättning	3	204 126	159 181
Kostnad för sålda varor och tjänster		–150 396	–121 339
Bruttoresultat		**53 730**	**37 842**
Forsknings- och utvecklingskostnader [1]		–11 236	–8 799
Försäljningskostnader		–13 554	–12 457
Administrationskostnader		–2 955	–2 635
Jämförelsestörande poster	2, 16, 30	–1 178	–1 302
Rörelseresultat	4, 7	**24 807**	**12 649**
Ränteintäkter		8 703	1 467
Räntekostnader		–6 642	–891
Andel av resultat i intressebolag och joint ventures	11	4	–76
Övriga finansiella intäkter		2 623	978
Övriga finansiella kostnader		–6 252	–1 631
Summa finansiella intäkter och kostnader	5	**–1 564**	**–153**
Resultat före inkomstskatt		**23 243**	**12 496**
Inkomstskatt	6	–7 385	–3 783
Årets resultat från kvarvarande verksamheter		**15 858**	**8 712**
Årets resultat från avvecklade verksamheter	22	**1 448**	**–854**
Årets resultat		**17 306**	**7 858**

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 12 780 (9 909).

2) Den 1 April 2023 avyttrades det tidigare rörelsesegmentet Financial Services. I samband med försäljningen klassificerades segmentet som en avvecklad verksamhet. Resultaträkningen för 2022 har omräknats.

Januari–december, MSEK	Not	2023	2022 [2]
Övrigt totalresultat	14		
Poster som återförs till årets resultat			
Omräkningsdifferenser		1 551	3 366
Återföring av ackumulerade omräkningsdifferenser från sålda företag	21	–1 012	374
Skatt		–	60
		539	3 800
Poster som inte kommer att återföras till årets resultat			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	15	–1 317	4 244
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument		13	–66
Skatt		279	–871
		–1 025	3 307
Summa övrigt totalresultat		**–486**	**7 107**
Årets totalresultat		**16 820**	**14 965**
Årets resultat hänförligt till:			
– Scanias aktieägare		17 306	7 858
– innehav utan bestämmande inflytande		0	0
Årets totalresultat hänförligt till:			
– Scanias aktieägare		16 820	14 965
– innehav utan bestämmande inflytande		0	0

20240513153312

KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

31 december, MSEK	Not	2023	2022
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar och goodwill	8	16 274	14 995
Materiella anläggningstillgångar	9, 10	48 480	44 456
Uthyrningstillgångar	9	22 154	24 926
Andelar i intresseföretag och joint ventures	11	1 246	1 121
Övriga aktier och andelar		1 778	1 718
Långfristiga räntebärande fordringar	28	855	69 690
Andra långfristiga fordringar	13, 28	3 283	4 003
Uppskjutna skattefordringar	6	6 239	6 507
Skattefordringar		1 006	636
Summa anläggningstillgångar		**101 315**	**168 052**
Omsättningstillgångar			
Varulager	12	38 214	30 673
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		1 507	1 410
Räntebärande fordringar	28	9 744	44 184
Icke räntebärande kundfordringar	28	11 288	11 363
Andra kortfristiga fordringar	13, 28	8 072	9 315
Summa kortfristiga fordringar		30 611	66 272
Kortfristiga placeringar	28	971	1 873
Likvida medel			
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		20 330	10 745
Kassa och bank		4 462	8 380
Summa likvida medel	28	24 792	19 125
		94 588	**117 943**
Tillgångar som innehas för försäljning	22	99 692	4 668
Summa omsättningstillgångar		**194 280**	**122 611**
Summa tillgångar		**295 595**	**290 663**

31 december, MSEK	Not	2023	2022
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		13 418	12 086
Reserver		919	-1 458
Balanserat resultat		65 974	66 938
Eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare		80 473	79 566
Innehav utan bestämmande inflytande		52	59
Summa eget kapital	14	**80 525**	**79 625**
Långfristiga skulder			
Långfristiga räntebärande skulder	10, 28	67 264	76 828
Avsättningar för pensioner	15	8 897	7 853
Övriga långfristiga avsättningar	2, 16	4 036	4 061
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	17 993	7 385
Uppskjutna skatteskulder	6	3 004	2 870
Andra långfristiga skulder	28	5 723	6 524
Summa långfristiga skulder		**106 917**	**105 521**
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga räntebärande skulder	10, 28	39 828	46 862
Kortfristiga avsättningar	16	5 568	4 578
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	23 504	19 730
Förskott från kunder		1 933	2 223
Skulder till leverantörer	28	22 204	20 441
Skatteskulder		2 059	2 733
Andra kortfristiga skulder	28	13 057	8 713
		108 153	**105 280**
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	22	-	237
Summa kortfristiga skulder		**108 153**	**105 517**
Summa eget kapital och skulder		**295 595**	**290 663**

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL FÖR KONCERNEN

I Not 14 finns en beskrivning av koncernens eget kapital-poster och information om bolagets aktier. Scaniakoncernens eget kapital har förändrats på följande sätt (MSEK):

	2023							2022						
	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings-reserv	Balanserat resultat inklusive årets 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	12 086	–1 458	66 938	79 566	59	79 625	2 000	11 072	– 5 258	60 375	68 189	24	68 213
Årets resultat				17 306	17 306	0	17 306				7 858	7 858	0	7 858
Övrigt totalresultat														
Årets förändring av omräkningsreserv			539	–	539	0	539			3 740	–	3 740	0	3 740
Omvärdering av förmånsbestämda planer			–	–1 317	–1 317	–	–1 317			–	4 244	4 244	–	4 244
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument			–	13	13	–	13			–	–66	–66	–	–66
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat			–	279	279	–	279			60	–871	–811		–811
Summa övrigt totalresultat			**539**	**–1 025**	**–486**		**–486**			**3 800**	**3 307**	**7 107**	**0**	**7 107**
Årets totalresultat			**539**	**16 281**	**16 820**		**16 820**			**3 800**	**11 165**	**14 965**	**0**	**14 965**
Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande			–	–		–7	–7			–	0		35	35
Utdelning till Scania AB:s aktieägare			–	–15 800	–15 800		–15 800			–	– 3 588	–3 588	–	–3 588
Koncernbidrag till TRATON			–	–1 445	–1 445		–1 445			–	–1 014	–1 014	–	–1 014
Kapitaltillskott från Scania AB:s aktieägare		1 332	–	–	1 332		1 332		1 014	–	–	1 014	–	1 014
Eget kapital 31 december	**2 000**	**13 418**	**–919**	**65 974**	**80 473**	**52**	**80 525**	**2 000**	**12 086**	**–1 458**	**66 938**	**79 566**	**59**	**79 625**

20240513153113

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

Januari–december, MSEK	Not	2023	2022
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt[1]	20 a	24 970	12 399
Icke kassaflödespåverkande poster	20 b	13 513	15 530
Betald skatt		8 467	5 693
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet		**30 016**	**22 236**
Förändring av rörelsekapital			
Varulager		7 595	5 460
Fordringar		93	2 239
Finansiella fordringar, Financial Services	20 c	3 604	-13 090
Fordon med återköpsåtaganden och uthyrningsverksamheten		1 843	3 042
Skulder till leverantörer		2 461	4 439
Andra skulder och avsättningar	2, 16	6 373	7 980
Summa förändring av rörelsekapital		**–4 115**	**–27 372**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**25 901**	**–5 136**
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	20 d	5 605	-768
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar	20 e	12 134	-8 280
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		**–6 529**	**–9 048**
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		**19 372**	**–14 184**
Förändring av finansiella placeringar och fordringar		**–17 650**	**–1 387**
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–24 179**	**–10 435**
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		**1 722**	**–15 571**

Januari–december, MSEK	Not	2023	2022
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	20 f	8 183	11 589
Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande		0	0
Utdelning		6 200	3 588
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**1 983**	**8 001**
Årets kassaflöde		**3 705**	**–7 570**
Likvida medel vid årets början		22 489	29 262
Valutakursdifferens i likvida medel		1 402	797
Likvida medel vid årets slut		**24 792**	**22 489**
Likvida medel vid årets slut, Rapporterade som tillgångar som innehas för försäljning i balansräkningen		**–**	**–3 364**
Likvida medel vid årets slut, Rapporterade i balansräkningen	20 g	**24 792**	**19 125**

[1] Inkluderar resultat före skatt från avvecklad verksamhet. Se not 22 Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklad verksamhet.

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) 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

Det finns inga nya, eller ändringar av IFRS-standarderna som tillämpats från och med 1 januari 2023 som har haft en väsentlig påverkan på den finansiella redovisningen i Scania. Följande nya och reviderade IFRS-standarder och tolkningar har antagits från och med den 1 januari 2023, IFRS 17 Försäkringsavtal, ändringar i IAS 12, IAS 8 och IAS 1. I tillägg har de modellregler som OECD publicerat avseende andra pelaren antagits eller i sak antagits i en del av de jurisdiktioner där koncernen har sin verksamhet. Koncernen omfattas av den antagna eller i sak antagna lagstiftningen och har därför gjort en bedömning av den potentiella exponering på inkomstskatterna av reglerna i lagstiftningen i den andra pelaren.

Bedömningen baseras på den senast tillgängliga land-för-land-rapporteringen och de finansiella rapporterna för de ingående enheterna i koncernen. Baserat på bedömningen, är de effektiva skattesatserna beräknade enligt andra pelaren i de flesta jurisdiktioner där koncernen är verksam, över 15 procent. Det finns dock ett begränsat antal jurisdiktioner där safe harbour-undantaget under en övergångsperiod inte är tillämpligt och den beräknade skattesatsen är under 15 procent. Koncernen förväntar sig inte någon väsentlig effekt för inkomstskatter från den andra pelaren i dessa jurisdiktioner.

Det undantag som infördes i maj 2023 genom ändringarna i IAS 12 innebär att uppskjutna skatter hänförliga till inkomstskatter till följd av tillämpliga eller aviserade skattebestämmelser som genomför modellreglerna för andra pelaren varken kommer att redovisas eller presenteras i koncernen.

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. 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 31. 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 eller betydande 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.

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.

20240513153314

KONCERNENS NOTER

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.

I allmänhet använder dotterföretagen den lokala valutan som funktionell valuta. Ett fåtal dotterbolag använder euro eller US dollar som sin funktionella valuta när den lokala valutan inte används som funktionell valuta.

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 linjärt som kostnader i resultaträkningen.

Leasingskulden värderas initialt till nuvärdet av de utestående leasingavgifterna vid leasingperiodens 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. 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.

KONCERNENS NOTER

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

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.

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 åtminstone vid varje rapporteringsperiod och justeras vid ändrade förutsättningar.

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

Immateriella anläggningstiligångar
Scanias immateriella anläggningstiligångar 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 15 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.

20240513153315

KONCERNENS NOTER

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

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.

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 likvida medel, 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.

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

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 och finansiella garantiavtal. Beloppen för förväntade kreditförluster uppdateras varje balansdag för att återspegla förändringar i kreditrisk sedan första redovisningstillfället för respektive finansiellt instrument.

Den förväntade kreditförlustmodellen i IFRS 9 tar hänsyn både till förlustreserver för finansiella tillgångar för vilka det inte finns några objektiva indikationer på nedskrivningsbehov och förlustavdrag för finansiella tillgångar som redan har skrivits ned. Vid beräkning av nedskrivningar skiljer IFRS 9 mellan den allmänna metoden och den förenklade metoden

Koncernen redovisar alltid förväntade kreditförluster för återstående löptid för kundfordringar och leasingfordringar, vilket är i överensstämmelse med den förenklade metoden. För kundfordringar beräknas förväntade kreditförluster 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.

Finansiella instrument hanförs till ett av tre kreditrisksteg:

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

KONCERNENS NOTER

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

En bedömning av vilket steg ett finansiellt instrument ska hänföras till görs vid varje rapporterings-tillfälle. 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 omedelbart 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.

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.

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.

20240513153316

KONCERNENS NOTER

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

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 tjänsteman (ITP) som administreras via Alecta.

Den största delen av den svenska planen för tjänsteman (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen. Se även Not 16 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.

Tillgångar som innehas för försäljning
Koncernen klassificerar anläggningstillgångar och avyttringsgrupper som att den innehas för försäljning om dess redovisade värden kommer att återvinnas huvudsakligen genom en försäljning snarare än genom fortsatt användning. Kriterierna för klassificering som innehas för försäljning betraktas som uppfyllda endast när en försäljning är mycket sannolik, samt när tillgångarna eller avyttringsgruppen är tillgänglig för omedelbar försäljning i sitt nuvarande skick. Ledningen måste vara engagerad i planen att sälja tillgången och den försäljning som förväntas vara som slutförts inom ett år från dagen för klassificeringen.

Anläggningstillgångar och avyttringsgrupper som klassificeras som att de innehas för försäljning värderas till det lägsta av sitt redovisade värde och verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader. Försäljningskostnader är de tillkommande kostnader som är direkt hänförliga till avyttringen av en tillgång/avyttringsgrupp, exklusive finansieringskostnader och inkomstskatt. Tillgångar och skulder som klassificeras som att de innehas för försäljning presenteras separat som kortfristiga poster i koncernens balansräkning.

Avvecklad verksamhet
En avvecklad verksamhet är en del av koncernen som antingen avyttrats eller är klassificerad som att den innehas för försäljning, och som motsvarar en självständig rörelsegren, eller en väsentlig verksamhet som bedrivs inom ett geografiskt område. En avvecklad verksamhet redovisas skiljt från kvarvarande verksamhet i resultaträkningen med motsvarande redovisning för jämförelseperioden. Tillgångar som klassificeras som att de innehas för försäljning och tillhörande skulder presenteras separat i balansräkningen. Tidigare perioder påverkas inte. För information om ändringar i segmentsrapporteringen se not 3 Rapportering per rörelsesegment.

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.

Jämförelsestörande poster
Väsentliga enskilda intäkts- eller kostnadsposter som är av engångskaraktär.

Finansiella intäkter och kostnader
Med ränteintäkter avses intäkter på finansiella placeringar, inklusive placeringar i dotterföretag inom TRATON-koncernen 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.

KONCERNENS NOTER

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

Resultaträkning – värderingsprinciper

Intäktsredovisning

Koncernen redovisar intäkter från följande huvudkällor:

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

I Not 3 "Rapportering per segment" återfinns en specifikation över intäkter per produkt samt en geografisk fördelning.

Intäkter redovisas när ett prestationsåtagande i ett kundkontrakt har blivit uppfyllt. Rabatter och andra prisjusteringar reducerar intäkterna. Om ett kundavtal innehåller flera prestationsåtaganden allokeras intäkterna till respektive prestationsåtagande.

Intäkter från servicekontrakt redovisas när tjänsten har utförts. Långa servicekontrakt redovisas linjärt över kontraktsperioden. Om servicen inte utförts linjärt redovisas intäkterna baserat på grad av färdigställande med utgångspunkt i kostnaderna.

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.

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 en finansiell eller operationell lease beroende på de klausuler och villkor som transaktionen bygger på.

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.

Garantier för att den sålda produkten uppfyller överenskomna åtaganden redovisas som avsättningar. Utökade garantier, som kunder kan köpa separat, redovisas som ett separat prestationsåtagnade. Intäkter från förlängda garantier redovisas över avtalsperioden.

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

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 2024 och senare har inte förtidstillämpats.

Andra ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2024 eller senare bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på Scanias redovisning.

20240513153117

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 uppstår. I Not 1 anges de redovisningsprinciper som bolaget valt att tillämpa. Kritiska uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål hänför sig till nedanstående områden.

Klimatförändringarnas effekter

Med grund i klimatförändringarna och de åtföljande skärpningarna av utsläppsreglerna fortsätter transformationen av den kommersiella fordonsindustrin mot elektrifiering. Scanias strategi har ett tydligt syfte att driva omställningen mot ett hållbart transportsystem. En av Scanias viktigaste strategiska åtgärder har varit att sätta upp mål för minskade koldioxidutsläpp i linje med vad vetenskapen säger behövs för att nå Parisavtalet. Våra strategiska fokusområden dekarbonisering och cirkularitet kommer att spela en nyckelroll i denna omställning.

Elektrifieringen av vår produktportfölj är den största bidragande orsaken till utfasningen av fossila bränslen. Cirkularitet innebär att använda affärsmodeller som fångar värdet från återställande metoder för produkter, komponenter, delar och/eller material för att skapa kundvärde, ekonomisk motståndskraft och lägre miljöpåverkan. Att öka resurseffektiviteten – särskilt genom att förlänga livscyklerna och återvinna råvaror – kommer att spela en viktig roll i en cirkulär ekonomi.

De ekonomiska konsekvenserna av övergången till en cirkulär ekonomi återspeglas för närvarande i försäljningen av nya och renoverade originaldelar som leder till förlängda livscykler för våra fordon. När det gäller utfasning av fossila bränslen spelar effekterna av framtida regulatoriska krav i samband med elektromobilitet, särskilt i Scanias **färsplanering och därmed i härledningen av framtida kassaflöden för nedskrivningsprovningar, en betydande roll.**

Vi uppskattar att 10 procent av vår fordonsförsäljning kommer att vara elektrisk år 2025 – och 50 procent i slutet av detta decennium. Denna ambition är villkorad av att de nödvändiga förändringar, såsom utbyggnaden av lämplig laddningsinfrastruktur, är på plats. För perioden efter 2030 kommer vi att fortsätta att följa utvecklingen av regulatoriska krav och införliva dem i vår planering. År 2023 var försäljningskvoten för batterielektriska fordon 0,4 procent (0,5). Scania förbereder sig dock för att öka produktionen genom att fokusera utvecklingsverksamheten på batterielektriska fordon. Dessutom säkerställer Scania leveransen av delar till våra batterielektriska fordon genom långsiktiga beställningar.

FOU

Den ökade utvecklingsverksamheten inom elektromobilitet har resulterat i en motsvarande ökning av aktiverade (immateriella tillgångar) och kostnadsförda utvecklingskostnader.

Nyttjandeperioder

Per den 31 december 2023 är bedömningen att nyttjandeperioderna för aktiverade utvecklingskostnader eller materiella anläggningstillgångar inte påverkats avseende de perioder som beaktas av regulatoriska krav samt till följd av den parallella produktionen av batterielektriska fordon och fordon med förbränningsmotorer under de kommande åren.

Avsättningar

Eventuella förpliktelser som uppstår till följd av framtida överskridanden av utsläppsgränser redovisas inte, eftersom kraven för att redovisa en avsättning inte är uppfyllda.

Åtaganden om återköp

Vid bedömning av verkligt värde vid utgången av åtagandeperioden för restvärde krävs bedömning. Omställningen till elektrifierade fordon som resulterar i en framtida mix av fordon och tjänster leder till osäkerhet i bedömningen av marknadsvärden.

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 16 "Övriga avsättningar" och uppgick per 31 december 2023 till 2 378 (1 926) miljoner kronor.

Återköpsåtaganden

Scania levererar cirka tolv procent av sina fordon med återköpsåtaganden. Dessa redovisas som antingen finansiella eller operationella leasingavtal, beroende på dem klausuler eller villkor som följer av avtalet.

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.

KONCERNENS NOTER

NOT 2 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR, FORTS.

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 2023 uppgick åtaganden avseende återköp till 15 134 (17 149) miljoner kronor.

Kreditrisker och principer för bortskrivning

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 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 Fordon och tjänster uppgick per 31 december 2023 till MSEK 689 (617). Se vidare Kreditrisk under Not 27 "Finansiell riskhantering".

Immateriella tillgångar

Immateriella tillgångar inom Scania hänför sig i allt väsentligt till aktiverade produktutvecklings-utgifter och så kallad förvärvsgoodwill. 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.

Försäljningsutvecklingen av Scanias produkter bedöms långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på respektive marknad (BNP), vilken har bedömts till 1 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 9,1 procent (9,4–25,9) 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 2023 till MSEK 1 665 (1 640). 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 14 089 (12 903).

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.

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 3,25 procent (4,0) använts. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Den 31 december 2023 uppgick avsättningarna för pensioner till MSEK 8 897 (7 853). Se Not 15, "Avsättningar för pensioner och liknande åtaganden" och Not 1 "Redovisningsprinciper" för ytterligare detaljer om de uppskattningar som används vid beräkning av pensionsskulden.

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31 december till MSEK 1 133 (976), se Not 16 "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.

20240513153318

KONCERNENS NOTER

NOT 2 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR, FORTS.

Scania blev under år 2011 föremål för en utredning av Europeiska kommissionen (Kommissionen) rörande påstått otillbörligt samarbete med samtliga andra europeiska lastbilstillverkare. Scania delgavs ett slutligt beslut från Kommissionen i oktober 2017, enligt vilket Scania hölls ansvarigt för kartellbildning i angiven omfattning och botfälldes med cirka MEUR 880.5. Scania överklagade beslutet till EU-domstolen, som meddelade sin dom den 2 februari 2022. EU-domstolen avslog överklagandet på samtliga punkter och fastställde bötesbeloppet i dess helhet. Scania överklagade domen i april 2022 till EU-domstolen, och uppfyllde bolagets formella skyldigheter genom att betala det totala utestående bötesbeloppet, inklusive upplupen ränta, i avvaktan på den slutliga domen. Överklagandet behandlas fortfarande. Vidare är Scania föremål för relaterade civilrättsliga skadeståndsanspråk från direkta och indirekta kunder i flera jurisdiktioner. Scania försvarar sig mot alla ersättningsanspråk genom att förneka påverkan från den påstådda kartellen, samtidigt som koncernen söker att skjuta upp alla domstolsförhandlingar till dess att domstolen har avkunnat sin dom.

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 skulder.

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, vilket beskrivits i avsnittet juridiska risker ovan, Scanias överklagande av domen i "EU truck case", och fastställde EU-kommissionens böter. Scania ökade avsättningen, vilket påverkade rörelseresultatet 2021 med MSEK –5 229 och finansnettot med MSEK –315. Hela bötesbeloppet om MSEK 9 657 betalades i april 2022. Under 2022 tillkom ytterligare MSEK –176 i kostnader avseende valutaeffekter som en jämförelsestörande post. Under 2023 har betalningar och avsättningar uppgående till MSEK –256 avseende civilrättsliga anspråk relaterade till caset gjorts.

Under tredje kvartalet 2022, meddelade Scania sitt beslut att avyttra verksamheten i Ryssland. I samband med offentliggörandet klassificerades avyttringsgruppen inom posten tillgångar som innehas för försäljning i balansräkningen och en nedskrivning gjordes samt klassificerades som en jämförelsestörande post. I mars 2023, till följd av beslutet att avyttra och presentera Financial Services i mars 2023 som en avvecklad verksamhet omklassificerades jämförelsestörande poster avseende segmentet Financial Services till "årets resultat från avvecklade verksamheter" i resultaträkningen.

Under 2023 fattades beslut om att stänga den del av fabriken i Slupsk Polen som tillverkar karossdelar till bussar. Nedskrivningar och omstruktureringskostnader uppgående till MSEK –928 har klassificerats som jämförelsestörande poster i resultaträkningen.

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT

Ny segmentsstruktur
Scaniakoncernen har, som en konsekvens av beslutet att avyttra segmentet Financial Services till TRATON den 1 april 2023 ändrat segmentsstrukturen, som nu består av ett enda rörelsesegment, Fordon och tjänster. Jämförelsesiffrorna för 2022 har ändrats för att ta hänsyn till de organisatoriska förändringarna.

Scanias internprissättning baseras på marknadsprissättning, och är på "armslängds avstånd". Intäkterna och kostnaderna, samt tillgångarna och skulderna, i varje segment, är i allt väsentligt, hänförligt till respektive segment. Scania har ett stort antal kunder över hela världen, vilket innebär att beroendet av enskilda kunder är begränsat.

Fordon och tjänster

Resultat och finansiell ställning för verksamheten Fordon och tjänster granskas av Scanias styrelse och ledning. Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt motorer, inklusive de tjänster som hör samman med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter varför resultatuppföljningen sker aggregerat. Resultat, tillgångar och skulder samt kassaflöden hänförliga till verksamheterna inom Fordon och tjänster har allokerats till detta segment.

Koncernaktiviteter
Treasuryaktiviteter består av räntemtäkter och räntekostnader, lånefordringar, cashpoolfordringar och skulder hänförliga till finansieringen av Financial Servicesverksamheten som avyttrades till TRATON per den 1 april 2023. Detta presenteras som koncernaktiviteter i segmentsrapporteringen. Den 18 december 2023 fattades beslut om att sälja låneportföljen mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. Transaktionen förväntas bli slutförd under första kvartalet 2024. Till följd av detta klassificerades lånefordringarna som tillgångar som innehas för försäljning. Se Not 22 Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklad verksamhet för ytterligare information.

KONCERNENS NOTER

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Avstämning av segment till Scaniakoncernen

	Fordon och tjänster		Koncernaktiviteter		Eliminering		Scaniakoncernen	
Januari–december	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Intäkter	205 066	163 260	0	–	–940	–4 079	204 126	159 181
Bruttoresultat	**53 736**	**37 842**	**0**	**–**	**–6**	**0**	**53 730**	**37 842**
Rörelseresultat	**24 813**	**12 649**	**0**	**–**	**–6**	**0**	**24 807**	**12 649**
Ränteintäkter	3 582	1 467	5 135	–	–14	–	8 703	1 467
Räntekostnader	–2 525	–891	–4 131	–	14	–	–6 642	–891
Övrigt	9 536	–345	–2 137	–	–11 024	–384	–3 625	–729
Summa finansnetto	**10 593**	**231**	**–1 133**	**–**	**–11 024**	**–384**	**–1 564**	**–153**
Resultat före skatt	**35 406**	**12 880**	**–1 133**	**–**	**–11 030**	**–384**	**23 243**	**12 496**
Inkomstskatt	–7 591	–3 775	213	–	–7	–9	–7 385	–3 783
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	**27 815**	**9 105**	**–920**	**–**	**–11 037**	**–393**	**15 858**	**8 712**
Årets resultat från avvecklade verksamheter	**0**	**–**	**1 448**	**–854**	**0**	**–**	**1 448**	**–854**
Årets resultat	**27 815**	**9,105**	**528**	**–854**	**–11 037**	**–393**	**17 306**	**7 858**

Balansräkningar	Fordon och tjänster		Koncernaktiviteter		Elimineringar		Scaniakoncernen	
31 december	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Tillgångar								
Immateriella anläggningstillgångar	16 274	14 964	–	31	–	–	16 274	14 995
Materiella anläggningstillgångar	48 480	44 332	–	6 565	–	–6 441	48 480	44 456
Uthyrningstillgångar	22 154	24 843	–	83	–	–	22 154	24 926
Andelar i intresseföretag och joint ventures	3 024	11 606	–	–	–	–8 767	3 024	2 839
Räntebärande fordringar, långfristiga	855	4	–	74 887	–	–5 201	855	69 690
Andra fordringar, långfristiga	10 528	9 790	–	1 689	–	–333	10 528	11 146
Varulager	38 214	30 673	–	–	–	–	38 214	30 673
Räntebärande fordringar, kortfristiga	1 442	1 005	8 302	43 179	–	–	9 744	44 184
Andra fordringar, kortfristiga	37 102	20 538	–	6 945	–16 235	–5 395	20 867	22 088
Kortfristiga placeringar och likvida medel	25 763	23 347	–	1 369	–	–3 718	25 763	20 998
Tillgångar som innehas för försäljning	–	–	99 692	4 668	–	–	99 692	4 668
Summa tillgångar	**203 836**	**181 102**	**107 994**	**139 416**	**–16 235**	**–29 855**	**295 595**	**290 663**
Eget kapital och skulder								
Eget kapital	81 446	70 418	–921	18 007	–	–8 800	80 525	79 625
Räntebärande skulder, långfristiga	10 272	10 534	73 227	63 136	–16 235	3 158	67 264	76 828
Avsättningar för pensioner	8 897	7 762	–	91	–	–	8 897	7 853
Övriga långfristiga avsättningar	4 036	4 045	–	16	–	–	4 036	4 061
Andra skulder, långfristiga	26 720	25 122	–	687	–	–9 030	26 720	16 779
Räntebärande skulder, kortfristiga	4 140	1 197	35 688	52 607	–	–6 942	39 828	46 862
Kortfristiga avsättningar	5 568	4 545	–	33	–	–	5 568	4 578
Andra skulder, kortfristiga	62 757	57 479	–	4 602	–	–8 241	62 757	53 840
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	–	–	–	237	–	–	–	237
Summa eget kapital och skulder	**203 836**	**181 102**	**107 994**	**139 416**	**–16 235**	**–29 855**	**295 595**	**290 663**

20240513153319

KONCERNENS NOTER

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Kassaflödesanalys per segment	Fordon och tjänster		Koncernaktiviteter		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	29 673	21 395	1 250	4 880	-907	-4 039	30 016	22 236
Förändring i rörelsekapital m m	1 863	16 502	3 217	14 862	965	3 992	4 115	-27 372
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**27 810**	**4 893**	**–1 967**	**–9 982**	**58**	**–47**	**25 901**	**–5 136**
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	1 888	9 409	4 985	56	344	417	6 529	9 048
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	**25 922**	**–4 516**	**–6 952**	**–10 038**	**402**	**370**	**19 372**	**–14 184**
Periodens bruttoinvesteringar i								
- immateriella anläggningstillgångar	2 873	2 339	4	10	-	-	2 877	2 349
- materiella anläggningstillgångar	10 598	7 133	25	5 269		5 204	10 623	7 198
uthyrningstillgångar	12 127	6 384	3	23	3 804		8 326	6 407

Produkter och tjänster		
Fordon och tjänster	2023	2022
Lastbilar [1]	133 950	99 976
Bussar [2]	9 160	7 984
Power solutions	4 308	3 454
Service	42 424	36 434
Begagnade fordon [3]	10 324	9 620
Övrigt	7 607	4 469
Summa leveransvärde	**207 771**	**161 937**
Justering för hyresintäkter [4]	-2 706	-1 324
Nettoomsättning Fordon och tjänster [6]	**205 066**	**163 260**
Eliminering [5]	-940	-4 079
Intäkter från externa kunder	**204 126**	**159 181**

1) Varav MSEK 7 084 (6 824) avser leasing intäkter 2023
2) Varav MSEK 749 (613) avser leasing intäkter 2023
3) Varav MSEK 350 (338) avser leasing intäkter 2023
4) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK 1 718 (–1 287). Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan fakturerings-värde baserat på leverans och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då utrymning eller leverans kan ske med ett återköpsåtagande. De väsentliga risker kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.
5) Eliminering av det belopp som motsvarar avskrivningen av operationell leasing i segmentet Financial Services som såldes i april 2023. 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 elimination av avskrivningen.
6) Varav MSEK 196 884 (155 484) avser IFRS 15-intäkter

Under 2023 uppgick vinsten för fordon som sålts via finansiella leasingkontrakt till MSEK 5 092 (2 236) och redovisas i segmentet Fordon och tjänster.

KONCERNENS NOTER

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

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	2023	2022
Förväntad tidpunkt för intäktsredovisning		
Inom ett år	92 763	98 933
1–5 år	22 234	19 036
Efter 5 år	2 314	1 982

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.

Geografiska områden

Den geografiska indelningen av Scania är baserad på var kunden är lokaliserad. Under avsnittet definitioner, 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 och Polen.

	Europa		Eurasien		Asien		Amerika[3]		Afrika och Oceanien		Summa	
MSEK	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Fordon och tjänster												
Intäkter, januari – december[1]	134 272	98 855	1 658	2 661	17 581	15 873	37 348	33 905	14 207	11 966	205 066	163 260
Tillgångar, 31 december[2]	164 215	141 923	372	315	4 563	5 650	29 519	27 702	5 167	5 512	203 836	181 102
Bruttoinvesteringar[2]	9 932	7 259	8	13	1 673	428	1 594	1 495	264	277	13 471	9 472
Anläggningstillgångar	79 917	87 530	152	145	2 875	1 633	15 194	13 128	3 177	3 103	101 315	105 539

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

De största länderna specificeras nedan:

	Sverige		Brasilien	
MSEK	2023	2022	2023	2022
Fordon och tjänster				
Intäkter, januari – december[1]	11 250	8 796	21 585	20 383
Anläggningstillgångar	43 178	45 966	9 374	8 846

20240513153320

KONCERNENS NOTER

NOT 4 – RÖRELSENS KOSTNADER

Scaniakoncernen	2023	2022
Kostnad för sålda varor och tjänster		
Varukostnader	96 571	80 988
Personal	27 992	23 670
Avskrivningar[1]	9 731	10 072
Övrigt	16 102	6 609
Summa	**–150 396**	**–121 339**

1) Varav nedskrivning om MSEK 6 (18)

Forsknings– och utvecklingskostnader		
Personal	5 089	3 922
Avskrivningar	1 545	1 483
Övrigt[1]	4 602	3 394
Summa	**–11 236**	**–8 799**

1) Varav nedskrivning MSEK 0 (0)

Försäljningskostnader		
Personal	8 386	7 324
Avskrivningar[1]	694	665
Övrigt	4 474	4 468
Summa	**–13 554**	**–12 457**

1) Varav nedskrivning MSEK 10 (0)

Administrationskostnader		
Personal	1 669	1 479
Avskrivningar	27	22
Övrigt	1 259	1 134
Summa	**–2 955**	**–2 635**

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 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2023	2022
Ränteintäkter		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	1 263	427
Derivat[1]	2 322	1 040
Utlåning till TRATON	5 118	
Summa ränteintäkter[2]	**8 703**	**1 467**
Räntekostnader		
Upplåning	3 647	1 153
Derivat[1]	2 379	1 163
Med avdrag för ränteintäkter redovisade i avvecklad verksamhet		2 030
Summa upplåning och derivat	**–6 026**	**–286**
Leasingskulder	244	158
Pensionsskuld	329	270
Övrigt	43	177
Summa räntekostnader	**–6 642**	**–891**
Summa räntenetto	**2 061**	**576**
Andel av resultat av intresseföretag och joint ventures	4	76
Övriga finansiella intäkter[3]	2 623	978
Övriga finansiella kostnader[3]	6 253	1 631
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	**–3 630**	**–653**
Finansiella intäkter och kostnader, netto	**–1 564**	**–153**

1) Avser räntor på derivat som avsetts för att matcha räntan på upplåning och utlåning samt räntekomponenten i derivat som används för att konvertera upplåningsvalutor till utlåningsvalutor
2) Varav ränteintäkter beräknade enligt effektivräntemetoden MSEK 5 377 (427)
3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK –793 (359), samt valutakursdifferenser och orealiserade/realiserade vinster om MSEK 33 527 (49 808), realiserade/orealiserade förluster om MSEK 37 804 (40 903) hänförliga till derivat banktillgodohavanden lån samt på likkostnader

KONCERNENS NOTER

NOT 6 – INKOMSTSKATT

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2023	2022
Aktuell skatt [1]	–7 192	–5 755
Uppskjuten skatt	–193	1 972
Summa	**–7 385**	**–3 783**
1) Varav betald skatt	–8 467	–5 693

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2023	2022
Skatt avseende temporära skillnader	797	630
Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler	–2	9
Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	0	1 107
Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	–1 100	–14
Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	–	240
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar [2]	112	–
Summa	**–193**	**1 972**

2) En tillfällig skattereduktion för investeringar i inventarier har införts i Sverige som gäller för inkomstår 2022. Lagen träder ikraft den 1 januari 2022 och gäller för inventarier som anskaffats under 2021 och finns kvar t o m utgången av 2022. Skattereduktion medges det första beskattningsåret som avslutas den 31 december 2022 eller senare. Kvarstående skattereduktion har nyttjats under året med MSEK 112 (7) och den uppskjutna skattelovdran uppgår darmed till MSEK 0 (112).

Avstämning av effektiv skatt	2023 Belopp	2023 %	2022 Belopp	2022 %
Resultat före skatt	23 243		12 496	
Skatt beräknad med svensk skattesats	–4 788	20,6	–2 575	20,6
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	–1 929	8,3	–1 139	9,1
Ej skattepliktiga intäkter	259	–1,1	323	–2,6
Ej avdragsgilla kostnader [3]	–863	3,7	–224	1,8
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	39	–0,2	–	–
Ej värderade underskottsavdrag	–64	0,3	–44	0,4
Justering av skatt tidigare år	–63	0,3	29	–0,2
Ändrade skattesatser	–4	0,0	7	–0,1
Övrigt	28	–0,1	–160	1,3
Redovisad skatt	**–7 385**	**31,8**	**–3 783**	**30,3**

3) Skatteeffekten rörande ej avdragsgilla kostnader inkluderar effekten avseende EU truck case med MSEK 0 (36)

20240513153321

KONCERNENS NOTER

NOT 6 – INKOMSTSKATT, FORTS.

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2023	2022
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar och andra skulder	6 992	9 455
Avsättningar för pensioner	1 485	1 375
Anläggningstillgångar	1 030	1 397
Varulager	1 757	1 214
Ej utnyttjade underskottsavdrag [4]	43	1 829
Kvittning inom skatteenheter	5 068	8 763
Summa uppskjutna skattefordringar	**6 239**	**6 507**
Uppskjutna skatteskulder		
Avsättningar och andra skulder	463	942
Anläggningstillgångar	7 494	10 543
Övrigt	115	148
Kvittning inom skatteenheter	5 068	8 763
Summa uppskjutna skatteskulder	**3 004**	**2 870**
Uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto	**–3 235**	**–3 637**

4) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas den mån det är sannolikt att avdraget kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Den skatteeffekt som avser redovisade underskottsavdrag uppgår till MSEK 43 (1 829) och kan användas utan tidsbegränsning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 564 (625) har inte värderats.

Avstämning av uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto:	2023	2022
Redovisat värde vid årets början	3 637	2 161
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	193	-2 262
Valutakursdifferenser	56	-174
Förvärvade/avyttrade verksamheter	541	87
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförliga till		
omvärdering av förmånsbestämda planer	-279	886
justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument	3	13
Uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto	**–3 235**	**–3 637**

NOT 7 – AVSKRIVNINGAR/NEDSKRIVNINGAR

	Scaniakoncernen	
	2023	2022
Immateriella anläggningstillgångar		
Forsknings- och utvecklingskostnader	934	1 230
Försäljningskostnader	475	139
Jämförelsestörande poster [1]	365	
Summa	**1 774**	**1 369**
Materiella anläggningstillgångar		
Kostnad för sålda varor och tjänster	9 731	10 072
Forsknings- och utvecklingskostnader	611	253
Försäljningskostnader	219	526
Administrationskostnader	27	22
Jämförelsestörande poster [1]	255	
Summa	**10 843**	**10 873**
Summa avskrivningar [1]	**12 617**	**12 242**

1) 2023 upp- och nedskrivningarna till MSEK 637 varav MSEK 620 avsåg nedskrivningar i samband med nedläggningen av delar av bussproduktionen i Słupsk, Polen. Se Not 10 Jämförelsestörande poster för ytterligare information.

NOT 8 – IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR OCH GOODWILL

	Goodwill		Utveckling		Övriga immateriella[1]		Totalt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	1 689	1 412	21 548	19 226	1 645	1 509	24 882	22 147
Nyanskaffningar	–	–	2 808	2 314	69	35	2 877	2 349
Förvärv av dotterföretag	32	145	–	–	–	35	32	180
Avyttringar av dotterföretag	–	–	–	–	–223	–	–223	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–70	–87	–70	–87
Omklassificeringar	–3	–	–	–	237	90	234	90
Valutakursdifferenser	2	132	2	8	–2	63	2	203
Summa	**1 720**	**1 689**	**24 358**	**21 548**	**1 656**	**1 645**	**27 734**	**24 882**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar								
Vid årets början	49	36	8 645	7 438	1 193	1 086	9 887	8 560
Årets avskrivning[2]	–	–	1 265	1 204	140	169	1 405	1 373
Årets nedskrivning	6	11	358	–	10	–	374	11
Avyttringar av dotterföretag	–	–	–	–	–194	–	–194	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–14	–63	–14	–63
Omklassificeringar	–	–	–	–	5	–50	5	–50
Valutakursdifferenser	–	2	1	3	–4	51	–3	56
Summa	**55**	**49**	**10 269**	**8 645**	**1 136**	**1 193**	**11 460**	**9 887**
Redovisat värde vid årets slut	**1 665**	**1 640**	**14 089**	**12 903**	**520**	**452**	**16 274**	**14 995**
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk	–	–	9 245	8 823	–	–	9 245	8 823
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling	–	–	4 844	4 080	–	–	4 844	4 080

1) Avser främst programvara, vilken i sin helhet är externt anskaffad, kundrelationer aktiverade vid förvärv och leverantörsverktyg.
2) Varav Financial Services avskrivningar av MSEK 6.

20240513153322

KONCERNENS NOTER

NOT 9 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	Byggnader och mark		Maskiner och inventarier		Pågående nyanläggningar och förskott		Uthyrningstillgångar[1]		Totalt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Ackumulerade anskaffningsvärden										
Vid årets början	34 980	31 599	55 177	49 740	7 310	7 608	37 604	37 957	135 071	126 904
Nyanskaffningar	1 000	1 208	1 897	1 444	7 726	4 546	8 326	6 407	18 949	13 605
Förvärv av dotterföretag	580	146	14	304	2		-	11	596	461
Avyttringar av dotterföretag	-154	-267	190	-229	3	-1	102	-20	449	517
Avyttringar och utrangeringar	-872	-662	2 115	-1 956	82	-6	-10 272	-8 289	13 341	10 913
Omklassificeringar	1 141	1 090	4 369	4 075	5 832	-5 253	-2 600	1 509	-2 922	1 597
Valutakursdifferenser	-34	1 866	203	1 799	8	416	-58	3 047	119	7 128
Summa	**36 641**	**34 980**	**59 355**	**55 177**	**9 129**	**7 310**	**32 898**	**37 604**	**138 023**	**135 071**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar										
Vid årets början	14 981	13 173	38 030	34 309			12 678	11 298	65 689	58 780
Årets avskrivningar[2]	1 599	1 469	4 101	4 283		-	4 897	5 156	10 597	10 908
Årets nedskrivningar	93	5	170	2		-		-	263	7
Avyttringar av dotterföretag	-53	-127	121	-173		-	27	-8	201	-308
Avyttringar och utrangeringar	-401	-304	1 799	-1 759		-	5 583	4 275	7 783	6 338
Omklassificeringar	11	5	5	192		-	-1 183	585	1 189	388
Valutakursdifferenser	37	760	88	1 176		-	38	1 092	13	3 028
Summa	**16 171**	**14 981**	**40 474**	**38 030**	**–**	**–**	**10 744**	**12 678**	**67 389**	**65 689**
Redovisat värde vid årets slut	**20 470**	**19 999**	**18 881**	**17 147**	**9 129**	**7 310**	**22 154**	**24 926**	**70 634**	**69 382**
– varav Byggnader	12 620	11 775		-		-			12 620	11 775
– varav Mark	3 725	3 588		-		-			3 725	3 588
– varav Nyttjanderättstillgångar	4 125	4 636	877	839			-		5 002	5 475

1) Inkluderar tillgångar för korttidsuthyrning samt tillgångar som aktiverats på grund av återköpsåtaganden
2) Varav MSEK 17 avser avskrivningar i Financial Services

KONCERNENS NOTER

NOT 10 – 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	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	6 792	5 888	1 953	1 804	8 745	7 692
Anskaffningar	640	1 011	720	396	1 360	1 407
Förvärv av dotterföretag	204	–	1	–1	205	–1
Avyttringar av dotterföretag	–87	–	–52	–	–139	–
Avyttringar och utrangeringar	–825	–613	–831	–326	–1 656	–939
Omföringar	–3	109	–33	–1	–36	108
Valutakursdifferenser	–71	397	5	81	–66	478
Summa	**6 650**	**6 792**	**1 763**	**1 953**	**8 413**	**8 745**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar						
Vid årets början	2 156	1 531	1 114	904	3 270	2 435
Avskrivningar under året	822	754	566	475	1 388	1 229
Förvärv av dotterföretag	–	–	–	–1	–	–1
Avyttringar av dotterföretag	–36	–	–28	–	–64	–
Nedskrivningar under året	–	5	–	–	–	5
Avyttringar	–377	–250	–791	–307	–1 168	–557
Omföringar	–1	8	22	–	21	8
Valutakursdifferenser	–39	108	3	43	–36	151
Summa	**2 525**	**2 156**	**886**	**1 114**	**3 411**	**3 270**
Redovisat värde vid årets slut	**4 125**	**4 636**	**877**	**839**	**5 002**	**5 475**

Belopp som har redovisats i resultaträkningen	2023	2022
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–1 389	–1 229
Räntekostnader hänförliga till leasingskulder	–243	–158
Kostnader avseende leasingavtal med kort leasingperiod	–85	–79
Kostnader avseende leasingavtal med underliggande tillgång till lågt värde	–222	–173
Summa	**–1 939**	**–1 639**

Vid utgången av året hade koncernen ett åtagande om MSEK 66 (92) avseende leasingavtal med kort leasingperiod. Det totala kassautflödet avseende leasingavtal uppgår till MSEK 1 613 (1 698).

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

Möjlig exponering av framtida kassautflöden från	2023	2022
Förlängningsoptioner	–543	–642
Uppsägningsoptioner	–5	–6
Ingångna leasingavtal där underliggande tillgång ännu inte är tillgänglig	–13	–2

Leasingskulder

	2023	2022
Långfristig räntebärande skuld	4 113	4 378
Kortfristig räntebärande skuld	1 065	1 160
Summa	**5 178**	**5 538**

	2023	2022
Förfallostruktur		
Inom 1 år	1 273	1 321
Mellan 1–5 år	4 224	4 074
Senare än 5 år	872	1 073

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

20240513153323

KONCERNENS NOTER

NOT 11 – ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES

	2023	2022
Redovisat värde vid årets början	1 121	1 074
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året[1]	145	0
Valutakursdifferenser	19	128
Årets resultatandel[2]	4	-76
Utdelning	-5	-5
Redovisat värde vid årets slut	**1 246**	**1 121**
Eventualförpliktelser	-	-

[1] Avser huvudsakligen Scantinel Photonics GmbH som efter ytterligare investering 2023 på MSEK 66 klassificeras som intressebolag.
[2] 2023 var MSEK 127 hänförligt till en utspädning av ägandet i sennder GmbH. sennder gjorde riktade nyemissioner vilket resulterade i en utspädning av ägandet i sennder. Innebärande att Scania ägarandel minskade från 13,69 till 12,36 procent.

			Andelens värde i koncernen	
Intresseföretag/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2023	2022
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	5	9
ScaValencia S.A. A46332995, Spanien	26	17	39	34
Telematics GmbH, HRB 203799, Tyskland	46,73	18	0	1
sennder GmbH, HRB 170455, Tyskland	12,36	307	258	244
Scantinel Photonics GmbH, HRB 739053, Tyskland	47,14	143	115	-
Andelar i intresseföretag		**487**	**417**	**288**
Andel i				
årets resultat			23	110
årets totalresultat			23	110

			Andelens värde i koncernen	
Joint ventures/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2023	2022
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50	555	821	825
Oppland Tungbilservice AS, 982 787 602, Norge	50	1	4	4
Tynset Diesel AS, 982 787 580, Norge	50	1	4	4
Andelar i joint ventures		**557**	**829**	**833**
Andel i				
- årets resultat			27	34
- årets totalresultat			27	34
Andelar i intresseföretag och joint ventures			**1 246**	**1 121**

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

Resultaträkningar i sammandrag	2023	2022
Nettoomsättning	3 472	3 094
Rörelseresultat[1]	102	34
Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter	49	30
Skatt	0	1
Periodens resultat	**53**	**63**
Övrigt totalresultat	**–**	**–**
Periodens totalresultat	**53**	**63**
Scaniakoncernens andel (50 %)	27	32

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

KONCERNENS NOTER

NOT 11 – ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES, FORTS.

Balansräkningar i sammandrag	2023	2022
Anläggningstillgångar	880	839
Kortfristiga placeringar och likvida medel	76	118
Övriga omsättningstillgångar	990	1 876
Summa tillgångar	**1 946**	**2 833**
Eget kapital	1 642	1 650
Övriga kortfristiga skulder	304	1 183
Summa eget kapital och skulder	**1 946**	**2 833**
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50 %)	821	825
Redovisat värde	**821**	**825**

Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC är ett joint venture med Scania och Cummins som delägare. Joint venture tillverkar bränsleinsprutningssystem för enhetsinsprutning med extra högt tryck (XPI). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

NOT 12 – VARULAGER

	2023	2022
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	7 417	6 529
Varor under tillverkning	2 859	2 854
Färdiga varor [1]	27 938	21 290
Summa [2]	**38 214**	**30 673**

1) Varav begagnade fordon MSEK 1 855 (1 062).
2) Varav värdereglerингsreserv vid årets slut MSEK –1 260 (–764)

NOT 13 – ANDRA FORDRINGAR

	2023	2022
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	168	442
Derivat med positivt värde	1 526	2 158
Förskottsbetalningar	1	78
Pensionstillgång	239	160
Övriga fordringar	1 349	1 165
Summa andra långfristiga fordringar	**3 283**	**4 003**
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 834	2 260
Derivat med positivt värde	550	639
Mervärdesskatt	1 807	2 404
Förskottsbetalningar	873	875
Övriga fordringar	3 008	3 137
Summa andra kortfristiga fordringar	**8 072**	**9 315**
Summa andra fordringar	**11 355**	**13 318**

20240513153524

NOT 14 – EGET KAPITAL

I Rapporter over förändringar i eget kapital för koncerner visas en fullständig avstamning av alla forandringar i eget kapital.

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

Övrigt tillskjutet kapital utgörs av reservfond tillskjutet av Scania AB:s agare vid bolagiseringen 1995 och kapitaltillskott från agarna.

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 539 (3 740) har uppstått som en följd av att den svenska kronan har försvagats mot for Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen harror från att kronan försvagats främst mot BRL, EUR och USD.

Balanserat resultat består utöver upparbetade vinstmedel aven av pensionsskuldsförändring som härrör från omvärdering av förmånsbestamda pensionsplaner med mera som redovisas i övrigt totalresultat. Avseende forandringar i aktuariella antaganden, se vidare Not 15 "Avsättningar för pensioner och liknande forpliktelser".

Styrelsen föreslår till årsstämman 2024 att ett sammanlagt belopp om MSEK 7 903 utdelas till aktieagarna.

Innehav utan bestämmande inflytande utgor den andel av eget kapital som tillhor externa agare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scaniakoncernen har några få icke helagda dotterföretag, varav inget bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestammande inflytande. Under 2023 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK –2 (0) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 52 (59) per 31 december 2023.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2023	2022
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 utgors av summan av eget kapital hanforligt till Scanias aktieägare och eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande. Vid årsskiftet 2023 uppgick koncernens kapital till MSEK 80 525 (79 625). Enligt koncernens finanspolicy ska koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven for att erhålla Standard & Poor's Investment Grade Stand Alone kreditvärdering BBB.

I syfte att vidmakthålla nödvandig kapitalstruktur kan koncernen justera utdelningsbelopp till aktieägarna, utskifta kapital till aktieägarna eller salja tillgångar och darigenom reducera skulder.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal for koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut anvander. Scanias kreditvärdering enligt Standard and Poor's vid utgången av 2023 var for:

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

NOT 15 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER

Koncernens anställda, fore detta anställda och deras efterlevande kan omfattas av såväl avgiftsbestamda som förmånsbestamda planer avseende ersättningar efter avslutad anställning. Dessa planer omfattar ålderspension, avgångspension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar. För avgiftsbestämda planer gors fortlöpande inbetalningar till myndigheter och fristående organ, som darmed övertar forpliktelserna gentemot de anställda.

Koncernens kostnader for avgiftsbestämda planer under 2023 uppgick till MSEK 2 289 (2 215). Förpliktelsen som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestamda planerna. Planerna är tryggade genom återförsäkrade avsättningar i balansrakningen, stiftelser och fonder. Berakningarna utförs enligt Projected Unit Credit Method med de antaganden som galler för respektive land enligt nedan.

Scanias prognosticerade utbetalningar av pensioner gällande de förmånsbestamda planerna, både fonderade och ofonderade, ar MSEK 643 for 2024.

De förmåner som anges i planerna är tillgangliga for alla anställda om inte annat anges.

De största planerna beskrivs i mer detalj nedan.

KONCERNENS NOTER

NOT 15 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

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. Dessa planer blev ofonderade februari 2018. 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 Staff 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.

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 erfordras 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 försäkringsåtagandet) till 178 procent (172). 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 85 (95).

Nederländerna
Anställda på Scanias bolag i Nederländerna omfattas av de nederländska 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 nederländska planerna bidrar både företag och anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 247 (185). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 111 procent (106) och för PME till 112 procent (109).

20240513153325

KONCERNENS NOTER

NOT 15 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

Information gällande de största planerna 2023	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvarde av förmånsbestämda utfästelser	10 953	1 315	629	697
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	3 329	1 666	75	810
Nettotillgångar som ej varderas fullt ut p.g.a. begränsningsregel		12	11	157
Redovisat som pensionsskuld (+)/ (tillgång (-)) i balansräkningen, MSEK	**7 624**	**–239**	**565**	**44**
Uppdelning i kategorier				
Nuvarde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	6 368	784	117	
Aktiva, antal	11 766	285	2 209	
Nuvarde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 879			339
Fribrevshavare, antal	3 224			332
Nuvarde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	2 706	531	747	358
Pensionärer, antal	2 900	113	1 326	271
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	3 3	1 4	10 1	4 5
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	88	86	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna år	17 0	14 0	10 0	16 0
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5 % ökning diskonteringsräntan	1 168	- 83	13	47
0,5 % minskning diskonteringsräntan	1 316	93	12	53
1 års ökning livslängd	380	35	37	32

Information gällande de största planerna 2022	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	9 162	1 133	570	641
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	2 653	-1 514	73	752
Nettotillgångar som ej varderas fullt ut p.g.a. begränsningsregel	-	332	13	
Redovisat som pensionsskuld (+)/ (tillgång (-)) i balansräkningen, MSEK	**6 509**	**–49**	**510**	**–111**
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	5 443	654	182	
Aktiva, antal	10 777	273	2 209	
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 374		-	306
Fribrevshavare, antal	3 085			332
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer MSEK	2 345	479	752	335
Pensionärer, antal	2 835	115	1 498	271
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	4,0	2,2	10,2	4,8
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/man, år	88	88	86	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	17,2	13,4	9,8	17,0
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5 % ökning diskonteringsräntan	-1 000	72	-1	-47
0 5 % minskning diskonteringsräntan	1 132	80	19	52
1 års ökning livslängd	340	29	19	30

KONCERNENS NOTER

NOT 15 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	2023	2022
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–221	–402
Ränteintäkter/kostnader, netto	–328	–270
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	7	–
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	16	16
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	**–526**	**–656**

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 46 (90), kostnad för sålda varor MSEK 77 (171), försäljningskostnader MSEK 60 (87) och administrativa kostnader MSEK 15 (38). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	2023	2022
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	–882	–1 257
Effekter av ändrade demografiska antaganden	–103	125
Effekter av ändrade finansiella antaganden	–707	6 354
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	188	–663
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	187	–315
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	**–1 317**	**4 244**

	Pensionsförpliktelser	
Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	2023	2022
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	12 346	10 474
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	2 315	2 272
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	14 661	12 746
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–6 183	–5 400
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut p.g.a. begränsningsregel	179	347
Redovisat i balansräkningen	**8 657**	**7 693**
– varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	8 897	7 853
– varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	–239	–160

	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	2023	2022
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	12 746	17 314
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	–	–7
Avyttringar av dotterbolag	–112	–
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	221	402
Räntekostnader	514	343
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	25	23
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	882	1 257
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	103	–125
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	707	–6 354
Valutakursdifferenser	110	348
Betalningar från bolagets tillgångar	–352	–311
Betalningar från förvaltningstillgångar	–159	–128
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	–7	0
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	–17	–16
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	**14 661**	**12 746**

20240513153326

KONCERNENS NOTER

NOT 15 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	2023	2022
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	5 400	5 159
Avyttringar av dotterbolag	22	
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	195	74
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	188	-663
Valutakursdifferenser	116	251
Inbetalningar gjorda av arbetsgivaren	440	684
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	25	23
Utbetalningar från förvaltningstillgångar	159	128
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	**6 183**	**5 400**

	Tillgångstak	
Nuvärde av tillgångstaket	2023	2022
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	347	7
Nuvärde av tillgångstaket som omklassificerats vid årets början	-2	-
Räntekostnader	9	1
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	187	315
Valutakursdifferenser	12	24
Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut	**179**	**347**

	2023		2022	
Fördelning av verkligt värde av förvaltningstillgångar	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	153		158	
Eget kapitalinstrument utgivet av annan	1 486		1 152	
Skuldinstrument utgivet av Scania		50		52
Skuldinstrument utgivet av annan	1 600		1 331	
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag		61		58
Aktiefonder	709		684	
Räntefonder	518		500	
Fastighetsfonder	269		316	
Övriga investeringsfonder	138		137	
Övriga förvaltningstillgångar	794	405	559	453
Totalt	**5 667**	**516**	**4 837**	**563**

KONCERNENS NOTER

NOT 16 – ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

2023	Produkt-åtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar[1]	Summa
Vid årets ingång	1 926	976	5 737	8 639
Avsättningar under året	1 827	256	2 588	4 671
Under året ianspråktagna avsättningar	–1 125	–65	–2 067	–3 257
Under året återförda avsättningar	–237	–39	–94	–370
Avyttrade dotterbolag	–	–16	–31	–47
Valutakursdifferenser	–12	1	–20	–32
Vid årets utgång	**2 378**	**1 113**	**6 113**	**9 604**
– varav kortfristiga avsättningar	1 832	82	3 654	5 568
– varav övriga långfristiga avsättningar	546	1 031	2 459	4 036

2022	Produkt-åtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar[1]	Summa
Vid årets ingång	1 725	9 792	5 417	16 934
Avsättningar under året	1 517	393	3 031	4 940
Under året ianspråktagna avsättningar	–1 152	–9 206	–2 369	–12 726
Under året återförda avsättningar	–160	–11	–385	–556
Valutakursdifferenser	–4	7	43	46
Vid årets utgång	**1 926**	**976**	**5 737**	**8 639**
– varav kortfristiga avsättningar	1 404	44	3 130	4 578
– varav övriga långfristiga avsättningar	522	932	2 608	4 061

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för beräknade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2023 med 4 191 stycken och uppgick vid årets slut till 281 291 stycken (277 100).

NOT 17 – UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2023	2022
Upplupna personalrelaterade kostnader	9 565	8 795
Förutbetalda intäkter från service- och reparationsavtal	9 329	7 355
Förutbetalda intäkter från avtal med återköpsåtagande[1]	17 328	5 183
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	5 275	5 782
Summa	**41 497**	**27 115**
– varav kortfristigt	23 504	19 730
– varav långfristigt	17 993	7 385
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services	–	1 416

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 836 (1 799) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 188 (238) förväntas intäktsföras senare än fem år.

Tabellen nedan visar förändringen av kontraktsskulderna under året.

MSEK	2023	2022
Kontraktsskulder vid årets början	7 355	6 866
Nya och avslutade kontrakt	1 985	78
Valutakursdifferenser	–11	411
Kontraktsskulder vid årets slut	**9 329**	**7 355**

Intäkter under 2023 vilka ingick i kontraktsskulder vid årets början uppgick till MSEK 3 089 (3 334).

20240513153327

KONCERNENS NOTER

NOT 18 – STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSER

Ställda säkerheter	2023	2022
Finansiella fordringar		8 812
Summa[1]	–	**8 812**
Varav säkerheter ställda för		
långfristig upplåning		6 500
kortfristig upplåning		2 312

Eventualförpliktelser	2023	2022
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	150	129
Övriga garantiförbindelser	252	64
Övriga ansvarsförbindelser avseende skatt	1090	1 100
Summa	**1 492**	**1 293**

Utöver dessa eventualförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 8 (10).

NOT 19 – STATLIGA STÖD OCH BIDRAG

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 43 (80) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 283 (531). Vidare erhölls statliga bidrag till ett belopp av MSEK 39 (23) hänförliga till investeringar med ett bruttoanskaffningsvärde på MSEK 110 (44).

NOT 20 – KASSAFLÖDESANALYS

I de fall segmentsuppdelning ej anges hänför sig kassaflödesspecifikationen nedan till Scaniakoncernen.

	2023	2022
a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning		
Erhållen utdelning från intresseföretag	5	5
Erhållen ränta	5 232	7 112
Erlagd ränta	-2 982	-3 650

	2023	2022
b. Icke kassaflödespåverkande poster		
Avskrivningar[1]	12 603	12 299
Intresseföretag	1	81
Avsättning pensioner	268	-345
Nedskrivning/reaförlust försäljning av verksamheter i Ryssland	1 012	3 230
Övrigt	166	265
Summa	**13 513**	**15 530**

1) Inklusive MSEK -4 (57) från avvecklad verksamhet

2) Redovisas som jämförelsestörande poster och årets resultat från avvecklad verksamhet i resultaträkningen se Not 30 Jämförelsestörande poster

	2023	2022
c. Discontinued Operations: nettoinvestering i kreditportfölj etc.		
Nyfinansiering[3]	17 590	64 074
Amorteringar och avslutade kontrakt	13 986	50 984
Summa	**-3 604**	**-13 090**

3) Avser i huvudsak finansiering av kunders köp till och med mars 2023

	2023	2022
d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter[4]		
Försäljning av verksamheter	5 551	139
Förvärv av verksamheter	54	907
Summa	**5 605**	**-768**

4) Se Not 21 "Förvärvade och avyttrade verksamheter"

	2023	2022
e. Fordon och tjänster, förvärv av anläggningstillgångar		
Investeringar i anläggningstillgångar[5]	12 088	-8 156
Försäljning av anläggningstillgångar	396	72
Investeringar i aktier i övriga bolag	-442	-196
Summa	**-12 134**	**-8 280**

5) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 2 808 (2 314)

KONCERNENS NOTER

NOT 20 – KASSAFLÖDESANALYS, FORTS.

	2023	2022
f. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter		
Minskning av kortfristig upplåning	–29 796	–41 240
Ökning av kortfristig upplåning	23 191	22 888
Minskning av långfristig upplåning	–29	–3 783
Ökning av långfristig upplåning	16 134	35 088
Leasingskulder	–1 317	–1 364
Summa	**8 183**	**11 589**

Avstämning av skulder i finansieringsverksamheten

2022	Ingående balans	Förvärvade eller avyttrade lån under året	Kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande: Valutakurs-förändringar	Ej kassaflödespåverkande: Om-klassificeringar	Ej kassaflödespåverkande: Nya leasingavtal	2023 Utgående balans
Långfristiga räntebärande skulder[6]	72 450	–16 754	16 105	–80	–8 569	–	63 152
Kortfristiga räntebärande skulder[6] [7]	45 053	– 9 367	–6 605	–236	8 569	–	37 414
Leasingskulder	5 539	–	–1 317	–404	–	1 360	5 178
	123 042	**–26 121**	**8 183**	**–720**	**0**	**1 360**	**105 744**
Likvida medel	22 489 [8]	–	3 705	–1 402	–	–	24 792
Summa	**145 531**	**–26 121**	**11 888**	**–2 122**	**0**	**1 360**	**130 536**

2021	Ingående balans	Förvärvade eller avyttrade lån under året	Kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande: Valutakurs-förändringar	Ej kassaflödespåverkande: Om-klassificeringar	Ej kassaflödespåverkande: Nya leasingavtal	2022 Utgående balans
Långfristiga räntebärande skulder[6]	57 753	–	31 305	4 049	–20 657	–	72 450
Kortfristiga räntebärande skulder[6] [7]	36 466	2 504	–18 352	3 778	20 657	–	45 053
Leasingskulder	5 542	–	–1 364	–44	–	1 405	5 539
	99 761	**2 504**	**11 589**	**7 783**	**0**	**1 405**	**123 042**
Likvida medel	29 262	–	–7 570	797	–3 364 [8]	–	19 125 [8]
	129 023	**2 504**	**4 019**	**8 580**	**–3 364**	**1 405**	**142 167**

6) Se Not 22 "Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter".
7) Exkluderar upplupen ränta på MSEK 896, interna lån på MSEK 401, och cashpoolskulder på MSEK 52.
8) Den ingående balansen om MSEK 22 489 inkluderar MSEK 3 364 som omklassificerades till tillgångar som innehas för försäljning under 2022.

	2023	2022
g. Likvida medel		
Kassa och bank	4 462	8 380
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	20 330	10 745
Summa	**24 792**	**19 125**

20240513153328

NOT 21 – FÖRVÄRVADE OCH AVYTTRADE VERKSAMHETER

Förvärv av verksamheter 2023
Inga väsentliga förvärv genomfördes 2023.

Förvärv av verksamheter 2022
I nedan tabell specificeras de förvärv av verksamheter som genomförd es under 2022. Alla förvärv avsåg 100 procent av kapital- och röstandelar. Årliga intäkter och antal medarbetare avser förhållandet vid tidpunkten för transaktionen

Företag	Förvärvsdatum	Årliga intäkter	Antal medarbetare
Bilmetro AB	3 januari 2022	3 894	614
Uppsala Danmark-Säby 8:1 AB	3 januari 2022	4	-
Metrobus Aktiebolag	3 januari 2022	1	
Bilmetro Lastbilar i Hudiksvall AB	3 januari 2022	3	
Arvet Lastbilar Aktiebolag	1 december 2022	749	174
Fastighetsbolaget Bärgningsbilen 2 Örebro AB	1 december 2022	8	
Via Gjuteriets Fastighetsbolag AB	1 december 2022	-	-
Stop 134 AB	1 december 2022	6	-
Fastighetsbolaget Gilltuna Västerås AB	1 december 2022	6	-
Fastighetsbolaget Fluoret AB	1 december 2022	8	-

Nedan specificeras de förvärv som haft en väsentlig påverkan på koncernens resultat- och balansräkning. Samtliga förvärvade tillgångar och övertagna skulder har redovisats till verkligt värde.

Bilmetro AB
Scania Sverige AB förvärvade den 3 januari 2022 Bilmetro AB och tre tillhörande fastighetsbolag. Bilmetro AB var auktoriserad återförsäljare av Scanialastbilar samt av personbilsmärkena Volkswagen, Audi, ŠKODA, SEAT, CUPRA och Volkswagen Transportbilar. Personbilsaffären i Bilmetro AB såldes till Din Bil Sverige AB per 3 januari 2022. Den förvärvade verksamheten bidrog med MSEK 1 241 i omsättning och MSEK 130 i nettoresultat. I juni 2022 överfördes den förvärvade verksamheten till Scania Sverige AB.

Verkligt värde redovisat i koncernen 2022	
Materiella anläggningstillgångar	42
Varulager	261
Kundfordringar	154
Andra kortfristiga fordringar	3 063
Likvida medel	233
Långfristiga räntebärande skulder	2 631
Skulder till leverantörer	-194
Andra kortfristiga skulder	-247
Identifierbara nettotillgångar	**680**
Goodwill	96
Köpeskilling	**–776**
Likvida medel i förvärvad verksamhet	233
Erlagd likvid, netto	**–543**

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till MSEK 20 och har redovisats som administrationskostnader

KONCERNENS NOTER

NOT 21 – FÖRVÄRVADE OCH AVYTTRADE VERKSAMHETER, FORTS.

Avyttring av verksamheter 2023

Den 17 januari 2023, avyttrade Scania den finansiella verksamheten i Ryssland till företag inom Volkswagenkoncernen. Avyttringen av de finansiella verksamheterna resulterade i en nedskrivning om MSEK –2 294 som redovisades under 2022. I samband med slutförandet av avyttringen 2023 uppkom negativa valutakurseffekter om MSEK –1 012 som återfördes från "Övrigt totalresultat" till resultaträkningen (rad "Resultat från avvecklad verksamhet"). Avyttringen hade en positiv påverkan på kassaflödet om MSEK 1 150. Avyttringen av de finansiella verksamheterna i Ryssland innebär att Scania har slutfört avyttringen av all verksamhet i Ryssland.

Den 1 april 2023, sålde Scania segmentet Financial Services till TRATON, som ett led i den pågående omvandlingen av TRATON koncernen. Avyttringen av Financial Services resulterade i en vinst om MSEK 2 029 varav positiva valutakurseffekter, som tidigare redovisats inom "Övrigt totalresultat", om MSEK 1 097 har omklassificerats till resultaträkningen. Den totala vinsten om MSEK 2 029 har redovisats inom "Resultat från avvecklad verksamhet". Avyttringen hade en positiv påverkan på kassaflödet om MSEK 4 402. I december 2023 överfördes Scania Admin. de Consorcios till TRATON genom utdelning i sak och inte genom en försäljning.

Detaljer om avyttring MSEK	Financial Services	Russian operations	Total
Köpeskilling [1]	**15 227**	**4 514**	**19 741**
Bokfört värde på avyttrade nettotillgångar	14 295	4 514	18 809
Valutakursdifferenser återvunna från övrigt total resultat	1 097	–1 012	85
Realisationsresultat (inom periodens resultat avvecklad verksamhet)	**2 029**	**–1 012**	**1 017**

1) Av den totala köpeskillingen för Financial Services kvittades MSEK 9 500 mot utdelning till aktieägare.

Kassaflödeseffekt avyttringar MSEK	Financial Services	Russian operations	Total
Erhållen köpeskilling i likvida medel	5 685	4 514	10 199
Likvida medel avyttrade bolag	–1 283	–3 364	–4 647
Påverkan på koncernens likvida medel	**4 402**	**1 150**	**5 552**

Nettotillgångar vid försäljningstidpunkten MSEK	Financial Services	Russian operations	Total
Tillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	32	0	32
Materiella anläggningstillgångar	95	–	95
Uthyrningstillgångar	6 519	–	6 519
Aktier och andelar	2	0	2
Räntebärande fordringar, långfristiga	74 362	1 290	75 652
Andra fordringar, långfristiga	6 985	0	6 985
Räntebärande fordringar, kortfristiga	44 637	0	44 637
Andra fordringar, kortfristiga	6 566	97	6 663
Kortfristiga placeringar	–232	0	–232
Likvida medel	1 283	3 364	4 647
Skulder			
Räntebärande skulder, långfristiga	65 451	2	65 453
Avsättningar för pensioner	93	0	93
Andra avsättningar, långfristiga	17	0	17
Andra skulder, långfristiga	689	11	700
Räntebärande skulder, kortfristiga	55 954	3	55 957
Andra avsättningar, kortfristiga	88	0	88
Andra skulder, kortfristiga	3 662	221	3 883
Identifierbara nettotillgångar	**14 295**	**4 514**	**18 809**

20240513153329

KONCERNENS NOTER

NOT 21 – FÖRVÄRVADE OCH AVYTTRADE VERKSAMHETER, FORTS.

I nedanstående tabell specificeras de avyttringar som genomfördes 2023.

Företag	Avyttringsdatum
Russian Operations	
OOO Scania Finance	Januari 17, 2023
OOO Scania Leasing	Januari 17 2023
OOO Scania Strachovanie	Januari 17 2023
Financial Services	
Scania Credit AB	April 1, 2023
Scania Finance Holding AB	April 1, 2023
Scania Finans AB	April 1, 2023
Scania Credit Argentina S.A.U	April 1, 2023
Scania Finance Australia Pty Ltd	April 1, 2023
Scania Leasing Osterreich GmbH	April 1, 2023
Scania Osterreich Holding GmbH	April 1, 2023
Scania Finance Belgium N V	April 1, 2023
Scania Banco S A	April 1, 2023
Scania Corretora de Seguros Ltda.	April 1, 2023
SCANIA LOCAÇÃO LTDA	April 1, 2023
Scania Finance Bulgaria EOOD	April 1, 2023
Scania Finance Chile S A	April 1, 2023
Scania Financial Leasing (China) Co Ltd	April 1 2023
Scania Finance Colombia S A.S	April 1 2023
Scania Credit Hrvatska d.o o	April 1 2023
Scania Finance Czech Republic spol s r o	April 1, 2023
Scania Finance Deutschland GmbH	April 1, 2023
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	April 1, 2023
Scania Finance Great Britain Ltd	April 1, 2023
Scania Finance Magyarorszag Zrt	April 1, 2023
Scania Lizing Kft	April 1, 2023
Scania Finance Ireland Ltd	April 1, 2023
Scania Finance Israel Ltd	April 1 2023
Scania Finance Italy S.p A	April 1, 2023

Företag	Avyttringsdatum
Scania Finance Luxembourg S A	April 1, 2023
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd	April 1, 2023
Scania Finance Mexico S A de C V SOFOM E N.R	April 1, 2023
Scania Finance New Zealand Limited	April 1 2023
Scania Services del Peru S A	April 1, 2023
Scania Finance Polska Sp z o o	April 1 2023
Scania Insurance Polska Sp z o o	April 1 2023
Scanrent - Alguer de Viaturas sem Condutor S.A	April 1 2023
Scania Credit Romania IFN S A	April 1 2023
Scania Regional Agent de Asigurare S R L	April 1 2023
Scania Rent Romania S.R.L	April 1 2023
Scania Credit Singapore Pte. Ltd	April 1 2023
Scania Finance Slovak Republic s r o	April 1 2023
Scania Leasing d o.o	April 1, 2023
Scania Credit Solutions Pty Ltd	April 1 2023
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd	April 1, 2023
Scania Finance Korea Ltd.	April 1, 2023
Scania Commercial Vehicles Renting S A	April 1, 2023
Scania Finance Hispania EFC S A	April 1, 2023
Scania Finance Schweiz AG	April 1 2023
Scania Credit Taiwan Ltd	April 1, 2023
Scania Credit Solutions Tanzania	April 1, 2023
Scania Siam Leasing Co Ltd	April 1, 2023
Scania Finance Nederland B V	April 1, 2023
Scania Insurance Nederland B V	April 1 2023
TOV Scania Credit Ukraine	April 1, 2023
Scania Finance France S.A S	Maj 12 2023
Scania Location S A S	Maj 12 2023
Scania Leasing BH d o o	November 14 2023
Scania Leasing RS d o.o	November 30 2023
Scania Administradora de Consórcios Ltda	December 13, 2023

KONCERNENS NOTER

NOT 21 – FÖRVÄRVADE OCH AVYTTRADE VERKSAMHETER, FORTS.

Avyttring av verksamheter 2022

I nedanstående tabell specificeras de avyttringar som genomfördes 2022.

Företag	Avyttringsdatum
Personbilsaffären i Bilmetro AB	3 januari 2022
Traton AB	31 oktober 2022
OOO Scania Service	14 december 2022
OOO Scania-Rus	14 december 2022

Den 13 september 2022 tillkännagav Scania sin avsikt att avyttra de kommersiella och finansiella verksamheterna i Ryssland och nettotillgångarna redovisades som tillgångar som innehas för försäljning under tredje kvartalet 2022. Den 14 december 2022 avyttrades de kommersiella enheterna. Resultatet av försäljningen uppgick till MSEK –1 012, inklusive omräkningsdifferenser om MSEK –374, och har redovisats som en jämförelsestörande post i resultaträkningen, se Not 30 Jämförelsestörande poster.

Detaljer om avyttring **MSEK**	Ryssland marknadsbolag
Köpeskilling	**825**
Bokfört värde på avyttrade nettotillgångar	1 464
Valutakursdifferenser återvunna från övrigt total resultat	–374
Realisationsresultat (inom periodens resultat avvecklad verksamhet)	**–1 012**

Kassaflödeseffekt avyttringar **MSEK**	Ryssland marknadsbolag
Erhållen köpeskilling i likvida medel	825
Likvida medel avyttrade bolag	–953
Påverkan på koncernens likvida medel	**–128**

Nettotillgångar vid försäljningstidpunkten **MSEK**	Ryssland marknadsbolag
Tillgångar	
Immateriella anläggningstillgångar	0
Materiella anläggningstillgångar	132
Uthyrningstillgångar	13
Andra fordringar, långfristiga	35
Varulager	227
Andra fordringar, kortfristiga	133
Likvida medel	953
Skulder	
Andra skulder, långfristiga	3
Räntebärande skulder, kortfristiga	0
Andra skulder, kortfristiga	27
Identifierbara nettotillgångar	**1 464**

20240513153330

NOT 22 – TILLGÅNGAR SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING OCH AVVECKLADE VERKSAMHETER

Avvecklad verksamhet

I april 2023 såldes segmentet Financial Services till TRATON. Från och med 31 mars 2023 rapporteras segmentet som en avvecklad verksamhet i Scaniakoncernens resultaträkning. Årets resultat för det tidigare segmentet Financial Services ingår i Scaniakoncernens nettoresultat fram till och med den 31 mars 2023. Ett fåtal enheter avyttrades senare under året och Financial Services verksamhet i Ryssland till Volkswagen i januari 2023. Resultatet för dessa dotterbolag ingår i årets resultat från avvecklade versamheter fram till avyttringsdagen. Per den 31 december 2023 kvarstår inga tillgångar och skulder relaterade till tidigare dotterbolag inom segmentet Financial Services i tillgångar som innehas för försäljning.

Resultaträkning avvecklad verksamhet

MSEK	2023	2022
Nettoomsättning	3 146	10 823
Kostnad för sålda varor och tjänster	2 082	-7 040
Bruttoresultat	**1 064**	**3 783**
Försäljningskostnader	-542	1 988
Övriga rörelseintäkter	389	2 049
Övriga rörelsekostnader	200	1 647
Jämförelsestörande poster [1]	1 012	2 294
Rörelseresultat	**–301**	**–97**
Summa finansiella intäkter och kostnader	1	-
Resultat före inkomstskatt	**–302**	**–97**
Inkomstskatt	279	-757
Årets resultat i Financial Services	**–581**	**–854**
Realisationsresultat	**2 029**	**–**
Årets resultat från avvecklade verksamheter	**1 448**	**–854**

1) 2023 inkluderar jämförelsestörande poster inom avvecklad verksamhet med MSEK -1 012 avseende återföring av valutakursdifferenser från försäljningen av den ryska verksamheten inom Financial Services. 2022 var jämförelsestörande poster hänförliga till nedskrivningar av tillgångar samband med försäljningen av den ryska verksamheten inom Financial Services.

Kassaflödesanalys avvecklad verksamhet

MSEK	2023	2022
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-1 967	-9 982
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-4 985	-56
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	2 352	
Kassaflöde från avvecklad verksamhet	**–4 600**	**–10 038**

Tillgångar och skulder som innehas för försäljning

Den 18 december 2023 beslutades om att sälja lånefordringarna mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. Som en konsekvens av detta har dessa lånefordringarna omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning i balansräkningen per den 31 december 2023

Nettotillgångar som innehas för försäljning

MSEK	2023	2022
Räntebärande fordringar, långfristiga	55 413	-
Räntebärande fordringar, kortfristiga	44 068	1 208
Andra fordringar, kortfristiga		96
Fordran uppskjuten skatt	213	
Kortfristiga placeringar		3 364
Tillgångar som innehas för försäljning [1]	**99 692**	**4 668**
Räntebärande skulder, långfristiga		13
Räntebärande skulder, kortfristiga		224
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning [1]		**237**
Nettotillgångar som innehas för försäljning	**99 692**	**4 431**

1) 2022 avser tillgångar och skulder som innehas för försäljning nettotillgångarna i den ryska verksamheten inom Financial Services. Avyttringen slutfördes i januari 2023. För ytterligare information se Not 21 "Förvärvade och avyttrade verksamheter". Tillgångar som innehas för försäljning under 2023 avser treasurys lånefordringar mot TRATON Financial Services. Som ett resultat av denna förändring i affärsmodellen kommer nya lån att redovisas till verkligt värde till den förväntade försäljningen under första kvartalet 2024

KONCERNENS NOTER

NOT 23 – LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR SAMT ANTAL ANSTÄLLDA

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2023	2022
Styrelser och ledande befattningshavare[1]	447	411
– varav tantiem	157	151
Övriga anställda	27 319	23 306
Summa	**27 766**	**23 717**
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	8 320	8 010
– varav pensionskostnader[2]	2 487	2 602
Summa	**36 087**	**31 727**

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 644 (548).

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 26 (17) styrelser och ledande befattningshavare i Scaniakoncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 193 (193) för denna grupp.

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2023 Totalt	2023 Andel kvinnor	2022 Totalt	2022 Andel kvinnor
Sverige	22 093	26%	19 353	25%
Europa (exklusive Sverige)	17 185	15%	16 539	14%
Eurasien	214	15%	516	23%
Amerika	9 851	15%	9 804	14%
Asien	2 456	23%	1 886	22%
Afrika och Oceanien	1 825	20%	1 970	21%
Summa	**53 624**	**20%**	**50 068**	**19%**

Könsfördelning	2023	2022
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	494	414
– varav män	438	365
– varav kvinnor	56	49
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	150	134
– varav män	144	115
– varav kvinnor	6	19

Antal anställda per 31 december	2023	2022
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	31 743	30 179
Forskning och utveckling	5 927	5 857
Försäljnings- och servicebolag	20 493	19 648
Summa	**58 163**	**55 684**
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	7 329	7 180

20240513153331

NOT 24 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Scaniakoncernens närstående, i enlighet med definitionen i IAS 24 "Transaktioner med närstående", består av de enheter i vilka Scania kan utöva ett kontrollerande eller betydande inflytande över de finansiella och operativa besluten som fattas, samt av de enheter och fysiska personer som kan utöva en kontrollerande eller betydande inflytande över de finansiella och operativa besluten som fattas i Scaniakoncernen.

Scanias närstående är:

- alla företag som ingår i Volkswagenkoncernen
- intresseföretag och joint ventures

I tabellen presenteras transaktioner med enheter inom TRATON-koncernen åtskilt från transaktioner med andra dotterföretag inom Volkswagen-koncernen.

Från och med den 1 april 2023, som en följd av avyttringen av Scania Financial Services, ingår alla Scanias transaktioner med Financial Services i transaktionerna med närstående. Dessa transaktioner presenteras på raden TRATON Financial Services i tabellen.

Den 17 januari 2023 avyttrade Scania den finansiella verksamheten i Ryssland. Den 1 april 2023 avyttrade Scania Financial Services-segmentet till TRATON, som en del av den pågående omvandlingen av TRATON. Dessa transaktioner gjordes till marknadsvillkor, se Not 21 "Förvärvade och avyttrade verksamheter" för mer information om dessa transaktioner. Den 13 december 2023 överfördes Scania Admin. de Consorcios till TRATON genom en utdelning. Utdelningen bedömdes som en transaktion under gemensam kontroll och redovisades därmed i eget kapital till ett belopp motsvarande det bokförda värdet på nettotillgången i Scaniakoncernen. För att säkerställa tillgången på komponenter till batteridrivna fordon har Scania ingått ett avtal med Northvolt, som är ett intresseföretag till Volkswagen Group. Inga inköp har gjorts under 2022 och 2023.

Köp och leasing av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med TRATON-koncernen. Fordringar på TRATON avser i huvudsak kortfristiga placeringar vilka ingår i Scaniakoncernens likvida medel. Fordringar med Volkswagen-koncernen inkluderar kassa och likvida medel relaterade till tillgångar som innehas för försäljning på MSEK 3 184. Fordringar från intresseföretag och joint venture inkluderar också andra finansiella fordringar från sänder, ett intresseföretag till Scaniakoncernen, i form av ett konvertibelt lån.

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i Not 31 "Aktier och andelar i dotterbolag". Se även presentationen av Scanias styrelse och verkställande ledning samt Not 25 "Ersättningar till ledande befattningshavare". Upplysning om erhållna utdelningar samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i Not 11 "Andelar i intresseföretag och joint ventures". Upplysningar om pensionsplaner lämnas i Not 15 "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser" samt Not 23 "Löner och ersättningar samt antal anställda".

Samtliga närståendetransaktioner sker på marknadsmässiga villkor.

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Volkswagenkoncernen[1]	52	17	1 504	1 238	979	4 527	772	632
TRATON-koncernen[2]	2 148	493	2 036	341	20 786	11 152	73 311	37 597
TRATON Financial Services	2 890	-	1 137	-	109 429	-	16 136	
Intresseföretag och joint ventures	450	337	618	626	405	56	0	2

1) Exklusive TRATON-koncernen
2) Exklusive TRATON Financial Services

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 på Scanias resultat, avkastning på investerat kapital och hållbarhetsmål (ESG). Long-term incentive programmet (LTI) är en framåtblickande fyraårsplan. För CEO är en del av den rörliga årliga lönen betald av TRATON SE. CEO har rörlig bonus ersättning baserat på TRATONS avkastning på försäljning, avkastning på investerat kapital samt ett aktierelaterat program TRATON SE. Ledande befattningshavare omfattas av ITP-plan. Ledande befattningshavare som omfattas av en förmånsbestämd ITP plan omfattas även av en avgiftsbestämd pensions plan som gäller utöver allmän pens on och ITP.

Long-term incentive plan – CEO

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 priset på aktier i TRATON SE.

KONCERNENS NOTER

NOT 25 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE, FORTS.

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 aktier i TRATON SE.

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 löneåterbetalning 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 Christian Levin 54 241 (36 719) prestationsaktier avseende perioden 1 januari 2023 till 31 december 2023 när han tjänstgjort som VD för både Scania och TRATON SE. Det verkliga värdet av utfästelsen per den 31 december 2023 var TSEK 16 312 (3 801). Kostnaderna uppgick till TSEK 12 406 (2 173). Om Christian Levin hade lämnat bolaget per den 31 december 2023 hade förpliktelserna varit TSEK 4 053 (0).

Long-term incentive plan – övriga verkställande ledningen
Den långsiktiga incitamentsbonusen för resterande verkställande ledningen, har en framåtblickande fyra års plan. LTI introducerades i januari 2022. En ny prestations period inleds varje nytt räkenskapsår.

Vid inledningen av en ny prestationsperiod tilldelas övriga verkställande ledningen ett visst antal villkorsstyrda prestationsaktier. Antalet prestationsaktier beror på (i) det individuella målbeloppet för medlemmen och (i) priset för aktier i TRATON SE.

Om anställning 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 tilldelas 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 aktier i TRATON SE.

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.

Under verksamhetsåret 2023 tilldelades övriga verkställande ledningen 57 875 (29 999) prestationsaktier för perioden 1 januari 2023 till 31 december 2023. Det verkliga värdet av utfästelsen per den 31 december 2023 var TSEK 11 604 (5 278). Kostnaderna för planen uppgick till TSEK 7 433 (4 184). Om de verkställande ledningen hade lämnat bolaget per den 31 december 2023 hade förpliktelserna varit TSEK 5 403 (2 030).

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.

Pensionsålder
Den verkställande direktören omfattas av ITP-planen (ITP2) 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 (ITP2) omfattas även av en avgiftsbestämd pensionsplan med premiebetalning som längst till 65 år samt, en mindre del, med premiebetalning som längst till 60 år. Medlemmar av den verkställande ledningen med avgiftsbestämd ITP (ITP1) omfattas även av en avgiftsbestämd pensionsplan med premiebetalning som längst till 65 år.

20240513153332

KONCERNENS NOTER

NOT 25 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE, FORTS.

Ersättningar till ledande befattningshavare	2023		2022	
TSEK	Verkställande direktor	Övriga verkställande ledningen	Verkställande direktör	Övriga verkställande ledningen
Fast lön	6 791	25 872	6 489	21 329
Rörlig lön	10 316	38 862	5 150	27 528
LTI	12 406	7 433	2 173	4 184
Övriga ersättningar [1]	340	2 753	348	1 521
Summa lön och arvode	**29 853**	**74 920**	**14 160**	**54 562**
Pensionskostnader avgiftsbestämd pension [2]	8 105	8 895	7 740	7 135
Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP) [3]	491	3 200	494	2 564
Totala pensionskostnader	**8 596**	**12 095**	**8 234**	**9 699**
Pensionsförpliktelser	**6 156**	**25 812**	**5 024**	**25 257**

1) Skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidn ngar etc
2) Årspremier enligt avgiftsbestämt pensionssystem samt ITPK-avgiftsbestämd del av ITP-planen
3) Premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspensionen enligt ITP-planen

Styrelsearvode, TSEK	2023	2022
Styrelseordförande		
Dr Michael Jackstein [1]		
Annette Danielski [2]		-
Ledamöter		
Christian Levin		-
Lilian Fossum Biner	700	700
Gunnar Kilian		-
Julia Kuhn-Piech	550	550
Nina Macpherson	700	700
Christian Porsche	550	550
Mark Philipp Porsche	550	550
Stephanie Porsche-Schroder	700	700
Peter Wallenberg Jr	550	550

1) Dr Michael Jackstein valdes till styrelsens ordförande den 4 maj, 2023
2) Annette Danielski avgick den 1 April 2023

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.

	2023		2022	
Revisionsfirma	EY	Övriga revisorer	EY	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	55 [1]	1 [2]	48 [3]	4 [4]
Revisionsverksamhet utover revisionsuppdrag	1	1	1	0
Skatterådgivning	0	1	1	4
Övriga tjänster	0	0	1	0
Summa	**56 [3]**	**4 [4]**	**50 [3]**	**9 [4]**

1) Varav MSEK 3 (12) avseende avvecklad verksamhet
2) Varav MSEK 1 (2) avseende avvecklad verksamhet
3) Varav MSEK 4 (12) avseende avvecklad verksamhet
4) Varav MSEK 1 (2) avseende avvecklad verksamhet

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 likviditets-, valuta-, ränte-, kredit- och refinansieringsrisk, vilka regleras i av Scanias styrelse fastställda koncernpolicyer.

Under 2023 har Financial Services sålts till TRATON vilket i stor utsträckning påverkar de finansiella riskerna för Scania som redogörs för i denna not.

Den 18 december togs även beslutet att sälja lånefordringar mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. Som en konsekvens av detta har dessa lånefordringar omklassificerats till tillgångar som innehas för försäljning i balansräkningen per den 31 december 2023 och har därför inte inkluderats i denna not. För mer information om tillgångar som innehas för försäljning, se Not 22 Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter.

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Finansiella 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.

Lokala likvida medel i vissa länder (t.ex. Brasilien, Kina, Indien 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 valutarörelser. 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).

Under 2023 utgjorde Scanias försäljning till länder utanför Sverige 95 (95) 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 minskade under 2023 till cirka MSEK 81 800 (54 800) på grund av försäljningen av segmentet Financial Services. De största flödesvalutorna var EUR, GBP och USD. I tabellen nedan framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2023	2022
Euro, EUR	32 200	12 300
Brittiska pund, GBP	10 300	9 400
Amerikanska dollar, USD	8 500	10 000
Mexikanska peso, (MXN)	5 400	1 300
Norska kronor, NOK	4 000	3 700
Danska kronor, DKK	3 200	2 700
Brasilianska real, (BRL)	3 200	1 000
Australiska dollar, AUD	2 800	2 200
Koreanska won, KRW	2 700	3 300
Schweiziska franc, CHF	2 700	1 900
Sydafrikanska rand, ZAR	2 600	1 900
Taiwanesiska dollar, TWD	1 600	2 100
Övriga valutor	2 600	3 000
Summa valutaexponering i rörelseresultat	**81 800**	**54 800**

Baserat på intäkter och kostnader i utländsk valuta under 2023 skulle en förändring om tio procentenheter i svenska kronor mot andra valutor, exklusive valutasäkringar, påverka rörelseresultatet om cirka MSEK 8 180 (5 480) på årsbasis. För Fordon och tjänster uppgick de totala negativa valutaeffekterna jämfört med 2022 till MSEK 4 392 (4 687).

Känslighetsanalys per valuta, Scaniakoncernen	Rörelseresultat		Nettotillgångar	
	2023	2022 [1]	2023	2022 [1]
MSEK	+/-10%	+/-10%	+/-10%	+/-10%
SEK/EUR	3 220	1 230	130	840
SEK/GBP	1 030	940	–30	140
SEK/USD	850	1 000	200	200
SEK/BRL	320	90	670	890
SEK/CNY	90	90	130	140
SEK/Övriga valutor	2 670	2 220	700	2 270

1) Resultaträkningen för 2022 har justerats på grund av omklassificeringen av Financial Services-segmentet till avvecklad verksamhet. Känslighetsanalysen på rörelseresultatet exkluderar därför rörelseresultatet i Financial Services. Eftersom balansräkningen inte har justerats inkluderas Financial Services i nettotillgångarna.

20240513153333

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

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. 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. 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 2023 till MSEK 18 000 (41 600). Under 2023 såldes segmentet Financial Services till TRATON. Till följd av detta minskade valutaexponeringen signifikant. 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 2023 var inga utländska nettotillgångar säkrade (–).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2023	2022
Brasilianska real, BRL	6 700	6 800
Amerikanska dollar, USD	2 000	2 000
Euro, EUR	1 300	2 000
Kinesiska yuan renminbi, CNY	1 300	1 200
Taiwanesiska dollar, TWD	900	900
Schweiziska franc, CHF	900	1 000
Koreanska won, KRW	700	700
Sydafrikanska rand, ZAR	600	600
Övriga valutor	3 700	4 500
Summa nettotillgångar i utländska valuta, Fordon och tjänster	**18 000**	**19 700**

Nettotillgångar, Financial Services	2023	2022
Euro, EUR		6 400
Brasilianska real, BRL		2 100
Brittiska pund, GBP		1 700
Övriga valutor		11 700
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	**–**	**21 900**

Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scaniakoncernen	**18 000**	**41 600**

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2023	2022
Rörelseresultat	175	-207
Finansiella intäkter och kostnader	277	596
Skatter	144	294
Påverkan på årets resultat	**–308**	**–509**

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 2023 bestod Scanias räntebärande tillgångar främst av 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 framst for finansiering av rörelsekapital. For att motsvara omsattningshastigheten på rorelsekapitalet anvands en kort rantebindningstid på låneportfoljen. 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 goras upp till 24 månader. Löptid på över 24 månader tar styrelsen beslut om.

Nettokassan inom Fordon och tjänster var MSEK 28 448 (11 607) vid årets slut 2023. Låneskulderna uppgick till MSEK 14 099 (11 732). Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 42 547 (23 339) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 2 (2) månader.

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 117 (98) och ränteintäkterna med cirka MSEK 227 (170) på årsbasis.

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Ränterisk inom Financial Services

Financial Servicessegmentet avyttrades 1 april 2023. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen inom Financial Servicessegmentet hade följande struktur per den 31 december 2022.

	2023		2022	
Räntebindning inom Financial Services per den 31 december	Räntebärande portfölj[1]	Räntebärande skulder[2]	Räntebärande portfölj[1]	Räntebärande skulder[2]
2022	–	–	67 250	65 795
2023	–	–	25 873	24 155
2024	–	–	17 343	16 075
2025	–	–	10 544	7 048
2026	–	–	5 055	1 536
2027 och senare	–	–	2 137	1 009
Summa	**–**	**–**	**128 202**	**115 618**

1) Inklusive operationell leasing.

2) Inklusive effekt av räntederivat. Övrig finansiering utgörs främst av eget kapital.

Scanias totala upplåning

	2023		2022	
Upplåning per den 31 december	Upplåning exkl. valutaswapavtal	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal	Upplåning inkl. valutaswapavtal
EUR	78 839	75 736	61 411	62 583
USD	5 127	145	3 794	1 430
KRW	3 747	–	3 756	179
MXN	3 024	–	1 515	–
AUD	2 540	–	1 861	–
NOK	2 369	2 416	2 035	3 915
DKK	2 199	–	2 064	–
GBP	2 096	–	6 095	4 995
COP	1 866	847	–	–
NZD	1 625	–	859	–
CNY	1 556	–	–	–
BRL	–	–	5 886	4 345
CLP	–	–	5 023	3 393
ZAR	–	–	3 102	2 837
SEK	–7 448	20 438	13 560	31 073
Övriga valutor	3 479	1 437	4 413	2 742
Summa[1]	**101 019**	**101 019**	**117 544**	**117 544**
Upplupen ränta	896	896	607	607
Summa	**101 915**	**101 915**	**118 151**	**118 151**

1) Total upplåning exkluderar MSEK 896 (607) avseende upplupna räntor.

20240513153334

KONCERNENS NOTER

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

Förlustreserv och redovisade värden brutto av finansiella tillgångar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde har minskat avsevärt under 2023 på grund av avyttringen av Financial Services segmentet. För ytterligare information om avyttringen se Not 22 Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter.

Sammanställning av nedskrivningar av finansiella tillgångar, inklusive leasingfordringar, redovisade till upplupet anskaffningsvärde.

	2023					2022				
			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	18	96	271	1 770	2 515	88	42	222	1 139	1 851
Nedskrivningar av fordringar hänförliga till avyttrad verksamhet [1]	5	-96	271	-1 166	1 898	-	-			-
Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början										
Överförts till steg 1				-		1	-17	3		19
Överförts till steg 2					-	-42	79	19	-	18
Överförts till steg 3						48	7	107		52
Bortskrivning (Utnyttjade)			-	21	21		-	60	86	146
Nya eller förvärvade finansiella tillgångar	0			164	164	151	-		869	1 020
Förändringar av modell eller riskparametrar	0				0	-	-	-	-	-
Återföringar	4			63	67	-139	12	-43	335	529
Valutakursförändringar				4	4	5	8	38	70	121
Andra förändringar inom ett steg				-		2	3	29	113	147
Förlustreserv vid årets slut	**9**	**0**	**0**	**680**	**689**	**18**	**96**	**271**	**1 770**	**2 515**

1) Avser dekonsolidering av TRATON Financial Services.

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Sammanställning av redovisade värden brutto av finansiella tillgångar, inklusive leasingfordringar, redovisade till upplupet anskaffningsvärde.

	2023					2022				
			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	85 600	2 264	998	66 792	155 654	74 652	1 394	704	59 102	135 852
Nedskrivningar av fordringar hänförliga till avyttrad verksamhet	–62 233	–2 264	–998	–54 391	–119 886	–	–	–	–	–
Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början										
Överförts till steg 1	–	–	–	–	–	331	–318	–13	–	–
Överförts till steg 2	–	–	–	–	–	–925	985	–60	–	–
Överförts till steg 3	–	–	–	–	–	–149	–178	326	–	–
Förändringar i bokfört värde brutto (p.g.a. förvärv och avyttringar, väsentliga modifieringar)	7 720	–	–	–415	7 305	7 532	153	–66	2 323	9 942
Valutakursförändringar	74	–	–	–41	33	4 159	228	107	5 367	9 860
Redovisat värde vid årets slut	**31 161**	**0**	**0**	**11 945**	**43 106**	**85 600**	**2 264**	**998**	**66 792**	**155 654**

Bokfört värde finansiella tillgångar brutto per ratingkategori

	2023					2022				
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	31 161	–	–	9 736	40 897	85 600	–	–	60 173	145 773
Kreditrisk ratingnivå 2	–	–	–	1 486	1 486	–	2 264	–	4 948	7 212
Kreditrisk ratingnivå 3	–	–	–	723	723	–	–	998	1 671	2 669
Summa	**31 161**	**0**	**0**	**11 945**	**43 106**	**85 600**	**2 264**	**998**	**66 792**	**155 654**

20240513153335

KONCERNENS NOTER

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 12 821 (12 178), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 105 (809). Huvuddelen av säkerheterna består av bankgarantier, pantbrev och liknande säkerheter. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 16 (4).

	Förfallna betalningar	
Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	**2023**	**2022**
< 30 dagar	1 142	1 110
30- 90 dagar	399	705
91 365 dagar	223	231
>1 år	272	209
Summa	**2 036**	**2 255**

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 689 (617) motsvarande 5,8 (5,4) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 93 (222)

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande

Avsättning för osäkra fordringar	**2023**	**2022**
Justerad avsättning vid årets början	617	508
Reservering för befarade förluster	149	221
Upplösning på grund av konstaterade förluster	74	136
Valutakursdifferenser	4	25
Övrigt	0	1
Avsättning vid årets slut	**689**	**617**

Transaktioner med tillgångssäkrade värdepapper
Vid årsskiftet 31 december 2022, ingick tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner, genomförda för att refinansiera segmentet Financial Services, med ett redovisat värde om MSEK 4 462 i finansiella skulder. Motsvarande redovisade värde på fordringar var MSEK 4 562. Säkerheter om totalt MSEK 4 562 tillhandahölls i samband med tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner per den 31 december 2022.

Den 31 december 2022 uppgick verkligt värde på tilldelade fordringar redovisades i balansräkningen till MSEK 4 562 . Det verkliga värdet på de associerade skulderna uppgick till MSEK 4 462 från och med det datumet. Den resulterande nettopositionen var MSEK 100.

31 December 2023 fanns inga finansiella skulder, eller säkerheter ställda i samband med tillgangssakrade värdepapperstransaktioner i, eller utanför balansräkningen

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) eller andra ramavtal med samtliga av sina motparter

Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i koncernpolicyn för Treasury samt motsvarande koncernpolicys för Volkswagen och TRATON följs

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK -775 (–886) vid utgången av 2023. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 2 045 (2 679) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 33 445 (24 365). De kortfristiga placeringarna finns främst placerade hos TRATON.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 21 219 (12 610) varav MSEK 20 841 (10 795) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 378 (1 815) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 4 463 (8 380)

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

Scanias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2023 till MSEK 59 261 (49 289). 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.

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Vid årsskiftet hade Scania en upplåning med eventuellt tillhörande rambelopp enligt följande:

	2023		2022	
Upplåning	Total upplåning	Rambelopp	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	25 785	55 437	44 287	79 389
– varav gröna obligationer	4 250	–	4 250	–
Andra obligationer	–	–	4 995	5 622
Kreditfaciliteter (EUR, SEK)	5 544	24 947	5 539	24 927
Företagscertifikat Sverige	–	10 000	–	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	16 631	8 686	16 618
Lån från Volkswagen	64 681	–	31 114	–
Banklån	5 009	–	22 923	–
Summa[1),2)]	**101 019**	**107 015**	**117 544**	**136 556**

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 24 947 (24 927).
2) Total upplåning exkluderar MSEK 896 (607) avseende upplupna räntor.

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	2023		2022
2024	37 867	2023	45 095
2025	42 944	2024	33 029
2026	17 001	2025	29 634
2027	1 155	2026	4 523
2028	8	2027	1 940
2029 och senare	2 044	2028 och senare	3 323
Summa[1)]	**101 019**		**117 544**

1) Total upplåning exkluderar MSEK 896 (607) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats. Förfallostrukturen på leasingskulder framgår av Not 10 Leasing.

	2023		2022	
Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2023	–	–	–	–185
2024	0	–379	–	–708
2025	245	–398	–	–872
2026	297	0	–	–16
2027 och senare	0	0	–	–
Summa	**542**	**–777**	**–**	**–1 781**

	2023			2022		
Framtida odiskonterade kassaflöden hänförliga till Scanias upplåning och derivat[1)]	2024	2025–2028	>2029	2023	2024–2027	>2028
Finansiella skulder	41 046	64 581	2 253	46 664	72 428	3 641
Derivat	37 144	30 504	320	32 133	32 225	275
Summa	**78 190**	**95 085**	**2 573**	**78 797**	**104 653**	**3 916**

1) Notera att tabellen inkluderar beräknade framtida räntebetalningar och överensstämmer därmed inte med värdet i balansräkningen.

20240513153336

KONCERNENS NOTER

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT

Finansiella tillgångar inom Scaniakoncernen består framst av lånefodringar till TRATON Financial Services vilka har omklassificerats som tillgångar som innehas for försaljning i balansrakningen per den 31 december 2023. Dessa tillgångar har inte inkluderats i denna not. For mer information se Not 22 Tillgångar som innehas for forsäljning och avvecklade verksamheter. 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 till TRATON Financial Services och i mindre omfattning for att finansiera sysselsatt kapital inom Fordon och tjänster. Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till risker av olika slag, vilka i stor utstrackning hanteras med olika derivatinstrument.

Scania anvander sig av derivatinstrument framst i syfte att

- Omvandla centralt upptagen uppläning i ett begransat antal valutor till de valutor i vilka de finansierade tillgangarna ar denominerade.
- Matcha rantebindningstiden for tillgångar och skulder
- 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 dar sakringsredovisning inte tillampas redovisas verkligt värdejusteringen via resultatet. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har anvants. Egetkapitalinstrument redovisas till verkligt värde enligt nivå 3 vilket innebar att icke-observerbara marknadsdata har använts och dessa uppgår till MSEK 1 349 (1 312) Långfristiga räntebärande fordringar redovisade till verkligt varde utgors av konvertibellån och har varderats enligt nivå 3 och uppgår till MSEK 475 (0) Kortfristiga placeringar har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 50 (203). Övriga tillgångar som värderats till verkligt varde avser derivat Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data an de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. Scania tillampar 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 ar redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK –844 (–950).

För finansiella instrument som redovisas till upplupet anskaffningsvärde lämnas upplysning om verkligt varde i tabellen nedan. Redovisat varde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bland annat som följd av förändringar i marknadsräntor. For att fastställa verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder har officiella marknadsnoteringar anvants för de tillgångar och skulder som omsätts på en aktiv marknad.

I de fall tillgångarna och skulderna inte omsatts 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 tillgangar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag for eventuell nedskrivning, bedoms det verkliga värdet overensstämma med det redovisade vardet. Finansiella tillgångar och skulder redovisade till upplupet anskaffningsvärde har i huvudsak värderats till verkligt värde enligt nivå 2 Finansiella skulder som varderas enligt nivå 1 består av noterade obligationer som handlas på en aktiv marknad.

Nedskrivningar av tillgångar sker endast nar det finns anledning att tro att motparten inte kommer att fullfölja sina förpliktelser enligt avtal och inte som följd av förändringar i marknadsrantor

Finansiella tillgångar och skulder som kan kvittas mot varandra består av derivat som tacks av juridiskt bindande ramavtal om nettning. Redovisade varden på tillgångar och skulder uppgår till MSEK 2 045 (2 679) respektive MSEK –2 819 (–3 565). Det belopp som kan kvittas från respektive belopp uppgår till MSEK 1 661 (1 946).

KONCERNENS NOTER

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

	2023					2022				
Koncernen, MSEK	Värderade till verkligt värde	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde	Värderade till verkligt värde	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Egetkapitalinstrument	1 349			1 349	1 349	1 312			1 312	1 312
Långfristiga räntebärande fordringar	475	380		855	855		69 690		69 690	67 688
Kortfristiga räntebärande fordringar		9 744		9 744	9 743		45 387		45 387	45 195
Icke räntebärande kundfordringar		11 288		11 288	11 288		11 363		11 363	11 363
Kortfristiga placeringar och likvida medel	50	25 713		25 763	25 385	203	24 159		24 362	24 359
Andra långfristiga fordringar [1]	1 526	114		1 641	1 638	2 157	180		2 337	2 337
Andra kortfristiga fordringar [2]	550	322		872	872	639	799		1 437	1 437
Summa tillgångar [5]	**3 950**	**47 561**		**51 512**	**51 130**	**4 310**	**151 578**		**155 888**	**153 690**
Långfristiga räntebärande skulder			63 152	63 152	63 999			72 450	72 450	71 414
Kortfristiga räntebärande skulder			38 763	38 763	38 500			45 702	45 702	45 486
Leverantörsskulder			22 204	22 204	22 204			20 441	20 441	20 441
Andra långfristiga skulder [3]	1 739			1 739	1 739	2 614			2 614	2 614
Andra kortfristiga skulder [4]	1 181		4 617	5 799	5 799	1 131		4 845	5 976	5 976
Summa skulder	**2 920**		**128 736**	**131 657**	**132 241**	**3 745**		**143 437**	**147 182**	**145 931**

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 3 283 (4 003).
2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under kundfordringar och andra kortfristiga fordringar MSEK 19 360 (20 678).
3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 5 723 (6 524).
4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 13 057 (8 713)
5) Tillgångar som innehas för försäljning på MSEK 99 480 relaterade till utlåningsportföljen mot TRATON Financial Services under 2023 ingår inte i denna tabell.

20240513153537

KONCERNENS NOTER

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

Säkringsredovisning

År 2023 och 2022 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	2023	2022
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	549	499
Lånefordringar och kundfordringar [1]	108	246
Övriga finansiella skulder	573	988
Summa	**–1 014**	**–243**

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.

	2023	2022
Ränteintäkter på finansiella tillgångar [1]	8 891	1 610
Räntekostnader på finansiella skulder [2]	6 148	311
Summa	**2 743**	**1 299**

1) MSEK 2 492 (1 137) består av ränteintäkter genererade av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde

2) MSEK –2 381 (–1 165) 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 ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner och leasing är exkluderade

NOT 29 – HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Den 1 februari 2024 erhöll Scania den slutliga domen från EU-domstolen avseende Scanias överklagande av EU-kommissionens beslut om påstådd kartellsamverkan. EU-domstolen avslog till fullo Scanias yrkande och fastställde EU-kommissionens beslut. Scania har till fullo betalt botesbelopp och ränta enligt beslut från EU-kommissionen redan 2022 varför detta beslut inte har någon ytterligare finansiell påverkan på Scanias resultat. Detta beslut påverkar inte Scanias tidigare bedömningar avseende civilrättsliga skadeståndsanspråk från kunder.

NOTE 30 – JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

Marknaden för bussar påverkades kraftigt av pandemin. Även om marknaden gradvis har återhämtat sig så är återhämtningstakten långsam, konkurrensen ökar och framtida lagstiftning kräver betydande investeringar i ny teknik

Följaktligen valde Scania att stänga ner den del av verksamheten i Słupsk, Polen, som producerar busskarosser för Scania-chassier. Tillverkningen av busskarrosser kommer successivt att avslutas fram till och med första kvartalet 2024. Detta beslut kommer varken att påverka produktionen av chassier i Słupsk eller övriga Scania verksamheter i Polen. Beslutet resulterade i avskrivningar och omstruktureringskostnader som klassificerats som jämförelsestörande poster.

Under 2023 har kostnader för civilrättsliga skadeståndsanspråk från kunder – på grund av EU-kommissionens anklagelser och trots Scanias överklaganden till EU-domstolen – uppgått till MSEK 256 i jämförelsestörande poster. För ytterligare upplysningar om EUs konkurrensrättsliga processer, se Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar i Scanias års- och hållbarhetsredovisning 2023 eller kapitel "39 Tvister/rättsliga processer" i TRATONS års- och hållbarhetsredovisning 2023.

	2023	2022
EU truck case [1]	256	176
Nedskrivning och reaförlust i Ryssland. Fordon och tjänster	6	1 126
Bussproduktion Polen	928	
Summa jämförelsestörande poster inom rörelseresultatet	**–1 178**	**–1 302**
Skatteeffekt	237	433
Summa jämförelsestörande poster inom årets resultat	**–941**	**–869**
Jämförelsestörande poster inom årets resultat från avvecklad verksamhet [3]	**–1 012**	**–2 294**
Summa jämförelsestörande poster inom årets resultat för gruppen	**–1 953**	**–3 163**

1) Under 2023 så har kostnader om MSEK 256, relaterade till civilrättsliga skadeståndsanspråk realiserats. 2022 avsåg MSEK 176 valutakursdifferenser

2) 2022 inkluderar nedskrivningar om MSEK 114 i Industrial Operations

3) Till följd av beslutet att avyttra Financial Services segmentet och den åtföljande klassificeringen av segmenten som avvecklad verksamhet under 2022 omklassificerades kostnader för nedskrivningar MSEK –2 294 till årets resultat från avvecklad verksamhet. Under 2023 har återförda valutakursdifferenser i årets totalresultat hänförliga till samma transaktion rapporterats i avvecklad verksamhet

KONCERNENS NOTER

NOT 31 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG

Nedanstående förteckning omfattar moderbolagets direkt och indirekt ägda dotterbolag per den 31 december 2023.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Arver Lastbilar AB	556557-9678	Orebro	Sverige	100
Bilmetro AB	556061-2789	Gävle	Sverige	100
Bilmetro Lastbilar i Hudiksvall AB	556564-2377	Gavle	Sverige	100
Fastighetsbolaget Bargningsbilen 2	556600-6416	Stockholm	Sverige	100
Vita Gjuteriets Fastighetsbolag AB	559348-5773	Stockholm	Sverige	100
Stop 134 AB	559129-4516	Stockholm	Sverige	100
Fastighetsbolaget Gillituna Västerås AB	556810-1942	Stockholm	Sverige	100
Fastighetsbolaget Fluoret AB	559072-7698	Stockholm	Sverige	100
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
Metrobus Aktiebolag	556328-8165	Gävle	Sverige	100
MW-hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Malardalens 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 China Holding AB	559405-5435	Södertälje	Sverige	100
Scania DCS AB	559455-0625	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Growth Capital AB	559090-6524	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Growth Capital II AB	559337-6626	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
Scania Invest AB	559456-1549	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	556593-3073	Södertälje	Sverige	100
Scania Sverige AB	556051-4621	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
Uppsala Danmark-Saby 8.1 AB	556763-6880	Gävle	Sverige	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Vindbron Arendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100
Laxå Specialvehicles AB	556548-4705	Laxå	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Vabis 118 AB	556387-4659	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	4200363460007	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 America Logistica de Transportes Ltda	29.094.173/0001-06	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Latin America Ltda	59104.901/0001-76	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	77418964-5	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	Helsinki	Finland	100
Scania Real Estate Holding Oy	2566377-5	Helsinki	Finland	100
Scania Suomi Oy	0202014-4	Helsinki	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 Ltd	824579163	Angers	Frankrike	100
Scania Middle East FZE	150175	Dubai	Forenade 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	1749110158	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 Colombia	Kanada	80
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakstan	100
Scania East Africa Ltd.	P051426902Z	Nairobi	Kenya	100

20240513153338

KONCERNENS NOTER

NOT 31 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG, FORTS.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Real Estate Kenya Ltd	PVT-XYLME96	Nairobi	Kenya	100
Lots Logistics (Guangxi) Ltd	32966526 9	Beihai Guangxi Province	Kina	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co Ltd	440101400126397	Guangzhou	Kina	100
Scania Sales (China) Co Ltd	110000450007661	Beijing	Kina	100
Scania (Hong Kong) Ltd	120598/	Hongkong	Kina	100
Scania Production (China) Co Ltd	91360924764233361N	Rugao City	Kina	100
Scania Hrvatska d o o	080213915	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118407	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S A	B53 044	Munsbach	Luxemburg	100
Scania Real Estate Holding Luxembourg S à r l	B160795	Munsbach	Luxemburg	100
Scania Makedonija d o o e l	7027532	Ilinden	Nordmakedonien	100
Scania (Malaysia) Sdn Bhd	515600-D	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Maroc S A	0610047	Casablanca	Marocko	100
Scania Comercial, S A de C V	SCO031124MF5	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	50950353	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	50687925	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	996030545	Oslo	Norge	100
Scania New Zealand Limited	9429047066823	Wellington	Nya Zeeland	100
Scania Real Estate New Zealand Limited	9429051425609	Auckland	Nya Zeeland	100
Scania del Perú S A	20101363008	Lima	Peru	100
LOTS Perú S A	20610358790	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 Słupsk S A	KRS0000083601	Słupsk	Polen	100
Scania Portugal Unipessoal Lda	PT502929995	Santa Iria de Azoia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliarios S A	PT508948118	Vialonga	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S R L	J23/2019/29.07.2011	Ciorogarla	Rumänien	100
Scania Romania S R L	J23/588/27.04.2004	Ciorogarla	Rumänien	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.674-8	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Senegal SUARL	SN.DKR.2016.B.25841	Dakar	Senegal	100
Scania Srbija d o o	17333321	Kragujevac	Serbien	100
Scania Singapore Pte Ltd	200309593R	Singapore	Singapore	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
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 S A	A59596734	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Real Estate Hispania S L U	B36882003	San Fernando de Henares	Spanien	100
SLA Treasury Spain S L U	B67626788	Barcelona	Spanien	100
Scania Great Britain Ltd	837017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate (UK) Ltd	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd	2792706	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd	1995/001275/07	Aeroton	Sydafrika	100
Scania Korea Group Ltd	110111-5304b8	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	Samutprakarn	Thailand	100
Scania Manufacturing (Thailand) Co Ltd	0115560001375	Samutprakarn	Thailand	100
Scania Czech Republic s r o	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s r o	24196746	Prag	Tjeckien	100
LOTS Germany GmbH	HRB 29143	Koblenz	Tyskland	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	37437108	Lviv	Ukraina	100
TOV Donbas-Scan Service	34516735	Makiyivka	Ukraina	100
Scania Hungaria Kft	10415677	Biatorbagy	Ungern	100
Scania Real Estate Hungaria Kft	13 09 139691 9	Biatorbagy	Ungern	100
Scanexpo International S A	214906910012	Montevideo	Uruguay	100
LOTS Ventures USA Inc	87-3364676	Wilmington/DE	USA	100
LOTS SPV USA LLC	87-3375105	Wilmington/DE	USA	70
Bellwether Forest Products LLC	81-3365588	Camden/SC	USA	70
Scania USA Inc	06-1288161	San Antonio/TX	USA	100
Scania Holding Inc	4019619	Wilmington/DE	USA	100
Scania de Venezuela S A	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95479y	Bruck am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN366024x	Bruck am Gebirge	Österrike	100

Vilande bolag är inte inkluderade

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

Resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	2023	2022
Administrationskostnader		–	–
Rörelseresultat		–	–
Finansiella intäkter och kostnader	1	6 215	9 540
Resultat efter finansiella poster		6 215	9 540
Koncernbidrag		–24	–40
Skatt		–	–
Årets resultat		**6 191**	**9 500**

Rapport över totalresultat

Januari–december, MSEK	2023	2022
Årets resultat	6 191	9 500
Övrigt totalresultat	–	–
Årets totalresultat	**6 191**	**9 500**

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2023	2022
Tillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterföretag	2	8 435	8 435
Omsättningstillgångar			
Fordran på dotterföretag	3	7 026	15 621
Fordran på moderbolag		1 332	1 014
Summa tillgångar		**16 793**	**25 070**
Eget kapital	4		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		7 482	12 450
Årets resultat		6 191	9 500
Summa eget kapital		**16 793**	**25 070**
Kortfristiga skulder			
Övriga skulder		–	–
Summa eget kapital och skulder		**16 793**	**25 070**

20240513153339

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

Förändringar i eget kapital

	Bundet kapital			
2023, MSEK	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Summa
Ingående eget kapital	2 000	1 120	21 950	25 070
Årets totalresultat			6 191	6 191
Kapitaltillskott			1 332	1 332
Utdelning			15 800	15 800
Utgående kapital per den 31 december 2021	**2 000**	**1 120**	**13 673**	**16 793**

	Bundet kapital			
2022, MSEK	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Summa
Ingående eget kapital	2 000	1 120	15 024	18 144
Årets totalresultat	-	-	9 500	9 500
Kapitaltillskott			1 014	1 014
Utdelning	-		-3 588	3 588
Utgående kapital per den 31 december 2021	**2 000**	**1 120**	**21 950**	**25 070**

Kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	Not	2023	2022
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		6 215	9 540
Icke kassaflödespåverkande poster		24	-40
Betald skatt			-
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**6 191**	**9 500**
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital			
Fordran dotterföretag		8 595	6 120
Fordran moderbolag		318	-806
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**14 468**	**2 574**
Investeringsverksamheten			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–	–
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		–	–
Finansieringsverksamheten			
Aktieägartillskott erhållet		1 332	1 014
Utbetald utdelning		15 800	3 588
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**-14 468**	**-2 574**
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.

Moderbolag

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 utgångs-punkt 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.

Dotterbolag
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 koncern-redovisningen 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 1 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2023	2022
Ränteintäkter från dotterbolag	88	33
Utdelning	6 100	9 500
Övrigt	27	7
Totalt	**6 215**	**9 540**

NOT 2 – AKTIER I DOTTERBOLAG

	Ägarandel,	Antal aktier i	Redovisat värde	
Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	%	tusental	2023	2022
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 3 – FORDRAN PÅ DOTTERFÖRETAG

	2023	2022
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	7 026	15 621
Totalt	**7 026**	**15 621**

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

20240513153340

MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER

NOT 4 – 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 5 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

	2023	2022
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	28 557	54 561
Totalt	**28 557**	**54 561**

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 (0) avseende moderbolaget.

NOT 7 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Scania AB är ett dotterbolag till TRATON Sweden AB med org.nr. 559321-4629 med säte i Södertälje, Sverige.

Koncernredovisning för TRATON-koncernen finns tillgängligt på webbplatsen www.volkswagenag.com.

Transaktioner med närstående bestod av utdelning och erhållna kapitaltillskott från TRATON Sweden AB. Utdelning uppgick till MSEK 15 800 (3 588). Erhållet kapitaltillskott 2023 uppgick till MSEK 1 332 (1 014).

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår till årsstämman 2024 att ett sammanlagt belopp om MSEK 7 903 utdelas till aktieägarna som kontant utdelning.

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	7 482
Årets resultat	6 191
Övrigt totalresultat	–
Summa	**13 673**
Disponeras enligt följande:	
Till aktieägarna utdelas MSEK	7 903
Till nästa år balanseras	5 770
Summa	**13 673**

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget, Scania AB, följande egna kapital:

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	5 770
Summa	**8 890**

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 67, och hållbarhetsredovisning i enlighet med Global Reporting Initiative, GRI, se GRI-index på sidorna 160–162.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 4 mars 2024. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 7 maj 2024.

Södertälje, 4 mars 2024

Christian Levin
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Dr. Michael Jackstein
Styrelsens ordförande

Gunnar Kilian
Styrelseledamot

Julia Kuhn-Piëch
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 4 mars 2024
Ernst & Young AB

Helene Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

20240513153413

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 2023. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 56–129 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 2023 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 2023 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.

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.

REVISIONSBERÄTTELSE

Särskilt betydelsefullt område, koncernen

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 redovisas intäkterna som operationell leasing över den kontrakterade löptiden för åtagandet då kontrollen bedöms vara kvar hos Scania. Bedömningar och uppskattningar krävs för att Scania ska kunna fastställa värdet på återköpsåtagandet och därmed även intäkten som ska redovisas över tid. För service- och reparationskontrakt redovisas intäkterna i takt med att 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 redovisas över tid och dessa tillämpas inom hela koncernen. Upplysningar i koncernens noter avseende Redovisningsprinciper framgår av Not 1, Kritiska bedömningar och uppskattningar framgår av Not 2, Övriga avsättningar framgår av Not 16 och i Not 17 framgår Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter. Till följd av 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 data i modellerna mot underliggande kontrakt samt testat fullständigheten i modellerna. • Avstämning av modellerna mot redovisade värden i resultat- och balansräkningar. Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

20240513153422

REVISIONSBERÄTTELSE

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen
Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–55 samt 134–176. 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 otill-räckliga, 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.

REVISIONSBERÄTTELSE

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 2023 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 4 mars 2024
Ernst & Young AB

Heléne Siberg Wendin

Heléne Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

20240513153543

NYCKELTAL

Scania presenterar vissa finansiella nyckeltal som används för att förklara relevanta trender och koncernens prestation, av vilka inte alla är definierade enligt IFRS eftersom dessa ger relevant information om Scanias verksamhet. Scania beräknar dessa nyckeltal genom att göra vissa justeringar av balans- och resultaträkningsposter. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt är dessa inte alltid jämförbara med de mått som används av andra företag. Dessa finansiella nyckeltal bör därför inte ses som ersättning för nyckeltal som definieras enligt IFRS. Följande viktiga finansiella och icke-finansiella nyckeltal har definierats för Scaniakoncernen och segmentet Fordon och tjänster för räkenskapsåret 2023:

- Rörelsemarginal, Scaniakoncernen och Fordon och tjänster
- Soliditet, Scaniakoncernen
- Nettoskuldsättning och nettolikviditet, Scaniakoncernen och Fordon och tjänster
- Nettoskuldsättningsgrad, Scaniakoncernen och Fordon och tjänster
- Kapitalomsättningshastighet, Fordon och tjänster
- Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster
- Avkastning på operativt kapital, Fordon och tjänster

Vissa nyckeltal som rörelsemarginal, kapitalomsättningshastighet, avkastning på sysselsatt kapital och avkastning på operativt kapital är även presenterade "exklusive jämförelsestörande poster". Nyckeltalen presenteras med justeringar för att säkerställa transparens. Justeringarna avser vissa poster i de finansiella rapporterna som enligt Scanias uppfattning, bör presenteras för att möjliggöra en mer rättvisande bedömning av det ekonomiska resultatet. Justeringarna inkluderar, engångshändelser med en väsentlig inverkan på Scaniakoncernens resultat. Se definitioner av nyckeltal på sidan 136 och Not 30 "Jämförelsestörande poster"

Scania sålde Financial Services segmentet till TRATON 1 april 2023. Eftersom Financial Services segmentet klassificerades som en avvecklad verksamhet så har resultaträkningen för år 2022 justerats. Nyckeltalen och de finansiella måtten har omräknats på grund av detta.

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Scaniakoncernen										
Rörelsemarginal, % [1]	12,2	7,9	7,7	7,1	11,5	10,1	10,1	6,1	10,2	9,5
- exkl. jämförelsestörande poster, % [1][2]	12,7	8,8	11,3	7,1	11,5	10,1	10,1	9,7	10,2	9,5
Soliditet, %	27,2	27,4	26,5	26,1	25,5	27,1	28,3	26,0	26,8	31,4
Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) exkl. avsättning för pension, MSEK [3]	28 106	11 594	70 125	63 356	-75 799	-63 351	51 581	-49 788	42 183	-35 780
Nettoskuldsättningsgrad [3]	0,35	0,15	1,03	-1,03	1,24	-1,17	-1,03	-1,18	-1,11	-0,86
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, % [1]	12,1	7,7	6,4	6,4	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4
- exkl. jämförelsestörande poster, % [1][2]	12,7	8,5	10,1	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,08	2,05	1,90	1,71	2,24	2,44	2,45	2,31	1,99	2,18
Kapitalomsättningshastighet, gånger exkl. jämförelsestörande poster, % [2]	2,08	1,97	1,80	1,62	2,11	2,28	2,28	2,21	1,99	2,18
Avkastning på sysselsatt kapital, % [4]	31,5	18,9	14,0	12,9	25,4	24,1	24,4	14,0	19,3	19,9
Avkastning på sysselsatt kapital, exkl. jämförelsestörande poster, % [2][4]	32,6	19,8	19,9	12,2	24,0	22,6	22,7	21,4	19,3	19,9
Avkastning på operativt kapital, % [4]	37,6	22,8	20,3	17,3	33,2	31,3	32,5	15,6	25,6	24,5
Avkastning på operativt kapital, exkl. jämförelsestörande poster, % [2][4]	39,2	23,8	29,2	16,0	30,8	28,6	29,3	25,2	25,6	24,5
Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) exkl. avsättning för pension, MSEK [3]	28 448	11 607	25 520	21 824	17 057	16 926	17 058	10 954	7 579	12 139
Nettoskuldsättningsgrad [3]	0,35	0,16	0,43	0,39	0,32	0,34	0,29	0,31	0,24	0,35

1) Justerat för avsättningar kopplade till jämförelsestörande poster, se Not 30
2) 2017 års siffror är justerade för de förändringar som gjorts i resultaträkningen 2018
3) 2018 års siffror har justerats till följd av de förändringar som uppstått som ett resultat av anpassningen till Volkswagen avseende presentation av kassaflödet 2019.

NYCKELTAL

Scaniakoncernen

Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) exkl. avsättning för pensioner [3]	2023	2022
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	971	1 762
Likvida medel	15 061	13 582
Skulder Volkswagenkoncernen	118 066	95 205
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	–4	–10
	134 094	**110 540**
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	67 056	61 458
Kortfristiga räntebärande skulder	39 828	38 095
Uppskjuten ränta räntebärande skulder	–896	–607
	105 988	**98 945**
Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+)	**28 106**	**11 594**

Fordon och tjänster

Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) exkl. avsättning för pensioner [3]	2023	2022
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	17 206	5 456
Likvida medel	6 759	8 688
Skulder Volkswagenkoncernen	18 585	9 203
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	–4	–8
	42 547	**23 340**
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	9 959	10 534
Kortfristiga räntebärande skulder	4 140	1 197
	14 099	**11 731**
Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+)	**28 448**	**11 607**

Sysselsatt kapital [1]	2023	2022
Totala tillgångar	193 782	167 670
– övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar [1]	9 228	8 269
– övriga skulder	86 037	76 783
– Netto derivat	–181	–312
Sysselsatt kapital	**98 698**	**82 930**

Operativt kapital [1]	2023	2022
Totala tillgångar	193 782	167 670
Likvida medel	32 467	24 377
Rörelsens skulder		
– övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar [1]	9 228	8 269
– övriga skulder	86 037	76 783
– netto derivat	–181	–312
Operativt kapital [1]	**66 231**	**58 553**

Avkastning på sysselsatt kapital [1]	2023	2022
Rörelseresultat [1]	25 991	13 951
Finansiella intäkter	6 209	2 445
Sysselsatt kapital [1]	98 698	82 930
Avkastning på sysselsatt kapital [1]	**32,6**	**19,8**

Kapitalomsättningshastighet	2023	2020
Nettoomsättning	205 066	163 260
Sysselsatt kapital [1]	98 698	82 930
Kapitalomsättningshastighet	**2,08**	**1,97**

Avkastning på operativt kapital [1]	2023	2022
Rörelseresultat [1]	25 991	13 951
Operativt kapital [1]	66 231	58 553
Avkastning på operativt kapital [1]	**39,2**	**23,8**

20240513153444

DEFINITIONER

Finansiellt mått	Definitioner	Anledning till användande
Rörelsemarginal	Rörelseresultat i procent av nettoomsättning	Måttet återspeglar den ekonomiska utvecklingen i Scanias affärsverksamhet efter att hänsyn tagits till resursutnyttjande. Rörelsemarginalen mäter Scanias lönsamhet.
Soliditet	Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag	Måttet återspeglar finansiell risk och visar hur mycket av Scanias tillgångar som är finansierade med eget kapital och visar omfattningen av finansiell risk.
Nettoskuldsättning (-)/ nettokassa (+) exklusive avsättning för pensioner	Kort och långfristiga räntebärande skulder (exklusive avsättning för pensioner) minus likvida medel, kortfristiga placeringar och långfristiga koncernlånerna lån till bolag inom Volkswagengruppen. Ett positivt värde visar på en nettokassa	Måttet återspeglar den finansiella ställningen genom att visa relationen mellan skuldsättning och likvida medel samt kortfristiga placeringar.
Nettoskuldsättningsgrad	Nettoskuldsättning (-) eller nettokassa (+) i relation till totalt eget kapital	Måttet återspeglar skuldsättningsgraden och visar nivån av finansiell risk.
Sysselsatt kapital	Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder	Måttet visar hur mycket av det totala kapitalet som används i verksamheten
Operativt kapital	Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.	Måttet visar nivån av likvida medel som används i den dagliga verksamheten. Det visar på Scanias förutsättningar att uppfylla sina kortsiktiga förpliktelser och finansiera sin verksamhet
Kapitalomsättningshastighet	Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital	Måttet visar på hur effektivt Scania genererar avkastning på investerat kapital från aktieägarna
Avkastning på sysselsatt kapital	Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital	Måttet återspeglar avkastningen som genereras av de tillgångar som används i verksamheten
Avkastning på operativt kapital	Rörelseresultat i procent av operativt kapital.	Måttet återspeglar Scanias lönsamhet.

Geografiska områden

Europa: Albanien, Belgien, Bosnien och 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, Ukraina.

Asien: Bahrain, Bangladesh, Brunei, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jemen, Jordanien, Kina, Kuwait, Laos, Libanon, Malaysia, 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, Guatemala, Honduras, Kanada, 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, Senegal, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

FLERÅRSÖVERSIKT

Belopp i MSEK om ej annat anges	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	135 796	96 959	88 313	80 349	105 404	91 583	78 869	73 363	65 100	53 211
Eurasien	1 667	2 553	9 840	6 671	8 162	9 003	7 081	3 291	2 623	5 319
Amerika[1]	38 450	34 272	23 712	17 216	22 267	17 357	14 348	10 746	11 799	17 648
Asien	17 577	15 873	13 863	13 556	12 813	14 922	16 708	13 187	13 044	12 155
Afrika och Oceanien	14 282	12 280	10 921	8 451	10 872	9 854	8 927	8 358	7 991	6 952
Justering för hyresintäkter[2]	–2 706	1 324	–503	–1 118	–7 099	–5 593	–2 567	–5 018	–5 660	–3 234
Totalt	**205 066**	**163 260**	**146 145**	**125 125**	**152 419**	**137 126**	**123 366**	**103 927**	**94 897**	**92 051**
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	24 813	12 649	9 100	7 764	15 977	12 392	11 160	5 309	8 601	7 705
Totalt[4]	**24 807**	**12 649**	**11 294**	**8 887**	**17 488**	**13 832**	**12 434**	**6 324**	**9 641**	**8 721**
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	12,1	7,7	6,4	6,4	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4
– justerat för jämförelsestörande poster[3]	12,7	8,5	10,1	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4
Totalt[4]	**12,2**	**7,8**	**7,7**	**7,1**	**11,5**	**10,1**	**10,1**	**6,1**	**10,2**	**9,5**
Finansnetto	–1 564	–153	–478	–1 060	–1 012	–513	–352	–361	–532	–399
Nettoresultat från kvarvarande verksamheter	15 858	8 712	–	–	–	–	–	–	–	–
Nettoresultat för koncernen	17 306	7 858	7 176	5 400	12 384	9 734	8 705	3 243	6 753	6 009

Belopp i MSEK om ej annat anges	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	–12 780	–9 909	–7 458	–6 528	–7 245	–7 602	–6 682	–7 199	–7 043	–6 401
Aktivering	2 808	2 314	1 986	1 624	1 788	1 996	1 367	1 682	1 863	1 454
Avskrivning	–1 264	–1 204	–939	–744	–706	–728	–454	–387	–393	–357
Forsknings- och utvecklingskostnader	**–11 236**	**–8 799**	**–6 411**	**–5 648**	**–6 162**	**–6 334**	**–5 769**	**–5 904**	**–5 573**	**–5 304**
Nettoinvesteringar genom förvärv (+)/ avyttringar av verksamheter (-)	–5 605	768	45	27	0	–2	32	0	125	154
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	12 134	8 280	8 664	8 131	7 518	7 139	5 905	7 864	7 612	5 561
Kassaflöde, Fordon och tjänster	25 922	–4 516	5 688	9 180	10 994	3 718	5 696	3 427	4 376	4 690
Lageromsättningshastighet, gånger[5]	5,9	5,8	5,9	5,0	5,2	5,2	5,4	5,4	5,3	5,4

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) Se Not 30 Jämförelsestörande poster för en specifikation av jämförelsestörande poster.
4) Fram till och med 2021 ingår Financial Services segmentet i rörelseresultatet och rörelsemarginalen.
5) Beräknad som nettoomsättning i förhållande till genomsnittligt lager.

20240513153453

FLERÅRSÖVERSIKT

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Antal producerade fordon										
Lastbilar	97 065	82 827	89 528	67 106	89 276	92 679	87 454	75 452	72 382	75 287
Bussar	5 218	5 315	3 190	5 430	7 719	8 696	8 327	8 488	6 964	6 921
Totalt	**102 283**	**88 142**	**92 718**	**72 536**	**96 995**	**101 375**	**95 781**	**83 940**	**79 346**	**82 208**
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	57 092	43 294	42 365	36 747	58 851	52 016	48 436	49 102	43 082	34 008
Eurasien	1 159	1 410	7 724	5 148	5 763	8 006	6 748	3 233	2 583	5 964
Amerika[6]	17 590	21 092	21 201	12 173	14 905	12 725	9 701	7 022	8 118	16 150
Asien	9 549	9 333	9 649	9 072	7 703	10 464	13 175	9 287	11 514	12 889
Afrika och Oceanien	6 262	5 109	4 991	3 759	4 458	4 784	4 412	4 449	4 465	4 004
Totalt	**91 652**	**80 238**	**85 930**	**66 899**	**91 680**	**87 995**	**82 472**	**73 093**	**69 762**	**73 015**
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	1 750	1 344	1 606	1 827	2 099	2 212	2 009	2 094	1 917	1 361
Eurasien	0	6	40	84	109	344	365	62	94	105
Amerika[6]	2 186	2 328	1 526	2 182	3 422	2 805	2 302	2 350	2 123	2 542
Asien	631	526	350	582	1 062	2 058	2 821	2 568	1 806	1 620
Afrika och Oceanien	508	790	914	511	1 085	1 063	808	1 179	859	1 139
Totalt	**5 075**	**4 994**	**4 436**	**5 186**	**7 777**	**8 482**	**8 305**	**8 253**	**6 799**	**6 767**
Totalt antal levererade fordon	**96 727**	**85 232**	**90 366**	**72 085**	**99 457**	**96 477**	**90 777**	**81 346**	**76 561**	**79 782**

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	7 440	6 305	4 846	3 807	4 150	5 968	3 938	3 272	2 664	2 823
Amerika	2 538	3 788	2 719	2 439	2 874	2 667	1 368	1 727	3 180	3 176
Övriga marknader	3 893	3 307	4 221	4 745	3 128	4 174	3 215	2 801	2 641	2 288
Totalt	**13 871**	**13 400**	**11 786**	**10 991**	**10 152**	**12 809**	**8 521**	**7 800**	**8 485**	**8 287**
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU27)[7]										
Lastbilar	342 062	296 671	246 829	231 742	323 357	322 276	303 909	302 527	265 769	223 187
Bussar	31 522	26 382	27 283	26 311	34 393	30 632	29 728	29 141	27 928	24 815
Antal anställda per 31 december[8]										
Produktion och centrala staber	31 743	30 179	28 340	25 825	25 224	25 941	24 298	21 736	20 453	19 304
Forskning och utveckling	5 927	5 857	5 249	4 229	4 651	4 203	3 908	3 900	3 801	3 671
Försäljnings- och servicebolag	20 493	19 648	19 205	18 896	20 345	20 966	20 166	19 718	19 331	18 395
Summa Fordon och tjänster	**58 163**	**55 684**	**52 794**	**48 950**	**50 220**	**51 110**	**48 372**	**45 354**	**43 585**	**41 370**
Financial Services	**–**	**–**	**1 206**	**1 061**	**1 058**	**993**	**891**	**889**	**824**	**759**
Totalt	**58 163**	**55 684**	**54 000**	**50 011**	**51 278**	**52 103**	**49 263**	**46 243**	**44 409**	**42 129**

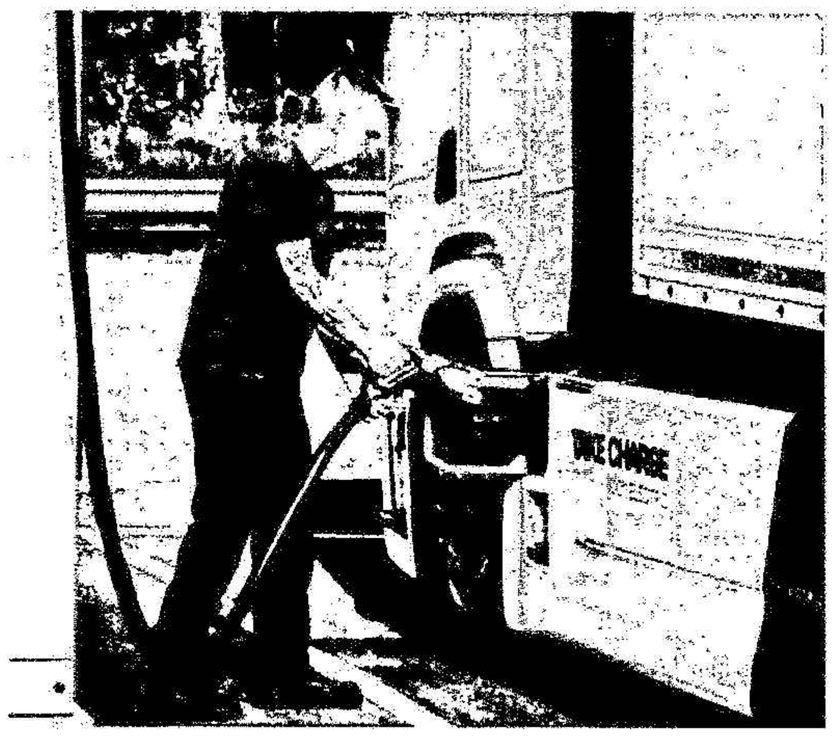
6) Avser Latinamerika
7) EU27 - 27 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Malta plus Norge, Schweiz, Storbritannien och Island)
8) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal

Innehåll

140 Hållbarhetsstyrning och nyckeltal
141 Science-based target–användningsfasen
142 Energieffektivitet
143 Förnybara bränslen och elektrifiering
144 Smarta och säkra transporter
145 Miljöpåverkan
148 Social hållbarhet
149 Hantering av mänskliga rättigheter
150 Hållbarhet i leveranskedjan
151 Social dialog
152 Mångfald och inkludering
153 Hälsa och säkerhet
154 Affärsetik
155 Hållbarhets- och ESG-upplysningar
157 Redovisningsprinciper
159 Hållbarhetsindex
160 GRI index
163 TCFD index
164 Scanias information om EU:s taxonomiförordning
175 Revisors rapport över hållbarhetsredovisning

HÅLLBARHETS-REDOVISNING

20240513153446



HÅLLBARHETS-STYRNING OCH NYCKELTAL

18
Hållbarhetsnyckeltal

Scania har ingen separat hållbarhetsstrategi. Istället är hållbarhet kärnan i vår affärsstrategi som syftar till att anpassa våra mål och aktiviteter till 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.

Inriktningen för Scanias hållbarhetsarbete de närmaste tio åren styrs av vår sociala och miljömässiga påverkan och dialogen med våra intressenter. 2016 etablerade vi Scanias hållbarhetsråd (Scania Sustainability Board, SSB), 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: dekarbonisering i den egna verksamheten och i leveranskedjan, hållbara transporter, social hållbarhet och cirkulär ekonomi. Vi mäter och följer upp resultaten av Scanias hållbarhetsarbete i förhållande till fastställda mål. För uppföljningen har vi valt ut 18 nyckeltal inom hållbarhetsområden kopplade till våra mest väsentliga områden baserat på Scanias påverkan, risk och produkternas livscykel. Avsnittet kompletteras med en tabell med ytterligare, mer omfattande ESG-information som inkluderar absoluta siffror (läs mer på sidorna 155–156). Risker och möjligheter relaterade till hållbarhet hanteras och integreras i Scanias generella riskprocess, i vissa fall med stöd av ytterligare processer, exempelvis inom inköp.

Dokument och policyer som rör hållbarhet finns tillgängliga på Scanias webbplats (läs mer på Scania.com). Scanias bolagsstyrningsråd (Corporate Governance Board) rapporterar direkt till verkställande ledningen och godkänner alla Scanias policyer (läs mer på sidan 43). Under 2020 antog Scania Science-based targets för dekarbonisering. Dessa mål är integrerade i våra affärsmål och fungerar som en vägledning till investeringsbeslut inom samtliga affärsområden, från produktion och logistik till produktutveckling och försäljning. Under 2022 satte Scania upp mål för dekarbonisering i leveranskedjan till 2030 i det europeiska produktionssystemet (läs mer på Scania.com). Under 2023 stärkte vi vårt engagemang ytterligare genom att omvandla dessa mål till obligatoriska inköpskrav (läs mer på sida 12). 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 denna ambition kan tillgängligheten och kvaliteten på data vara utmanande. Där omfattningen är begränsad strävar vi efter att utöka insamlingen i takt med att datakvaliteten förbättras. För varje hållbarhetsnyckeltal finns en förklarande definition i "Definitioner för hållbarhetsnyckeltal" på varje sida. Definitioner för den kompletterande ESG-tabellen (sidorna 155–156) finns i avsnittet Redovisningsprinciper (sidorna 157–158). Alla mål följs regelbundet upp av Scanias ledning.

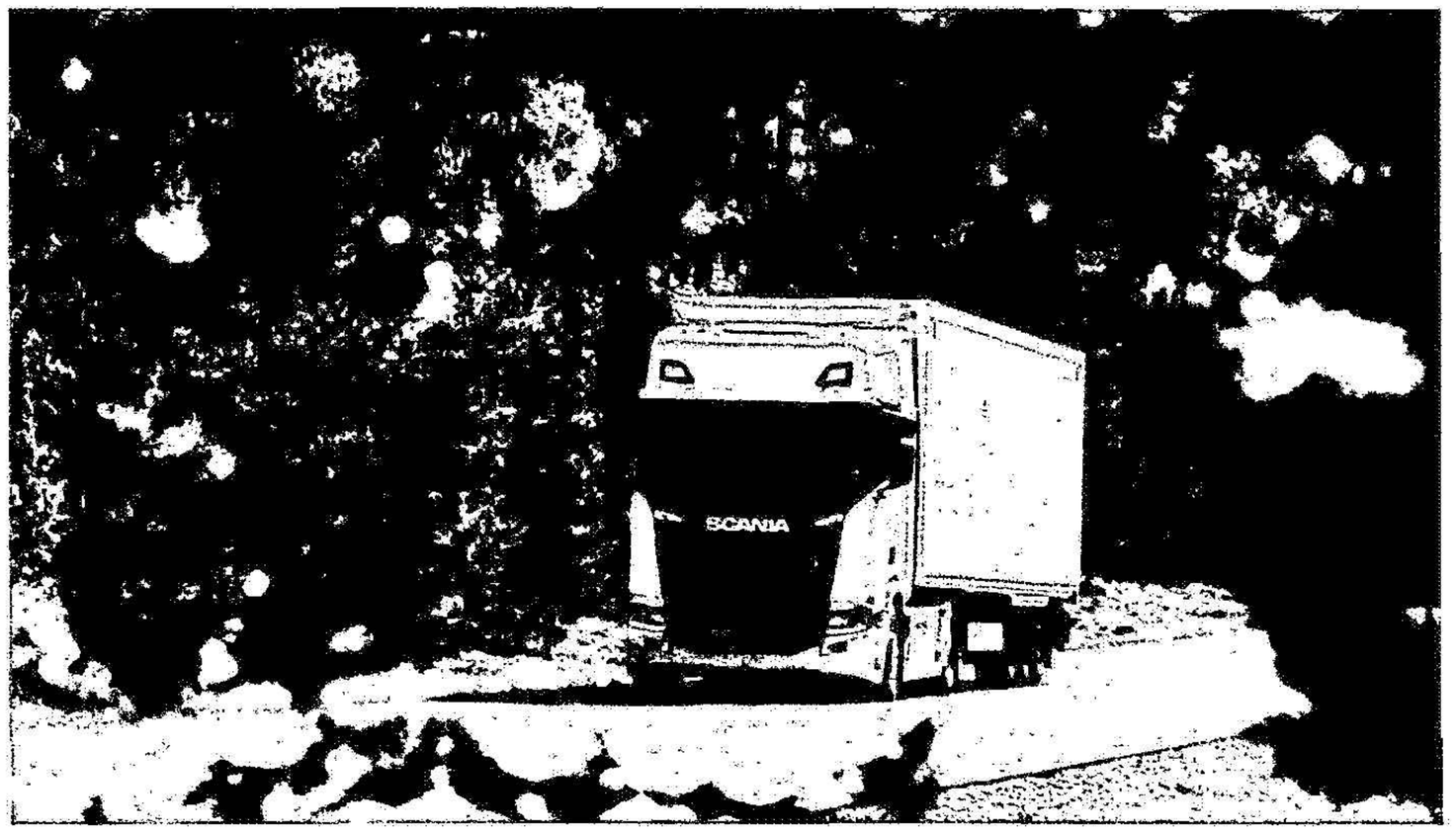
SCIENCE-BASED TARGET – ANVÄNDNINGSFASEN

I dag uppstår mer än 90 procent av Scanias koldioxidpåverkan när våra produkter är i drift (scope 3, kategori 11). 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 (well-to-wheel) vid beräkning av fordonens utsläpp, det vill säga även utsläpp som uppstår exempelvis vid produktionen av bränslet eller elektriciteten. Grafen visar Scanias framsteg mot målet om 20 procents minskning av koldioxidutsläpp från produkter i användningsfasen. Från 100 procent 2015 är målet att nå 80 procent senast 2025.

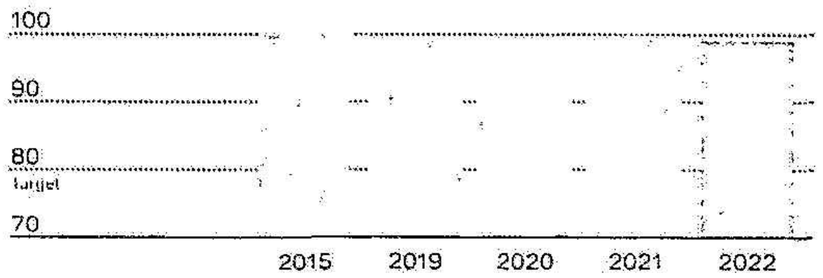
SCIENCE BASED TARGETS



CO_2e-utsläpp från fordonsanvändning (Science-based target)[1]

%

97,3



	%
2022	97,3
2021	97,9
2020*	96,2
2019	95,2
2015	100,0

På global nivå hade försäljningsmixen en liknande negativ effekt på de genomsnittliga utsläppen som förra året. Inom regioner och produktsegment höll sig utsläppen på en stabil nivå. Från och med nästa år kommer vi att se ökade volymer av batterielektriska fordon, ökad andel förnybara bränslen i våra kunders fordon, ökad penetration av vår Super-drivlina med förbättrad bränsleförbrukning och mer fokus på energi- och effektivitetstjänster. Tillsammans kommer dessa faktorer att möjliggöra en snabbare minskning av koldioxidutsläppen. I dagsläget ligger vi på 97,3 procent, det vill säga en minskning med drygt 2,7 procent sedan 2015.

*2020 siffrorna omräknade

Mål

20%

CO_2-minskning 2015–2025 (CO_2e/km) WtW (Science-based target)

Definitioner för hållbarhetsnyckeltal:

1. Klimatutsläppen inom scope 3 kategori 11 (användning av sålda produkter) från alla lastbilar och bussar som produceras av Scania under ett kalenderår, mätt enligt principen well-to-wheel som koldioxidekvivalenter per fordonskilometer. Indata är koldioxidekvivalenter per kilometer från månader i drift inom 12 månader, med början månaden efter produktionsmånaden. Detta innebär att redovisningen släpar efter ett år. För exakta värden för scope 3 kategori 11, se sidan 155.

20240513153427

ENERGI-EFFEKTIVITET

Oavsett bränsletyp eller energikälla har energieffektivitet högsta prioritet för Scania. Bränsleförbrukningen är ett av de viktigaste beslutskriterierna för kunder som köper en lastbil eller busschassi. Att förbättra energieffektiviteten har en viktigt roll att hjälpa Scania att minska sin koldioxidpåverkan. Under 2021 lanserade vi en ny motorplattform (Super) med bättre bränsleeffektivitet vilket bidrar starkt till utsläppsminskningen här och nu.

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 Scania Driver Evaluation som leder till minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet.

I takt med att vi ökar andelen flexibla underhållsavtal förbättras resursutnyttjandet i våra verkstäder. Olja och delar byts endast vid behov enligt fordonets användning, inte vid fasta tillfällen. Med våra tjänster för flexibelt underhåll minskar tiden som fordon står stilla för kunderna. Med Scania ProCare, en underhållstjänst som använder realtidsdata för att förutse och förebygga haverier, tar vi nästa steg mot ökad fordonstillgänglighet för våra kunder genom förbättrad underhållsplanering och förutsägbarhet. För varje förebyggande reparation vi gör minskar risken för allvarliga komponentskador och indirekta skador, vilket gör att resurserna är maximalt skyddade.

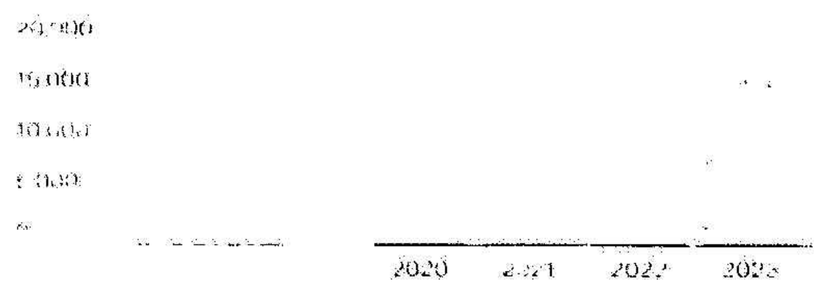
Definitioner för hållbarhetsnyckeltal

2 Antal aktiva Driver Evaluation-abonnemang. Scania-ägda fordon i data[illegible] Fleet Management-system som har gett Scania tillstånd att samla in data.

3 Antal aktiva avtal för Scania Underhåll med flexibla planer på bil[illegible] Regelbundet data från fastighet Scania Fleet Management-system

Scania Driver Evaluation[2]
Antal abonnemang

16 461

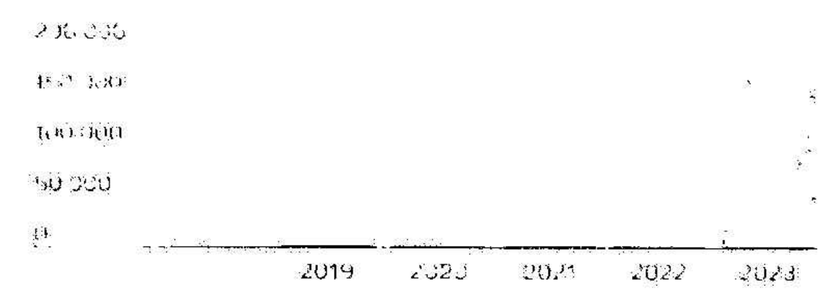


	Antal abonnemang
2023	**16 461**
2022	9 084
2021	5 243
2020	3 [illegible]

Sedda 2022 har och Driver[illegible] och slutar avsedda Scania-ägda aktiva abonnemang gäller för[illegible] servicekontrakt har[illegible] Definitionen av användningstalet Driver Evaluation ger[illegible] mätning av förarens körteknik och resulterar i[illegible] sina[illegible] egen[illegible]

Scania Flexible Maintenance[3]
Antalet aktiva kontrakt

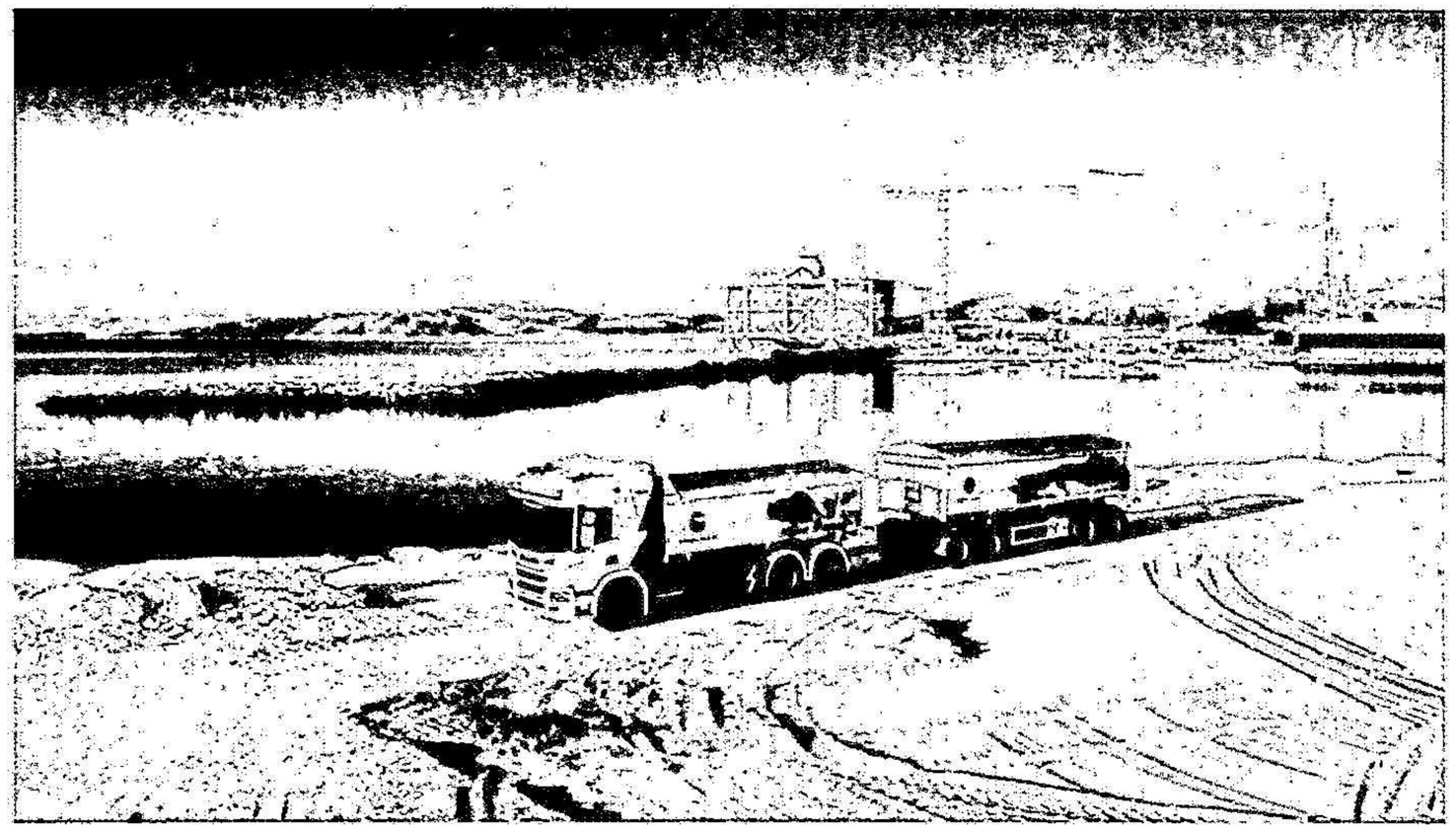
167 008



	Antal aktiva avtal
2023	**167 008**
2022	[illegible]
2021	48 [illegible]
2020	[illegible]
2019	[illegible]

[illegible] som[illegible] avtal[illegible] [illegible] som[illegible] [illegible] [illegible] [

FÖRNYBARA BRÄNSLEN OCH ELEKTRIFIERING

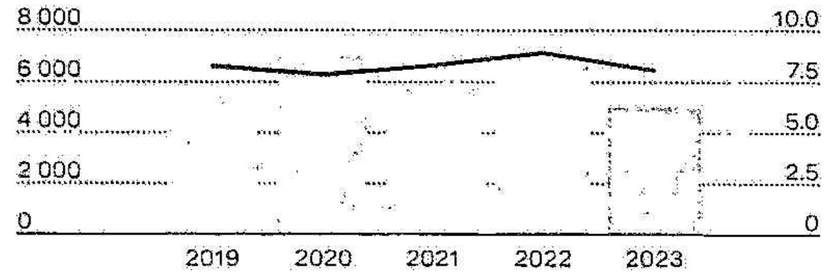


Hållbara biobränslen är en viktig del i dekarboniseringen av transportsystemet, eftersom de kompletterar elektrifieringsprocessen. Ökad användning av förnybara bränslen och försäljning av elektrifierade fordon är avgörande för att Scania ska nå våra vetenskapsbaserade klimatmål. För att minska användningen av fossila bränslen måste vi förbättra tillgången till förnybara bränslen. Scania erbjuder marknadens bredaste utbud av förnybara och alternativa bränslelösningar. Alla Scanias förbränningsmotorer kan köras på förnybar HVO-diesel utan anpassning och utan begränsningar. Ökad tillgång till biometan – uppgraderad biogas – skapar stora möjligheter för transportindustrin. Produktions- och distributionsnätet för biometan är under utbyggnad, men naturgas kommer fortsatt att bidra till omställningen. Scania verkar för att öka omställningen genom att samarbeta med partners från olika delar av transportekosystemet, alltifrån kunder och transportköpare till infrastruktur, bränsleproducenter, beslutsfattare och lagstiftare. Elektrifieringen av transportbranschen växer snabbt och Scanias utbud av elektrifierade lösningar omfattar idag både hybrider och helt batteridrivna lastbilar och bussar. Såväl utbudet som andelen av försäljningen kommer att fortsätta att växa de närmaste åren. Scania har åtagit sig att öka utbudet av elektrifierade fordon varje år detta årtionde.

Försäljning, alternativa bränslen och elektrifierade fordon[4]

— Antal fordon %

6 454 **6,3**



	— Antal fordon	Andel %
2023	6 454	6,3
2022	7 155	8,3
2021	6 635	7,2
2020	6 277	8,8
2019	6 616	6,6

2023 minskade andelen alternativa lösningar jämfört med 2022. Främst på grund av en återhämtning på totala marknaden och tillväxt i regioner där hållbara alternativ inte är så mogna. Trots detta är intresset för våra hållbara lösningar fortsatt stort. Kunderna uppskattar vår flexibilitet när det gäller att hitta lösningar för olika verksamheter. Vid sidan av tillväxten av våra elektrifierade lösningar finns det också ett fortsatt intresse för förnybara bränslen, inklusive flytande bränslen som HVO och FAME samt biometan.

Definitioner för hållbarhetsnyckeltal:

4. Antal fakturerade produkter (från försäljning och marknadsföring, lastbilar och bussar) för gas, etanol (ED95) och FAME "With" (4275A) samt hybrid-, batteri- och bränslecellsfordon. Nyckeltal uppdaterat och korrigerat för tidigare år, då data för FAME var felaktig.

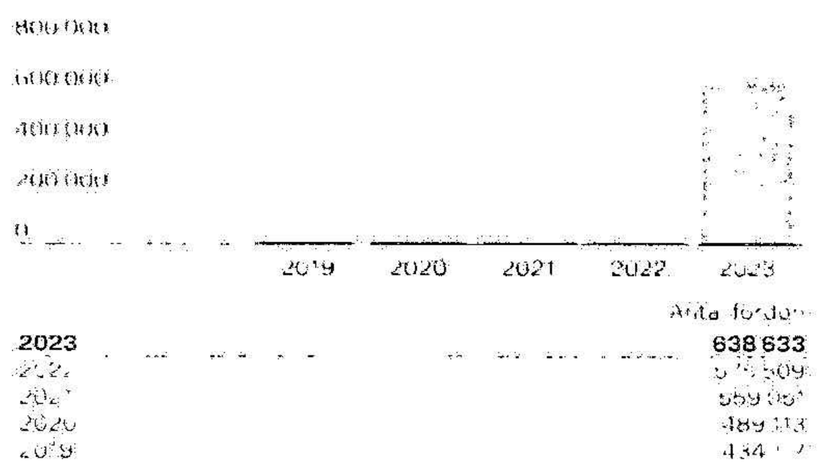
20240513153 48

SMARTA OCH SÄKRA TRANSPORTER

Digitalisering är nyckeln till effektiva, smarta och säkra transporter. Sedan 2011 är kommunikationsenheten Scania Communicator standardutrustning på alla nya Scaniafordon. Enheten samlar in drifttdata som vi använder för att hjälpa våra kunder och i sin tur deras kunder, att förbättra effektiviteten i transportvärdekedjan. Uppkopplingen av fordon är en förutsättning för att kunna bedöma Scanias koldioxidpåverkan i användningsfasen, utveckla digitala tjänster för att optimera utnyttjandet samt förstå den påverkan antagna åtgärder har och ta beslut därefter.

Uppkopplade Scaniaprodukter[5]
Antal uppkopplade fordon och produkter

638 633



	Antal fordon
2023	**638 633**
2022	575 509
2021	559 057
2020	489 313
2019	434 [illegible]

A [illegible] ade [illegible] bör [illegible] med [illegible] [illegible] [illegible]

MILJÖPÅVERKAN

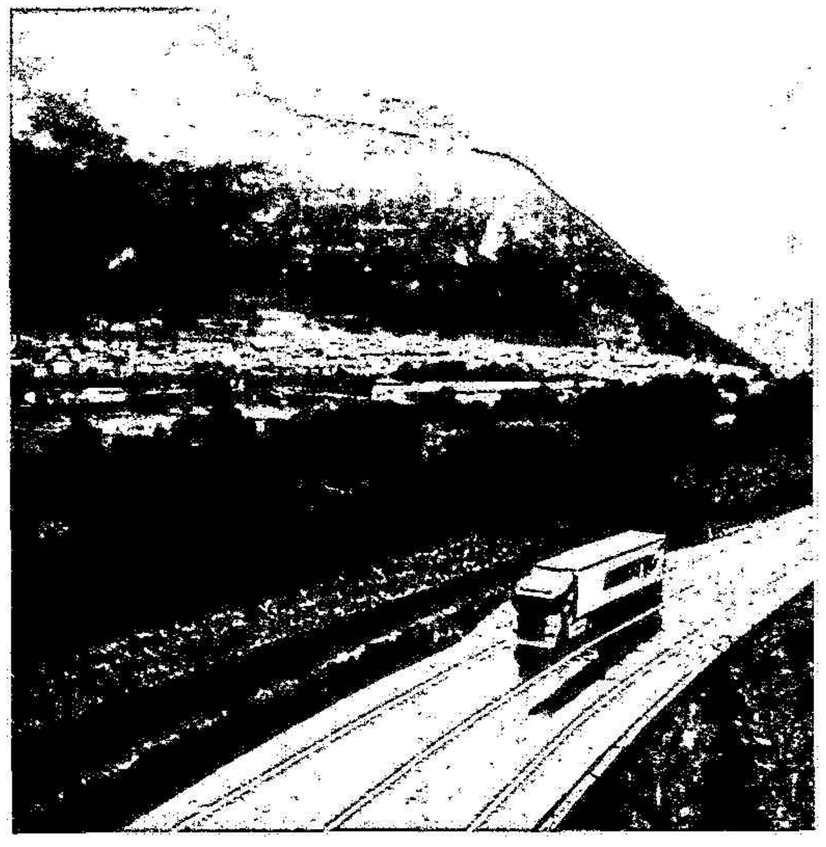
Att proaktivt minska miljöpåverkan i hela värdekedjan genom sänkta utsläpp och förbättrad resurs- och energieffektivitet är en naturlig del av det dagliga arbetet på Scania. Den direkta påverkan från vår egen verksamhet kommer från produktionsprocesserna samt våra verkstäder och kontor runtom i världen. Därutöver har vi en indirekt miljöpåverkan genom materialen vi köper in för att tillverka fordon och logistiken som krävs för verksamheten.

En del av Scanias strategiska hållbarhetsarbete gäller området "dekarbonisering av den egna verksamheten och i leveranskedjan", där ett arbete pågår med att minska utsläppen inom scope 1 och 2 enligt GHG-protokollet.

För att säkerställa ytterligare integrering av hållbarhet i processer och beslutsfattande, är Science-based targets inom scope 1 och 2 från 2022 en del av incitamentsprogrammet för ledning som omfattar högre tjänstemän och anställda med nyckelpositioner.

Vi arbetar också för att minska koldioxidutsläppen i leveranskedjan (kategori inom scope 3) med fokus på de 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.

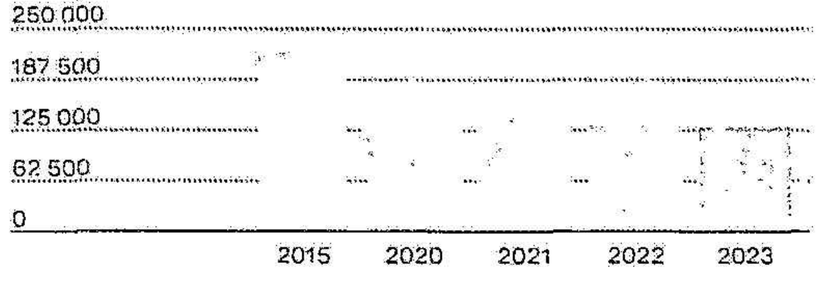
SCIENCE BASED TARGETS



CO_2e från verksamheten – Scope 1 och 2 (Science-based target)[6]

Ton CO_2e

130 300



	Ton CO_2e
2023	130 300
2022	132 200
2021	141 200
2020	137 800
2015	222 900

Jämfört med 2015 har utsläppen minskat med 42 procent. Scania har en tydlig plan för de kommande åren som ska ta oss till målet år 2025. Det är viktigt att framöver öka andelen elektrifierade fordon i vår egen vagnpark och ställa om till förnybara bränslen och fossilfri elektricitet i vår globala verksamhet.

Mål

50%

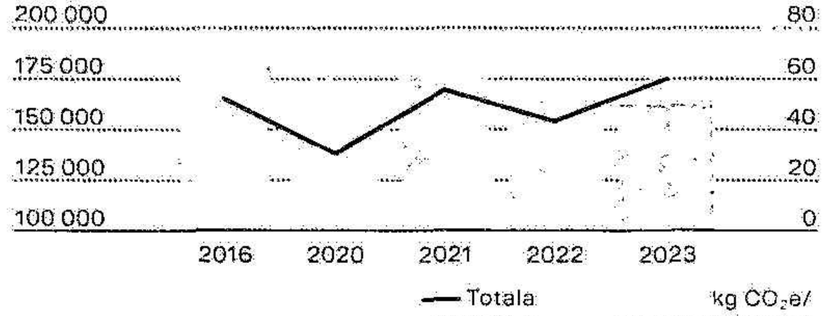
CO_2-minskning 2015–2025 (CO_2e)
Från egen verksamhet (scope 1 & 2)
(Science-based target)

Koldioxidutsläpp från landtransporter[7]

— Totala

kg CO_2e/ ton CO_2e transporterat ton

175 669 **50**



	— Totala ton CO_2e	kg CO_2e/ transporterat ton
2023	175 669	50
2022	154 712	52
2021	170 541	60
2020	138 312	59
2016	165 811	65

Utsläppen per transporterat ton har minskat med 23 procent sedan 2016. Under 2023 implementerades nya kontrakt i Polen-Litauen och Tjeckien inom "inbound", vilket resulterade i att användningen av hållbara bränslen ökade ytterligare i vårt nätverk. Dessutom ökade effektiviteten, vilket har bidragit till en minskning av koldioxidutsläppen. Under 2023 stod landtransporter för 65 procent av Scanias totala transportutsläpp.

Mål

50%

minskning av koldioxidutsläppen från landtransporter mellan 2016 och 2025 (CO_2e)

Definitioner för hållbarhetsnyckeltal:

6. Utsläpp av växthusgaser i Scanias industriella och kommersiella verksamhet inom scope 1 och 2 enligt GHG-protokollets principer. På grund av förseningar i inhämtningen är vissa data uppskattade (läs mer på sidan 157–158). Dessa omfattar Scanias globala verksamhet, inklusive den industriella och den kommersiella verksamheten, och sedan 2023 också Scanias dotterbolag – transportföretaget LOTS. Data för tidigare år (2016–2022) och basåret (2015) har räknats om på grund av inkluderingen av LOTS och nya förvärv som gjorts inom det kommersiella nätverket.
7. Del av växthusgasutsläppen inom ramen för scope 3. Totala utsläpp av koldioxidekvivalenter från Scanias landtransporter well-to-wheel i kg 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. Under 2023 reviderades och uppdaterades beräkningsmetoden för landtransporter och utomeuropeiska transporter, och alla siffror tillbaka till 2016 har räknats om enligt den nya metoden. Den nya metoden är i linje med den nya ISO14083-standarden och GLEC Framework.

20240513153349

Scanias miljöstyrsystem bygger på ISO 14001 och regleras av vår globala miljöpolicy. Policyn säkerställer att vi håller högsta internationella standard inom alla miljöområden och utgör grunden för Scanias miljöarbete. Vår produktutveckling och alla produktionsanläggningar är certifierade enligt ISO 14001 och anläggningarna har de tillstånd som krävs i respektive land. Utöver dessa lag- och tillståndskrav kan verksamheten omfattas av lokala krav och regelverk.

I miljöarbetet använder sig Scania av försiktighetsprincipen och ett livscykelperspektiv. Kärnvärdet Eliminering av slöseri är redst annars har vi kontinuerligt förbättrat våra processer vad gäller bland annat koldioxidutsläpp, energianvändning, avfall och vattenanvändning.

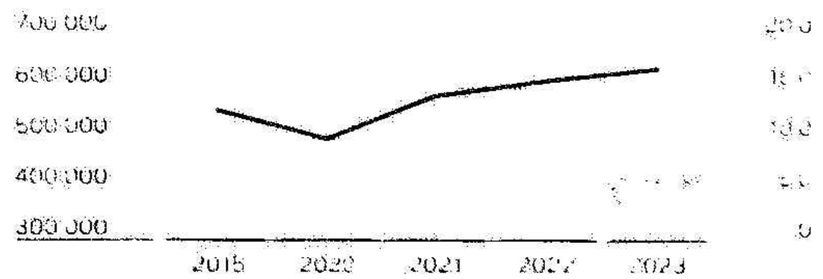
Miljöarbetet sker som en del av det dagliga arbetet i form av kontinuerliga förbättringar med fokus på riskhantering. Vi har antagit ett ambitiöst mål för minskning av koldioxidutsläpp i hela verksamheten som är godkänt av Science Based Targets initiative. Till 2025 ska vi minska koldioxidutsläppen med 50 procent jämfört med 2015 både i vår industriella och kommersiella verksamhet. Vi har också satt mål för koldioxidutsläpp för vår logistik, energi- och vattenanvändning och andelen fossilfri elektricitet i vår verksamhet.

Dessutom har vi strategier för att minska påverkan från de material och komponenter som har störst påverkan. Under 2022 satte Scania ett nytt ambitiöst mål för de europeiska inköpen av stål, aluminium, batterier och järn, som ska vara 100 procent gröna år 2030. Scanias definition av 'gröna' innebär att de största utsläppskällorna elimineras med hjälp av ny teknik, grön el och/eller återvunnet material. Läs mer på Scania.com. Alla hållbarhetsnyckeltal följs noga upp av Scanias ledning.

Energianvändning[8]

— Totalt MWh — MWh per fordon

639 874 **6,3**



	Total MWh	MWh per fordon
2023	**639 874**	**6,3**
2022	674 928	7,0
2021	686 369	6,8
2020	500 667	6,9
2019	626 326	7,0

Energianvändningen har minskat med 10 procent jämfört med 2019. Det främsta bidraget till minskningen är ökad användning av förnybara bränslen. Under övergångsperioden 2022–2024 är målet för energianvändning justerat för att ta hänsyn till den förväntade långsammare utvecklingen av det gamla fordonsbeståndet. Energianvändningen per fordon har minskat med 10 procent jämfört med 2019.

Mål

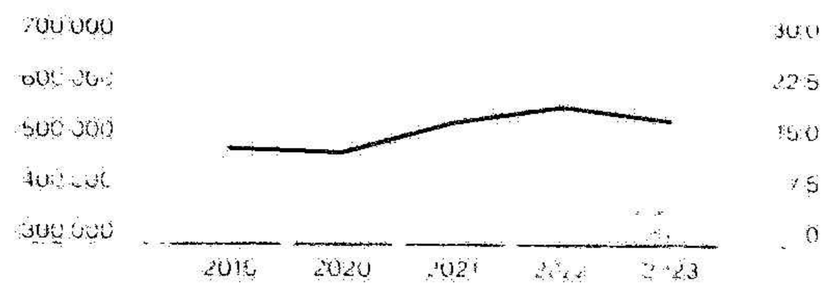
25%

minskning av energianvändningen per fordon 2015–2025.

Vattenanvändning[9]

— Totalt m³ — m³ per fordon

544 915 **5,3**



	Total m³	m³ per fordon
2023	**544 915**	**5,3**
2022	574 [illegible]	[illegible]
2021	548 [illegible]	5,8
2020	487 [illegible]	6,6
2019	490 [illegible]	6,[illegible]

Vattenanvändningen har minskat med 10 procent jämfört med 2019. Det främsta bidraget till minskningen är ökad användning av förnybara bränslen. Under övergångsperioden 2022–2024 är målet för vattenanvändning justerat för att ta hänsyn till den förväntade långsammare utvecklingen av det gamla fordonsbeståndet. Vattenanvändningen per fordon har minskat med 10 procent jämfört med 2019.

Mål

40%

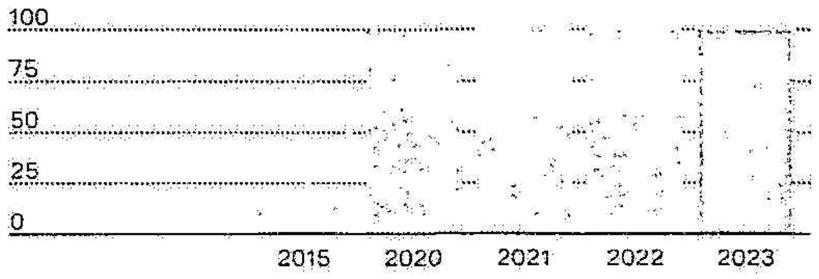
minskning av vattenanvändningen per fordon 2015–2025.

Definitioner för hållbarhetsnyckeltal

8. Användningen av el och värme, förnybara och fossila bränslen vid Scanias produktionsenheter och logistikcenter plus den bränsle- och elförbrukning som är relaterad till Scanias produktionsenheter och logistikcenter. Omfattningen av produktionsenheter och logistikcenter baseras på den grupp av produktionsenheter och logistikcenter som är relevanta för Scanias energianvändning. Detta är produktionsenheter och logistikcenter som har funnits med i Scanias koldioxidutsläppsmål för 2025 och som har varit i drift under hela 2015.
9. Användningen av vatten vid Scanias produktionsenheter och logistikcenter. Omfattningen av produktionsenheter och logistikcenter baseras på den grupp av produktionsenheter och logistikcenter som är relevanta för Scanias vattenanvändning. Detta är produktionsenheter och logistikcenter som har funnits med i Scanias koldioxidutsläppsmål för 2025 och som har varit i drift under hela 2015.

Fossilfri elektricitet[10]
% av total mWh

99,96



	% av total mWh
2023	99,96
2022	99,96
2021	99,96
2020	99,74
2015	19,33

Under 2023 använde Scanias anläggningar 99,96 procent fossilfri elektricitet. Scania har legat på en nivå nära 100 procent sedan 2020 men kommer kontinuerligt att följa upp andelen fossilfri el. Målet är alltid att nå 100 procent

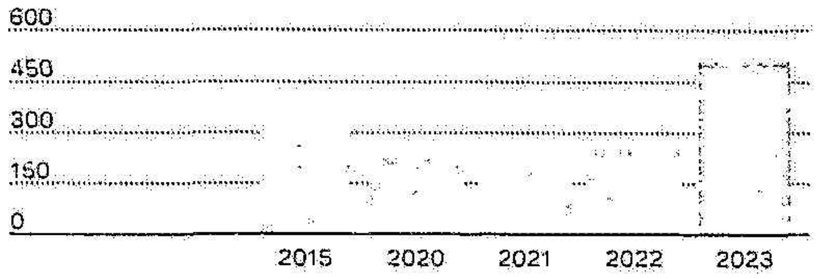
Mål

100%

av vår verksamhet ska drivas med fossilfri elektricitet där förutsättningar finns.

Ej återvunnet avfall[11]
kg/fordon

510



	kg/fordon
2023	510
2022	248
2021	190
2020	229
2015	299

Mängden avfall som inte återvinns har ökat under 2023. Det beror på att efterfrågan på återvunnet material för vissa fraktioner har sjunkit. Dessa fraktioner har därmed skickats till deponi för 2023. En annan bidragande orsak är driften av två gjuterier under en övergångsperiod (2022–2023). År 2022 hade mängden ej återvunnet avfall minskat med 17 procent sedan 2015. Av tidigare nämnda orsaker har mängden ej återvunnet avfall ökat med 71 procent under 2023 jämfört med 2015. Åtgärder har initierats för att minska dessa fraktioner och för att hitta passande återvinningsmetoder för att undvika deponi.

Mål

50%

minskning av ej återvunnet avfall per producerat fordon 2015–2025.

Definitioner för hållbarhetsnyckeltal:
10. Inköpt och egenproducerad fossilfri elektricitet som andel av totalt använda GWh under ett år vid Scanias produktionsanläggningar och logistikcenter.
11. Mängden avfall skickat för energiåtervinning eller deponering från Scanias industriella anläggningar per producerat fordon. Omfattningen är den industriella verksamheten. Anläggningarna finns i Södertälje, Luleå, Oskarshamn, Słupsk, Angers, Zwolle, Meppel, São Bernardo, Tucuman, Taipei, Kuala Lumpur, Bangalore och Johannesburg.

För att stödja implementeringen av miljöpolicyn och medarbetarna i deras arbete har Scania identifierat principer inom områdena energi, avfall, kemikalier, vatten och utsläpp som vägleder för hur olika utmaningar ska hanteras. Principerna beskriver bakgrund och ambition och hur medarbetarna kan agera på ett ansvarsfullt sätt för att minska miljöpåverkan för varje område. Scanias onlineutbildning för miljöområdet har översatts till 29 språk och är obligatorisk för alla medarbetare. I utbildningen ingår även en mer omfattande chefsutbildning. Scania använder ett internt revisionsprogram som bland annat omfattar ledningsgranskningar för att kontinuerligt utvärdera miljöledningssystemets processer, metoder och måluppfyllelse. Ett antal åtgärder har vidtagits under 2023 som hjälper oss att uppfylla målen för verksamheten. Ett exempel är samarbetet med det brasilianska bioenergiföretaget Raizen som gör att vi kan använda biometan i den industriella verksamheten i São Paulo och därmed minska utsläppen. Från 2025 kommer Raizen att förse Scania med biometan som framställs ur lokalt organiskt avfall från sockerrör.

Leveranserna kommer att täcka 100 procent av anläggningens bränslebehov och bidra kraftigt till anläggningens och Scanias globala mål för koldioxidminskning. Under 2023 har programmet för utfasning av fossila bränslen i vårt kommersiella nätverk accelererat och inkluderar en rad olika åtgärder såsom: standard om fossilfri energianvändning vid nya kommersiella anläggningar, underhållsprogram för att avveckla gamla gas- och dieselpannor och övergå till moderna värmepumpssystem, utökad användning av grön elektricitet via köpekontrakt eller installation av solcellspaneler samt fler elfordon i företagets vagnpark.

Under 2023 inträffade inga olyckor som ledde till signifikanta skador på miljön eller större kostnader för sanering. "Signifikanta" och "större" är begrepp som identifieras i Scanias riskmetodik och avser nivån av påverkan – anseendemässigt, finansiellt och legalt.

20240513153350

SOCIAL HÅLLBARHET

Social hållbarhet har högsta prioritet i Scanias hållbarhetsarbete och den strategiska utvecklingen inom området bedrivs i en tvärfunktionell arbetsprocess. Arbetet sker i nära samarbete inom Volkswagenkoncernen och TRATON GROUP samt med hjälp av externa specialister. 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). Scanias åtagande inom trafiksäkerhet och mänskliga rättigheter. Vi respekterar och betonar vikten av mänskliga rättigheter i Scanias 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.

Vi har identifierat de områden inom mänskliga rättigheter där Scanias påverkan och risker är som störst. Här ingår frågor som sedan årtionden är en naturlig del 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 hälso- och säkerhetsarbete och strategier för trafiksäkerhet, eller i särskilda system avsedda för hantering av mänskliga rättigheter.

HANTERING AV MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

Respekten för mänskliga rättigheter vägleder Scanias agerande i hela värdekedjan, vilket bidrar till ett inkluderande och hållbart transportsystem. Via vårt ramverk för mänskliga rättigheter arbetar vi med frågor som rör detta område. Ramverket bygger på tre pelare:

- Commit – sätta upp tydliga handlingsplaner för att förbättra policyer och riktlinjer.
- Know – säkerställa att mänskliga rättigheter är ett av underlagen vid beslutsfattande.
- Show – förbättra Scanias förmåga att ta emot klagomål, åtgärda problem och kommunicera, med målet att öka transparensen i frågor som rör mänskliga rättigheter.

Scanias styrkommitté för mänskliga rättigheter övervakar ramverket och rapporterar om framsteg och utmaningar till Scanias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) och till TRATONs kommitté för mänskliga rättigheter (TRATON Human Rights Committee).

Under 2023 har Scania fortsatt utveckla sitt ramverk för att koppla samman befintliga due diligence-program (som ledningssystemet för råmaterial) med ett riskbaserat tillvägagångssätt på koncernnivå genom Scania riskprocess. Scania har också påbörjat lanseringen av en grundläggande onlineutbildning för samtliga medarbetare samt lagt till ett fokus på mänskliga rättigheter i programmet för högre chefer (TEP, Top Executive Program). Under året lanserade Scania en uppdaterad policy för mänskliga rättigheter. Den innehåller mer omfattande riktlinjer för integrering av mänskliga rättigheter i beslutsfattandet.

För viktiga områden i relation till sysselsättning – så kallade salient issues – har Scania lång erfarenhet och en god grund att stå på, men har också identifierat förbättringsbehov vad gäller transparensen och global linjering. Under 2023 har den interna styrningsstrukturen inom HR (människor och kultur) förbättrats för att kunna hantera och övervaka dessa framsteg.

Med implementeringen av den nya tyska lagstiftningen, LkSG (German Supply chain act), om vederbörlig aktsamhet (due diligence) i leveranskedjan som började gälla under 2023 skapar även Volkswagen och TRATON riskbaserade strategier för mänskliga rättigheter. Scania deltar i det gemensamma arbetet på koncernnivå och har för 2023 publicerat TRATON:s uttalande om mänskliga rättigheter (läs mer på Scania.com).

Väsentliga frågor för Scania

Kategorier	Väsentliga frågor
Säkerhet	Trafiksäkerhet
	Hälsa och säkerhet på arbetet
Anständiga arbetsvillkor	Arbetstid, lön och förmåner
	Barn- och ungdomsarbete
	Tvångsarbete och modernt slaveri
Integritet och tal	Social dialog, föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar
	Etisk dataanvändning: artificiell intelligens och teknik
	Klagomåls- och åtgärdsprocess
Mångfald och inkludering	Rättvis omställning
	Diskriminering, trakasserier och lika möjlighet
Ansvarsfull närvaro	Konfliktdrabbade och högriskområden
	Påverkan på samhället
Klimatförändring och miljö	Påverkan på klimat och miljö

20240513153351

HÅLLBARHET I LEVERANSKEDJAN

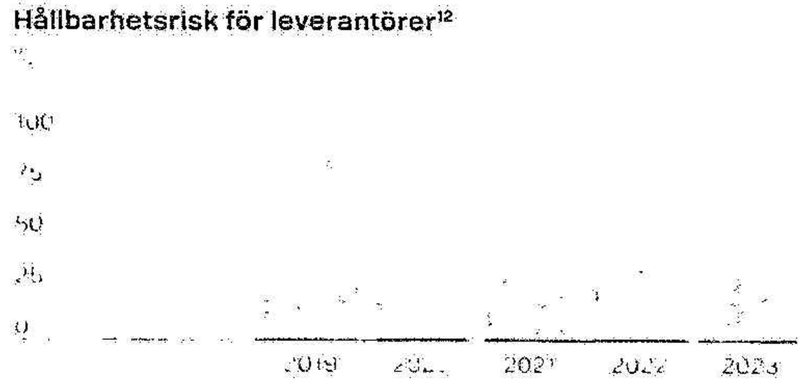
Transparens är avgörande för Scanias förmåga att hantera påverkan i leveranskedjan. För att effektivt kunna identifiera och åtgärda hållbarhetsrisker behöver vi veta varifrån materialen i våra produktionsprocesser kommer. Scanias leveranskedja är omfattande och komplex, med fler än 1 000 leverantörer i över 100 länder. Inom Volkswagenkoncernen har vi utvecklat ett gemensamt angreppssätt som ökar vårt inflytande och säkerställer högre transparens. Tillsammans med andra aktörer verkar vi också för ökad spårbarhet och transparens i hela fordonsbranschens värdekedja, såväl genom Volkswagenkoncernen och TRATON GROUP som genom andra intressenter såsom nätverket Drive Sustainability.

Våra leverantörer måste uppfylla hållbarhetskraven i Scanias uppförandekod för leverantörer och alla gällande lokala lagar (den strängare tillämpningen gäller alltid). Uppförandekoden för leverantörer omfattar områden såsom mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, hälsa och säkerhet, miljö och korruption. Den ingår i avtalsvillkoren och undertecknas av alla leverantörer. Leverantörerna betygsätts från A till C för sitt hållbarhetsarbete och efterlevnad baserat på ett självskattningsformulär, riskprofiler för respektive land och oberoende granskningar. Målet är att majoriteten av leverantörerna ska nå betyg A och att inga ska ha betyg C. Leverantörer med betyg B följs upp med granskningar och andra kontroller. Nya leverantörer som får betyg C kan inte bli leverantörer åt Scania och befintliga sådana leverantörer erbjuds inte nytt avtal.

Inom Volkswagenkoncernen har vi skapat ett hanteringssystem för vederbörlig aktsamhet (due diligence) vid råvaruinköp. Scanias hanteringsprocess bygger på riktlinjer från OECD (Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling) och består av hanteringssystemet, riskidentifiering, uppföljning, riskhantering och kommunikation. Utgångspunkten är en kartläggning av hållbarhetsrisken för de olika material Scania använder i produktionen. Vi har identifierat 16 material med hög risk, däribland mineral från konfliktdrabbade områden och koldioxidintensiva material såsom stål.

Samarbeten med icke-statliga organisationer (NGO), certifierare och andra organisationer är viktiga för att öka transparensen och hållbarheten vad gäller materialen i vår leveranskedja. Ett samarbete som sker genom Volkswagen-koncernen är IRMA (Initiative for Responsible Mining Assurance), som granskar gruvor för att säkerställa efterlevnaden av mänskliga rättigheter. Genom Volkswagenkoncernen har vi också gått med i samarbetet GPSNR (Global Platform for Sustainable Natural Rubber). Gummi är ett av de viktigaste materialen i däck och har länge varit kopplat till brott mot mänskliga rättigheter såsom barnarbete. Partnerskapet med GPSNR hjälper oss att öka spårbarheten och hållbarheten i fordonsbranschens leveranskedja genom att säkerställa att våra däckleverantörer använder gummi från certifierade källor. Utvinningen av bauxit för aluminiumframställning är kopplad till brott mot mänskliga rättigheter och har ofta negativ inverkan på ursprungsbefolkningar. Genom partnerskapet med Aluminium Stewardship Initiative kan Scan a spåra varifrån leverantörerna köper råvaran och om utvinningen sker på ett hållbart sätt. Gummer är en viktig beståndsdel i fordonslack och utvinningen är en manuell process som har haft kopplingar till barnarbete. Scania har gått med i Responsible Mica Initiative för att främja transparensen i leveranskedjan för glimmer och säkerställa att våra lackleverantörer köper in glimmer på ett ansvarsfullt sätt. (Läs mer om vårt arbete med ett annat högriskmaterial: platina på sidan 30)

Hållbarhetsrisk för leverantörer[12]



	a	b	c	a + b
2023	**33,1**	**26,9**	**0,1**	**39,9**
2022	37,4	28,7	0,1	41
2021	37,6	24,4	0	38,5
2020	37,6	29,1	0,1	37,1
2019	37,9	33,1	0,1	37,6

Från 2023 tydliggjordes Scanias krav på att alla leverantörer måste uppfylla kraven i uppförandekoden för leverantörer. Därför har vi från och med 2023 tillämpat ett nytt sätt att beräkna hållbarhetsrisken för leverantörer. Det innebär att vi inte längre tar hänsyn till om leverantören har ett klassificerat system för att bedöma och åtgärda hållbarhetsrisker, utan fokuserar på material och tjänster som bedöms ha hög risk.

Mål

65%

leverantörer med högsta betyg (A) år 2025.

Mål

0%

leverantörer med lägsta betyg (C) år 2025.

Definitioner för hållbarhetsnyckeltal.

12 Betyget baseras på riskprofiler för respektive land och ett självskattningsformulär. Nya och befintliga leverantörer av varor och tjänster med hög risk ska ha betyg A eller B. Nya leverantörer som får betyg C kan inte bli leverantörer åt Scania och befintliga sådana leverantörer erbjuds inte nytt avtal.

SOCIAL DIALOG

Goda relationer och social dialog är gynnsamt för såväl arbetsmiljön som företagets resultat. Framför allt är social dialog en viktig förutsättning för att åstadkomma en rättvis omställning i enlighet med Parisavtalet, liksom för Scanias pågående förändringsresa. Både social dialog och rättvis omställning har identifierats som väsentliga mänskliga rättighetsfrågor för Scania.

Scania European Committee (SEC) är vårt högsta arbetsrättsliga forum, där vi kontinuerligt informerar och rådfrågar medarbetarrepresentanter från hela världen. Det är ett europeiskt företagsråd med omfattande deltaganderättigheter som också har utvidgats till att innefatta representanter från länder utanför EU.

Engagemanget från medarbetarrepresentanterna spelar traditionellt en viktig roll i koncernens bolag.

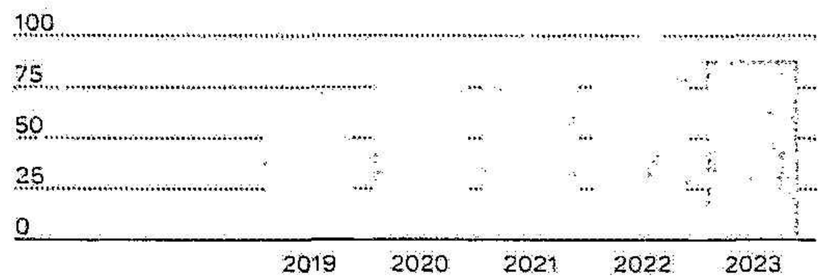
Social dialog är på många marknader en utmaning i alla delar av värdekedjan. Scania var en av initiativtagarna till Global Deal, ett samarbete på hög nivå mellan länder, organisationer och företag, som hanterar dessa frågor systematiskt. Global Deal arbetar för att uppfylla FN:s Agenda 2030, med fokus på arbetsvillkor och jämlikhet.

Med utgångspunkt i Scanias principer för medarbetarrelationer, och i samarbete med representanter för medarbetarna, har vi skapat Scania Labour Relations Improvement Program, ett workshopbaserat program som förbättrar dialogen mellan chefer och medarbetarrepresentanter. Det lanserades på Scanias Top Management Meeting (TMM) 2023 och håller just nu på att implementeras i organisationen.

Kollektivavtal[13]

%

89



	%
2023	89
2022	89
2021	75
2020	80
2019	73

Kollektivavtal ligger kvar på 89 procent, baserat på information från 54 418 Scaniamedarbetare

Mål

100%

av medarbetarna ska ha möjlighet att ingå kollektivavtal eller på annat sätt föra en konstruktiv dialog.

Definitioner:

13. Andel anställda som omfattas av centrala eller lokala kollektivavtal. För 2023 finns data tillgängligt för 87 procent av Scanias medarbetare. Vi kan för närvarande inte tacka 100 procent på grund av datatillgänglighet. Enheter där minst en medarbetare omfattas av kollektivavtal klassificeras som att alla medarbetare omfattas.

20240513153552

MÅNGFALD OCH INKLUDERING

Skill Capture – Scanias program för 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 vårt svar på utmaningarna som kommer med omställningen.

Skill Capture är avsett att bredda vår horisont till att omfatta fler typer av mångfald, inte bara kön och kulturell bakgrund, utan även personlighet och erfarenhet. Programmet hjälper också Scania 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.

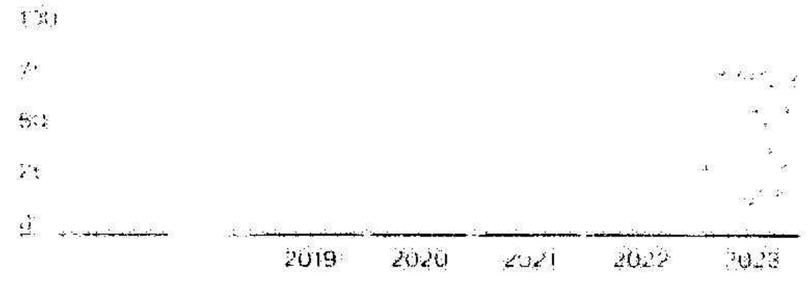
För att sprida kunskaperna brett utbildar vi både chefer och medarbetare i programmet.

Alla ledningsgrupper i organisationen genomgår Skill Capture-träning för att öka medvetenheten om mångfald och inkludering. Ledningsgrupperna skapar har en lokal handlingsplan som anger vilka frågor deras enhet ska fokusera på, för att skapa värde genom handling. Till hjälp finns ambassadörer för Skill Capture som arbetar nära ledningsgrupperna. Åtgärderna som anges i den lokala handlingsplaner följs sedan upp och avrapporteras två gånger per år i ett så kallat återbesök. Återbesöken är en strukturerad process för att säkerställa att åtgärder vidtas och för att mäta engagemanget. Det hjälper oss att identifiera var ytterligare insatser behövs, men också för identifiering av goda exempel i organisationen. Återbesök som avrapporterats de senaste 12 månaderna visar att de globala teamen har fokuserat på rekryteringsprocesser, inkluderande arbetssätt, teambyggande och mentorskap i sitt Skill Capture-arbete. I återbesöksprocessen finns också möjlighet för uppsamling av lokala åtgärder som sprids i organisationen som bästa praxis (best practice).

Djupt rotad i Scanias företagskultur finns vår vilja att hela tiden bli bättre. Det återspeglades exempelvis i beslutet att göra könsmångfald i företagsledningen till ett delmål, i syfte att få till stånd en mer inkluderande och balanserad könsfördelning i ledningsgrupperna. Detta mål i kombination med nyckeltalet för mångfald och inkludering samt återbesöken är satt för Scania att stärka arbetet med Skill Capture. För att stärka engagemanget för Skill Capture har Scania infört ett Skill Capture Review-projekt i syfte att öka mångfalden och inkluderingen i hela organisationen. Helhetsgrepp med affärsresultaten – och där inkludering av både interna och externa intressenter är en viktig framgångsfaktor.

Index för mångfald och inkludering[14]

81,2



2023	81,2
2022	81,1
2021	80,9
2020	80,5
2019	78,8

Sif 958 medarbetare hade möjlighet att delta i Skill Capture-relaterade träningar under året. Employee Satisfaction Barometer, svarsfrekvens var 84 procent. Nyckeltalet för Scanias Skill Capture-program har definierats av de lokala arbetsgrupperna för att fånga upp frågor som är relevanta för det lokala arbetssättet.

Mål

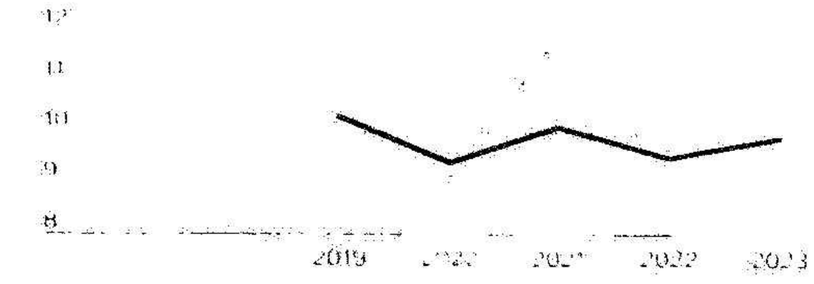
>85

poäng på frågorna om mångfald och inkludering i medarbetarundersökningen Employee Satisfaction Barometer.

Jämställda möjligheter[15]

Kvinnor Män

10,0 **9,4**



	Kvinnor	Män
2023	10,00	9,40
2022	9,85	9,25
2021	9,70	9,10
2020	9,40	8,85
2019	9,30	8,75

Årsresultat visar skillnaden på objektet mellan kvinnor och män i genomsnitt för de totala personalkategorierna. Skalan är 1–10 och ett värde över 7,5 anses vara bra. Resultaten är baserade på Scanias medarbetarundersökning Employee Satisfaction Barometer, som har en svarsfrekvens på 84 procent. Nyckeltalet för Scanias program för mångfald och inkludering har definierats av de lokala arbetsgrupperna för att fånga upp frågor som är relevanta för det lokala arbetssättet.

Mål

JÄMSTÄLLDA

möjligheter för män och kvinnor att få en chefsbefattning.

Definitioner för hållbarhetsnyckeltal

14. Medarbetarundersökningen Employee Satisfaction Barometer (ESB) mäter bland annat frågor om mångfald och inkludering. Från det årliga medarbetarundersökningen Employee Satisfaction Barometer (ESB) mäter bland annat frågor om mångfald och inkludering. Nyckeltalet är ett viktat resultat av fyra frågor som ställs till alla medarbetare i undersökningen. Nyckeltalet är ett viktat resultat av fyra frågor som ställs till alla medarbetare i undersökningen. Läs mer på sidan 156.
15. Andel av de tillfrågade som har svarat att de har fått samma möjligheter som sina manliga kollegor att få en chefsbefattning. Läs mer på sidan 156.

HÄLSA OCH SÄKERHET

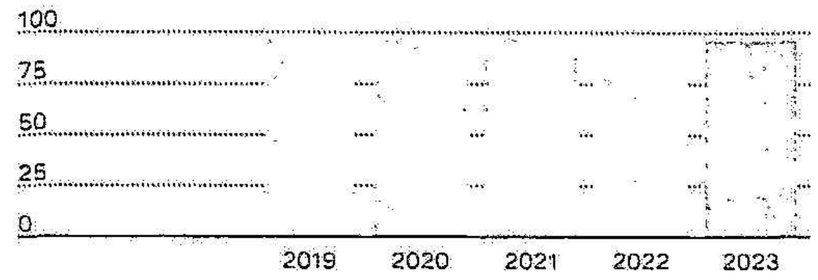
Som en naturlig del av Scanias hållbarhetsarbete är medarbetarnas hälsa och säkerhet inte bara en väsentlig fråga, utan ett område med högsta prioritet. Vårt mål är att upprätthålla och främja säkerheten, hälsan och välmående på arbetet för alla medarbetare och för besökare vid våra anläggningar. Allt arbete inom detta område utförs i enlighet med våra principer och kärnvärden. Vi strävar efter att erbjuda en hälsosam och säker arbetsplats där medarbetarna har goda förutsättningar att uppnå en bra balans mellan arbete och privatliv. Vi ska efterleva alla gällande lagar och regler upprättade av nationella myndigheter såväl som Scanias egna mål. För att bli en attraktiv arbetsgivare och sedan behålla denna position skapar vi engagemang hos våra medarbetare och ger dem ansvar. Alla våra aktiviteter ska utgå från principen "Med goda arbetsförhållanden kan alla skador och hälsoproblem undvikas". I 2022/2023 års upplaga av Scania Top Team (global tävling för servicetekniker) låg fokus på hållbarhet. Vid de regionala finalerna fick alla deltagare möjlighet att stärka sin medvetenhet och kunskap i fråga om hälsa och säkerhet i verkstaden.

Koncernpolicyn om hälsa och säkerhet är vårt globala vägledande dokument som också ligger till grund för ledningssystemet. Scania håller på att utveckla ett globalt ledningssystem som är helt i linje med kraven för ISO 45001. Hälso- och säkerhetspolicyn är inte bara till för att förhindra skador och ohälsa, utan också att skapa goda arbetsförhållanden. 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 indelade i fyra områden: organisation, arbetsplatsutformning och arbetsvillkor, hantering av hälso- och säkerhetsrisker samt lära av erfarenheter. De fyra områdena flätas samman i en kontinuerlig process där uppföljning, lärande och kontinuerlig förbättring är centralt. Under 2023 har hälsa och säkerhet integrerats i planen för mänskliga rättigheter, med inriktning främst på ökad insyn, tillförlitliga data och förbättrad metodik och transparens, exempelvis vid hanteringen av incidenter. Under 2023 hade vi en dödsolycka bland våra medarbetare. Det var vid ett vägassistansarbete som en tekniker dessvärre omkom i en trafikolycka. Inom industrienheten fortsätter antalet olyckor att minska. Det fortlöpande arbetet med "riskobservationer" i systemet TIA har gett Scania ännu mer data att analysera för att minska riskerna i arbetsmiljön. Detta framgångsrika arbetssätt håller nu på att implementeras i våra kommersiella organisationer i syfte att förbättra säkerheten för alla Scaniamedarbetare.

Frisknärvaro[16]

%

96,30



	%
2023	**96,30**
2022	96,25
2021	96,54
2020	96,41
2019	96,53

Frisknärvaron har ökat sedan förra året och ligger år 2023 på 96,3 procent. Korttidssjukskrivningarna har minskat, vilket resulterar i en generell ökning av frisknärvaron jämfört med förra året. 2023 var Scania mycket nära att nå det uppsatta målet på 97 procent frisknärvaro.

Mål

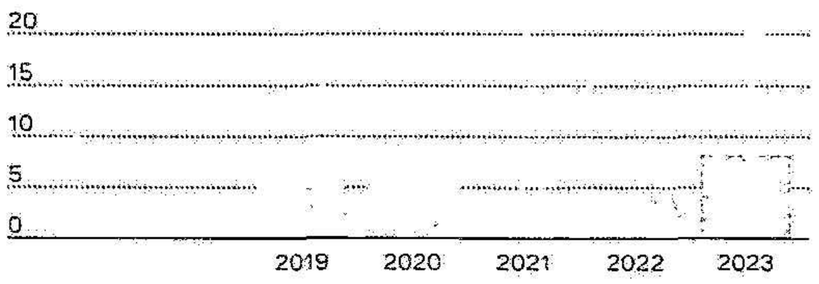
97%

frisknärvaro.

Olyckor med sjukfrånvaro[17]

Antalet olyckor per miljon arbetade timmar

8,85



	Antalet olyckor per miljon arbetade timmar
2023	**8,85**
2022	3,90
2021	4,90
2020	5,25
2019	5,40

Ökningen av olyckor beror på att omfattningen ändrats för 2023 och att kommersiella verksamheter har inkluderats. Tidigare år har inte räknats om i enlighet med den nya omfattningen. 2023 var antalet olyckor för enbart de industriella enheterna 3,3 stycken, vilket är en minskning jämfört med 2022. Införandet av "riskobservationer" i systemet TIA stöder Scanias analyser för att minska riskerna i arbetsmiljön. När vi analyserar orsakerna till kritiska olyckor ser vi att fastklämning mellan objekt är den vanligaste orsaken, följt av incidenter där anställda har snubblat, halkat eller fallit och sedan träffats av fordon och gaffeltruckar. Detta har resulterat i aktiviteter som förbättrat stöd för att utföra riskbedömningar och ett initiativ för att förbättra kvaliteten i utredningar av tillbud och olyckor.

Mål

5

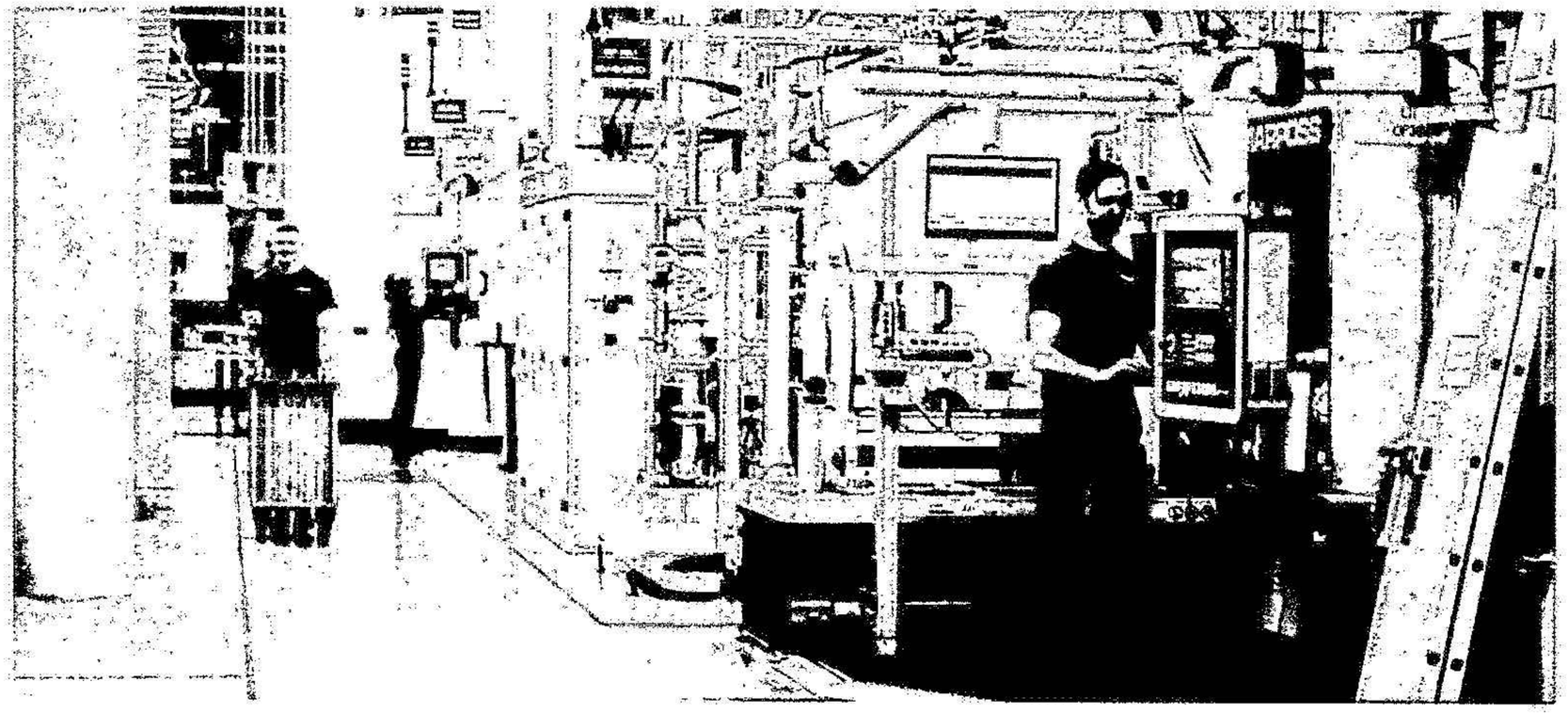
eller färre olyckor per miljon arbetade timmar.

Definitioner för hållbarhetsnyckeltal:

16. Närvarotimmar i förhållande till totalt antal arbetstimmar för Scanias enheter globalt och alla anställda.
17. Totalt antal arbetsrelaterade olyckor med Scaniamedarbetare med efterföljande sjukfrånvaro per 1 miljon arbetstimmar. Omfattar Scanias verksamhet i Sverige och den industriella verksamheten inklusive regionala produktcenter och logistikcenter. Från 2023 omfattas även olyckor i kommersiella enheter.

20240513153353

AFFÄRSETIK



Scania har nolltolerans mot korruption och oetiska affärsmetoder. Vi ingår i FN:s företagsnätverk Global Compact och följer dess tio principer. Scania är också stödjande medlem i Institutet Mot Mutor och medlem i Transparency Internationals svenska samlingsforum, Business Integrity Forum. Kommunikation och medarbetarutbildning är avgörande delar av Scanias förebyggande arbete för efterlevnad och hållbarhet på alla nivåer i organisationen. Vi anordnar regelbundet utbildningar, på plats och online, på temat efterlevnad.

Här ingår utbildningar i Scanias uppförandekod, som anger hur vi agerar med integritet. Uppförandekodsutbildningen är obligatorisk för alla medarbetare och ska repeteras regelbundet. Dessutom anordnar Scania utbildningar för att stärka efterlevnaden inom områdena korruption, penningtvätt, antitrust, företagande och mänskliga rättigheter samt visselblåsning. Vi har också allmänna efterlevnads- och integritetsutbildningar. Målgrupperna och kravet på repetition av varje utbildning definieras baserat på medarbetarnas respektive riskexponering.

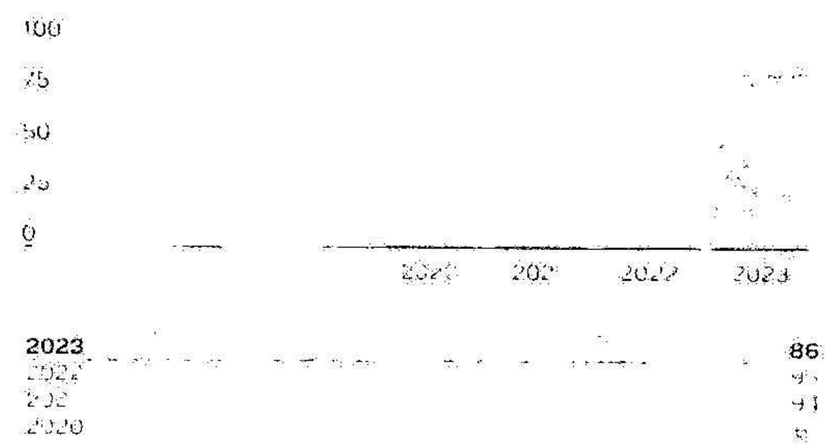
Ett annat verktyg i Scanias affärsetiska arbete är visselblåsarsystemet. För att undvika eller minimera risken för överträdelser av interna och externa regler och lagar är det viktigt att tidigt identifiera potentiella överträdelser som begås av medarbetare, leverantörer, affärspartners eller andra externa parter. Det gör att vi kan utreda och stoppa överträdelserna och vid behov vidta avhjälpande åtgärder och disciplinära åtgärder mot medarbetarna. Det finns flera interna och externa visselblåsarkanaler dit man kan rapportera misstänkta regelbrott, etiska överträdelser och kränkningar av mänskliga rättigheter. Det finns också etablerade rutiner för internutredningar. Internutredningar görs i enlighet med gällande lagar och i samarbete med den ansvariga enheten och inleds endast efter noggrann granskning av fakta och när det finns rimlig grund att anta att en överträdelse har begåtts. Visselblåsarsystemet är utformat för att ge skydd för såväl visselblåsare som anklagade. Det råder strikt sekretess under hela utredningsprocessen.

Alla inblandade förutsatts vara oskyldiga tills motsatsen är bevisad. Lämpliga disciplinära och avhjälpande åtgärder vidtas om möjligt genom en förutbestämd process. Under 2023 tog Scania emot 156 påståenden om missförhållanden, av vilka ungefär 34 procent utreddes vidare som potentiellt allvarliga regelöverträdelser. Av utredningarna som gjordes under året ledde 4 procent till disciplinära åtgärder och 18 procent resulterade i förslag till avhjälpande åtgärder.

Utbildning i uppförandekod[18]

Andel utbildade medarbetare

86



Under 2023 har 86 % av medarbetare genomgått utbildningen. Siffran motsvarar 86 procent. Utbildningen är obligatorisk för samtliga medarbetare och ska repeteras regelbundet. Vanligtvis är det fråga om årlig repetition.

Mål

100%

av medarbetarna har utbildats i Scanias uppförandekod.

Definitioner för hållbarhetsnyckeltal:

18 Scania har flera olika utbildningar i affärsetik. Dessa utförs på olika sätt och på olika nivåer. Nyckeltalet baseras på det antal medarbetare som har utbildats i Scanias uppförandekod.

HÅLLBARHETS- OCH ESG-UPPLYSNINGAR*

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Utsläpp*									
Scope 1: Direkta växthusgasutsläpp, 1 000 ton koldioxidekvivalenter	117,1	117,1	120,8	118,2	126,4	129,6	133,2	131,6	140,8
Scope 2: Indirekta växthusgasutsläpp, 1 000 ton koldioxidekvivalenter Marknadsbaserat	13,2	15,1	20,4	19,6	36,3	35,7	36,5	51,2	82,1
Scope 2: Indirekta växthusgasutsläpp, 1 000 ton koldioxidekvivalenter Platsbaserat	58,2	–	–	–	–	–	–	–	84,9
Totala utsläpp, scope 1 och 2, 1 000 ton koldioxidekvivalenter *	130,3	132,2	141,2	137,8	162,7	165,3	169,7	182,8	222,9
Per fordon, scope 1 och 2, ton koldioxidekvivalenter	1,3	1,5	1,5	1,9	1,7	1,6	1,8	2,2	2,8
Scope 3: Totala växthusgasutsläpp i värdekedjan, 1 000 ton koldioxidekvivalenter	143 699	134 014	143 222	112 219	140 204	156 941	142 279	123 410	119 016
1. Köpta varor och tjänster	2 372	2 264	2 288	1 915	2 511	2 615	2 426	2 173	2 008
2. Varaktiga produktionsmedel	280	251	261	275,7	219,3	195,9	–	–	–
3. Bränsle- och energirelaterad verksamhet	42	45	48	39	52	57	–	–	–
4. Transport och distribution uppströms	275	287	266	191	253	309	247	225	191
5. Avfall som genereras i verksamheten	334	313	302	281	309	310	–	–	–
6. Affärsresor	33	18	4	4	29	43	–	–	–
7. Medarbetare som pendlar	49	54	69	64	78	80	–	–	–
11. Användning av sålda produkter	140 130	130 586	139 785	109 279	136 532	153 100	139 381	120 796	116 607
12. Resthantering av sålda produkter	122	109	115	89	118	125	116	103	96
14. Franchising	63	88	84	82	103	107	110	113	113
Övriga utsläpp (out of scope), direkta utsläpp från användande av biobränslen	14,7	13,9	11,5	7,6	5,9	6,1	2,6	2,5	2,3
Kväveoxid från motortester, ton	32,4	36,2	37,5	31,5	36,0	42,0	46,0	43,0	47,0
Svaveloxid från motortester, ton	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	<0,1	0,13
Flyktiga organiska föreningar (VOC), ton	390	335	297	261	353	417	314	241	238
Flyktiga organiska föreningar (VOC), kg/fordon	3,80	3,80	3,20	3,60	3,60	4,10	3,30	2,90	3,00
Ozonnedbrytande ämnen (ODS)									
Klorfluorföreningar i installationer, kg	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Antal producerade fordon	102 283	88 142	92 718	72 356	96 995	101 375	95 781	83 940	79 346
Energi **									
Elektricitet, gigajoule	2 204 467	2 139 115	2 069 897	1 836 022	2 037 309	2 078 261	2 015 360	1 912 593	1 917 188
Fjärrvärme, gigajoule	500 076	472 245	528 610	399 180	480 391	444 687	389 083	398 064	388 656
Fossilbränsle, gigajoule	1 663 084	1 672 610	1 726 726	1 686 068	1 792 912	1 831 864	1 900 538	1 877 156	1 997 141
Förnybara bränslen, gigajoule	202 616	182 967	148 963	85 794	75 019	76 174	21 940	22 725	22 590
Totalt, gigajoule	4 570 243	4 466 937	4 474 196	4 007 064	4 385 631	4 430 985	4 326 922	4 210 538	4 325 576
Per fordon, gigajoule	44,7	50,7	48,3	55,4	45,2	43,7	45,2	50,2	54,5

20240513153354

HÅLLBARHETS- OCH ESG-UPPLYSNINGAR

	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Vatten									
Inköpt kommunalt vatten, miljoner liter	436	484	477	401	497	484	443	523	539
Grundvatten, miljoner liter	131	128	126	141	164	182	173	163	161
Totalt, miljoner liter	566	611	602	543	661	666	616	686	701
Per fordon, m³	5,60	6,90	6,50	7,48	6,71	6,54	6,43	6,88	7,20
Ytvatten (för genomströmningskylning), miljoner liter	3 774	4 305	4 633	4 589	4 525	4 954	5 037	4 539	3 901
Avfall* **									
Icke farligt avfall skickat för materialåtervinning, ton	84 617	101 638	101 038	83 249	101 109	101 500	96 303	87 253	81 600
Farligt avfall skickat för materialåtervinning, ton	3 318	3 164	2 629	2 156	3 100	3 500	3 650	3 600	3 200
Icke farligt avfall skickat för förbränning med energiåtervinning, ton	9 306	8 007	8 921	8 171	10 300	11 700	10 850	11 850	9 700
Farligt avfall skickat för förbränning med energiåtervinning, ton	5 067	3 968	3 788	3 158	6 800	4 800	5 950	5 500	6 200
Icke farligt avfall skickat för deponering, ton	23 396	2 234	1 577	2 720	3 300	3 000	2 700	2 550	2 900
Farligt avfall skickat för deponering, ton	16 518	8 113	3 677	2 972	3 400	3 900	3 450	3 950	6 100
Totalt, ton	142 222	127 124	127 630	102 428	131 200	134 400	122 600	114 700	109 400
Per fordon, ton	1,39	1,44	1,38	1,41	1,35	1,33	1,28	1,27	1,38
Hälsa och säkerhet									
Antal medarbetare som omfattas av hanteringssystem för hälsa och säkerhet	54 418	28 428	30 411	26 017	27 987	26 209	23 232	21 326	
Andel medarbetare som omfattas av hanteringssystem för hälsa och säkerhet	100%	53%	60%	59%	56%	55%	53%	51%	
Antal dödsfall orsakade av arbetsskada	1	0	1	0	1	1	1	0	
Antal arbetsskador som ett till sjukfrånvaro	758	171	218	222	226	173	294	319	
Antal arbetsskador som ett till sjukfrånvaro per miljon arbetstimmar	8,85	3,87	4,9	5,25	5,4	4,1	8,99	8,6	
Antal arbetstimmar	85 619 562	44 133 478	44 927 568	42 276 577	41 759 830	41 866 153	32 670 306	37 046 113	
Antal anställda (heltidsanställda och tillfälligt anställda)	54 418	53 309	50 709	47 889	48 329	47 548	43 566	41 545	
Antal anställda, inklusive konsulter	58 163	56 927	54 000	50 011					
Hållbarhetsbedömning av leverantörer									
Andel nya leverantörer som granskats i enlighet med hållbarhetskriterier	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Data ej tillgängliga	Data ej tillgängliga	Data ej tillgängliga
Affärsetik									
Verksamheter som bedömts avseende korruptionsrisker	100%	100%	100%	100%					

* Metoden har ändrats för 2021.
** Utsläppsintensitet för växthusgaser. Totala utsläpp av upp till 1 och 2 i 1 000 ton koldioxidekv valenter/antal producerade fordon.
*** Basår för hela utgörs framtida mål är 2019. Tidigare år har [illegible] för dessa mål.
Formula för beräkningar av hanteringsgrad enligt GRI. Hänvisar till [illegible].
Under 2020 salderas 6 602 ton egenproducerad el.
**** 100 % av avfallet skickas för återvinning och bortskaffande utanför anläggningen. Avloppsvatten är exkluderat.
***** Ej tillgängligt data för [illegible]. Beräkning är exkluderat [illegible] data är tillgängligt för [illegible].
****** 2023 års beräkning av hela [illegible] baserat på [illegible] som [illegible] [illegible].
******* Global [illegible] enheter [illegible] [illegible] [illegible]

REDOVISNINGSPRINCIPER

Redovisningsperioden är 1 januari 2023 till 31 december 2023. Scanias redovisning har upprättats i enlighet med GRI:s (Global Reporting Initiative) standarder.

Hållbarhetsdata och -upplysningar samlas in månatligen, kvartalsvis eller årligen med olika rapporteringsverktyg. Scanias målsättning är att ha global, kvalitetssäkrad data som linjerar med vår finansiella rapportering, att utöka hållbarhetsredovisningen och att förbättra kvaliteten på innhämtad data. Basår och omfattning är baserat på kvalitet på och tillgången till data om inget annat anges.

Definitioner av hållbarhetsnyckeltalen (sidorna 140–154) finns i anslutning till respektive graf, med kompletterande information i detta avsnitt. Omfattningen av siffrorna i tabellen Hållbarhet och ESG-upplysningar på sidorna 155–156 är vanligtvis bredare än hållbarhetsnyckeltalen och anges i detta avsnitt. Inom hållbarhetsredovisningen hänvisar vi till vår industriella verksamhet (omfattar produktionsanläggningar, forskning och utveckling och logistik) och vår kommersiella verksamhet som täcker de kommersiella enheterna om inget annat anges. Nya förvärv eller sålda enheter inkluderas i hållbarhetsredovisningen genom verksamhetens ordinarie struktur för rapportering. När nya enheter konfigureras i Scanias system (till exempel Quentic och HFM) är de skyldiga att rapportera data (till exempel hållbarhetsinformation och antal anställda) retroaktivt sedan enhetens verksamhet inleddes.

Under 2023 ingår Financial Services inte längre i Scanias koncernredovisning och har tagits bort från personalsiffrorna som hämtas från koncernens finansiella rapporteringssystem (HFM). När det gäller energirapporteringen är organisationen ibland inhyst i samma lokaler och ingår i dessa fall i de kommersiella siffrorna – dock inte med något väsentligt belopp i förhållande till det totala beloppet.

Miljödata

Scania använder huvudsakligen ett tredjeparts rapporteringsverktyg, Quentic, för att inhämta data om koldioxidutsläpp från scope 1 och 2, avfallshantering samt energi- och vattenanvändning. Information om utsläppskällor och mer detaljerade data rapporteras kvartalsvis av enheterna och konsolideras centralt. Data samlas endast in från enheter som ägs eller kontrolleras av Scania om inget annat anges. Ovan nämnda datapunkter är hämtade från produktionsanläggningar, forsknings- och utvecklingsanläggningar och regionala produktcenter. Utöver detta samlas avfallsdata även in från alla logistikcentra eftersom avfall utgör ett väsentligt område inom Scanias logistik. Avfall som genereras av Scania hanteras av en tredje part där vissa krav och villkor ingår i avtalet mellan leverantören och Scania. Leverantören ansvarar för att tjänsten utförs med omsorg och i enlighet med avtal samt lagar och förordningar och även för att inneha tillstånd och licenser som behövs för att uppfylla uppdraget. Uppgifterna om energisiffror i ESG-tabellen på sidan 155 innehåller data från både industriell och kommersiell verksamhet sedan 2023 samt data från vårt dotterbolag LOTS. Uppgifter från tidigare år (2016 till 2022) inklusive basåret (2015) har räknats om. Uppgifterna om vatten som presenteras i ESG-tabellen på sidan 156 innefattar data från produktions-, logistik- samt forsknings- och utvecklingsanläggningar.

Scania beräknar och redovisar växthusgasutsläpp från scope 1, 2 och 3 i enlighet med GHG-protokollet Corporate Standard. Konsolidering görs med den verksamhetsbaserade metoden. Scania redovisar i koldioxidekvivalenter inklusive koldioxid (CO_2), metan (CH_4), kvävedioxid (N_2O) och väteflourkarboner (HFC:er). Utsläpp inom scope 1 och utsläpp som inte omfattas av något scope (direkta biogena koldioxidutsläpp) beräknas med hjälp av utsläppsfaktorer, omvandlingsfaktorer och GWP-faktorer från IPCC enligt 2006 IPCC Guidelines, AR4, 2007. För metan och kvävedioxid används AR5, 2014. Utöver detta används utsläppsfaktorer från IEA 2022 (vars data hänvisar till 2020) för beräkning av utsläpp från inköpt elektricitet och värme[1]. För fjärrvärme i Sverige används utsläppsfaktorer från Energiföretagen Sverige (Fjärrvärmens lokala miljövärden 2022).

Scope 1 och 2

Utsläpp från scope 1 och 2 har samlats in från produktion, logistik, forskning och utveckling och kommersiell verksamhet och från scope 1 också från Scanias dotterbolag LOTS. På grund av förseningar i inhamtningen är vissa data baserade på uppskattningar. För vara kommersiella enheter gäller detta det fjärde kvartalet och för de industriella enheterna handlar det om december. Uppskattningarna baseras på historiska data. För scope 1 och 2 har basårsutsläppen och övriga rapporterade år räknats om på grund av strukturförändringar (förvärv) och förbättringar av noggrannheten i aktivitetsdata. Data är omräknade för scope 1 och direktenergy på grund av inkluderingen av LOTS. Omräkningen på grund av LOTS resulterade i en ökning med cirka i 27 procent av utsläppen scope 1 och 2 för basåret 2015. Utsläppen inom scope 2 beräknas med hjälp av den marknadsbaserade metoden och från 2023 tillhandahålls siffror baserat på den platsbaserade metoden för 2015 och 2023. Om leverantörsspecifika uppgifter inte finns tillgängliga har genomsnittliga nätemissionsfaktorer tillämpats i enlighet med GHG-protokollets scope 2-vägledning. För att undvika dubbelräkning räknas egenproducerad energi endast vid förbrukning och energiintensiteten beräknas genom att dela den totala energiförbrukningen med det totala antalet producerade fordon under räkenskapsåret. Scania köper in fossilfri el till alla anläggningar inom den industriella verksamheten, inklusive de regionala produktcentren i Indien, Malaysia och Sydafrika. Den inköpta elen kommer främst från vattenkraft med några andelar från sol- och vindenergi.

Huvudsakliga förändringar jämfört med tidigare år (scope 1, 2 och energi):

- Basåret (2015) och tidigare år (2016–2022) räknats om på grund av inkluderingen av LOTS (som påverkar scope 1 och direkt energi) och nya förvärv som gjorts inom det kommersiella nätverket.
- Realtidsdata från de kommersiella enheterna för kvartalen 1–3 och estimat för kvartal 4.
- För de industriella enheterna är utsläppen för december ett estimat.

Scope 3

Utsläppen inom scope 3 beräknas i enlighet med GHG-protokollets redovisningsstandard Corporate Value Chain Accounting and Reporting standard. Scope 3-utsläppen omfattar inte kategorierna 8, 9, 10 och 15 (uppströms: leasade tillgångar, nedströms transporter och distribution, bearbetning av sålda produkter och investeringar). Kategori 13 ingår i kategori 11. Kategori 1 och 11 är källorna för de största utsläppen för Scania. Den aktivitetsdata som används för GHG-beräkningarna baseras på fakturering, realtidsdata, modeller och data rapporterade av leverantörer. Vid behov har vi gjort antaganden och estimat, vanligtvis baserat på historisk data. GHG-utsläppsberäkningar har i allmänhet en inneboende osäkerhet på grund av mätmetoderna, ofullständig vetenskaplig kunskap om utsläppsfaktorer och avsaknad av specifika data, vilket innebär att det krävs estimat och antaganden.

Scope-kategorier:

Kategori 1 Köpta varor och tjänster

Ett antal referensfordon för livscykelutsläpp har valts ut bland de producerade specifikationerna för Scanias lastbilar och bussar. Innefattar även koldioxidpåverkan från indirekta leverantörer inom exempelvis IT, förbrukningsmaterial, emballage och handelsvaror. Här ingår också påverkan från komponenter och delar som produceras och säljs inom koncernen. Under 2023

1 Utsläppsfaktorerna omvandlas från gCH4 och gN$_2$O till gCO$_2$eq med hjälp av GWP-vardet (global uppvarmning) för en 100-årsperiod. För att kunna jamföra med internationella riktlinjer for datainlamning används faktorerna från den fjärde IPCC-utvärderingen. 1gN$_2$O = 298 g CO$_2$eq.

20240513153535

REDOVISNINGSPRINCIPER

förbättrades metoderna för flera områden till exempel vikt per fordon som har justerats för att bättre återspegla olika specifikationer samt nya emissionsfaktorer som beräknats utifrån faktiskt material och vikt på fordonet. Basåret (2015) och tidigare år har räknats om (2016 till 2022).

Kategori 2 Varaktiga produktionsmedel
Utsläpp kopplade till varaktiga produktionsmedel beräknas baserat på en ekonomisk input-output-analys med monetära värden för investeringar gjorda under räkenskapsåret.

Kategori 3 Bränsle och energirelaterad verksamhet
Beräknas baserat på den rapporterade användningen av energi och bränslen. Omräkning för tidigare år (2018 till 2022) på grund av inkludering av LDTS och hyrfordon inom det kommersiella nätverket.

Kategori 4 Transport och distribution uppströms
Utsläpp från inkommande och utgående logistik från Quentic. Ny metod för landtransporter vilket resulterat i att tidigare år (2015 till 2022) har räknats om. Den nya metoden är i linje med ISO14083 och GLEC Framework och ökar de totala utsläppen något.

Kategori 5 Avfall som genereras i verksamheten
Beräknat baserat på inrapporterade data för avfall som produceras i industriverksamheten.

Kategori 6 Affärsresor
Utsläppsrapportering inlämnad av resebyrå.

Kategori 7 Medarbetare som pendlar
Uppskattning som är baserad på den genomsnittliga medarbetaren och genomsnittet för bil och resvåg för en svensk medarbetare som används inom den globala verksamheten.

Kategori 8 Leasade tillgångar uppströms
Ej tillämpligt.

Kategori 9 Transport och distribution nedströms
Ej tillämpligt.

Kategori 10 Bearbetning av sålda produkter
Ej rapporterat.

Kategori 11 Användning av sålda produkter
Kategori 11 står för majoriteten av Scanias växthusgasutsläpp inom scope 3 (värdekedjan). Utsläpp inom scope 3 kategori 11 (utsläpp av koldioxidekvivalenter från produkter) beräknas för alla lastbilar, bussar, Power Solutions och drivlinekomponenter som Scania producerar globalt under ett kalenderår. För årets rapportering reducerades den beräknade körsträckan för vissa fordonstyper något, vilket resulterade i en minskning av utsläppen med cirka 1 % per år. Tidigare år (2015 till 2022) har räknats om för att återspegla förändringarna.

Kategori 12 Resthantering av sålda produkter
Resultaten från livscykelanalys från 2022 som utförts i enlighet med ISO 14040/44. Används för att beräkna utsläppen vid slutet av livslängden för sålda produkter.

Kategori 13 Leasade tillgångar nedströms
Utsläpp från fordon som leasas av en kund ingår i kategori 11.

Kategori 14 Franchising
Franchising inkluderar de verkstäder Scania inte äger. Data från Quentic används från vårt globala kommersiella nätverk för att få information från en genomsnittlig verkstad som sedan multipliceras med antalet globala verkstäder Scania inte äger.

Kategori 15 Investeringar
Ej rapporterat.

Huvudsakliga förändringar jämfört med tidigare år:
- Inklusive uppdelning på alla scope 3 kategorier.
- Omräkning av alla redovisade år för kategorierna 1, 3, 4 och 11 resulterade förändringar av de total utsläppen från scope 3. Kategorierna 1 och 11 räknades om på grund av nya förbättrade metoder medan kategori 3 och 4 räknades om för att återspegla införandet av LDTS.
- Kategori 11 i scope 3 minskade med cirka 1 procent på grund av ändrad förväntad körlängd under fordonets livstid.

Science Based Target scope 3
Inom scope 3 kategori 11 har Scania ett godkänt Science Based Target som är i linje med det scenario där uppvärmningen understiger 2 grader som slagits fast i Parisavtalet enligt Science Based Targets-initiativet (se sidan 141). Detta är ett intensitetsmål som är baserat på ett livscykelperspektiv (well-to-wheel) och mäts i CO2 ekvivalenter per kilometer. Utsläppen beräknas utifrån driftdata från uppkopplade fordon och serviceaviseringar. Jämförelseåret är alla fordon som tillverkades 2015. Indata är koldioxidekvivalenter per kilometer under 12 månaders drift från och med månaden efter produktionsmånaden. Rapporteringen släpar därför efter ett år.

Hållbarhetsbedömda leverantörer

Omfattningen består av bedömning av alla nya och befintliga leverantörer av delar och tjänster inom områdena arbetsvillkor och mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet, affärsetik, miljö, leverantörshantering och ansvarsfulla inköp av råvaror. Kategori N/A (otillgänglig) består av leverantörer med otillräckliga uppgifter och från 2022 även leverantörer med ofullständiga SAQ.

Hälsa, säkerhet och medarbetare

Omfattningen av medarbetardata varierar i allmänhet vid hänvisning till Scanias medarbetare inom hållbarhetsredovisningen, ingår heltids- och visstidsanställda men konsulter exkluderas om inte annat anges. Inom Scanias finansiella rapportering (se sidan 109) ingår heltids- och deltidsanställda men inte konsulter. Alla uppgifter om antal anställda samlas in genom det finansiella rapporteringssystemet (HFM) och hela personalstyrkan per den 31 december räknas. Snarare än enbart heltidsanställda för att beräkna antalet.

Hälsa och säkerhet
Antalet olyckor omfattar samtliga Scaniamedarbetare. För de flesta enheter rapporteras olyckor via TIA, vårt särskilda hög- och riskhanteringssystem. För rapportering så används siffrorna från vårt finansiella rapporteringssystem HFM men kompletteras och värderas gentemot TIA. Tidigare har data endast inhämtats från det finansiella rapporteringssystemet. Dock ger TIA högre datakvalitet och bättre uppföljningsmöjligheter och vi implementerar nya enheter i TIA varje år. Antalet dödliga olyckor omfattar samtliga Scaniamedarbetare. Uppgifterna om dödliga olyckor rapporteras via HFM. Data om frisknärvaro och antalet arbetade timmar inhämtas via HFM från Scanias globala verksamhet (industrin och de kommersiella enheterna).

Anställning
Andelen medarbetare som omfattas av kollektivavtal beräknas med information från våra fabriker och manuellt inrapporterade årliga 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.

Mångfald och inkludering
Data om mångfald och inkludering samlas in genom det finansiella rapporteringssystemet HFM och genom vår årliga medarbetarundersökning. Under 2023 skickades enkäten ut till 51 958 Scaniamedarbetare, varav 84 procent svarade. Nyckeltalet för mångfald och inkludering baseras på snittvärdet för svaren på tre frågor:

- På min avdelning behandlas alla medarbetare likvärdigt.
- Jag tycker att vi har mångfald på avdelningen, det vill säga att vi är en blandning av människor med olika erfarenhet och bakgrund.
- På min avdelning drar vi nytta av skillnaderna mellan olika medarbetare, det vill säga att vår kultur tar tillvara och uppmuntrar olika perspektiv.

HÅLLBARHETSINDEX

Hållbarhet är en del av Scanias dagliga arbete. 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 det kontinuerliga förbättringsarbetet. Vi har en ständig dialog med intressenter såsom samarbetspartners, leverantörer och kunder för att förstå vår påverkan och hålla oss uppdaterade om de viktigaste frågorna för transportbranschen som helhet och Scania som företag. Vårt hållbarhetsarbete bedrivs på ett övergripande plan genom den årliga strategiprocessen, strategiska partnerskap, liksom genom våra strategiska planer, väsentlighetsanalysen av mänskliga rättigheter och miljöstyrsystemet. 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.

Varje år vidtar vi åtgärder som förbättrar vår analysförmåga och förståelse. Under 2020 antog vi en ny strategi som sätter hållbarhet i centrum av affären. De prioriterade områdena är dekarbonisering, social hållbarhet och cirkularitet. Vi övervakar utvecklingen inom dessa områden i dialog med intressenterna. Prioriteringen godkänns av Scanias ledning i den årliga strategiprocessen. Under 2021 och 2022 har strategin testats och utvecklats ytterligare på olika nivåer i företaget, i samarbete med interna och externa intressenter.

I linje med de kommande CSRD-kraven (Corporate Sustainability Reporting Directive) har vi under 2023 börjat tillämpa det nya sättet att arbeta med väsentlighet. Vi kommer att använda oss av denna metod under de kommande åren. Vi kan dock 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. 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.

Årets analys visar att Scanias fokusområden är i linje med intressenternas förväntningar och vi gör därför inga förändringar av de väsentliga områdena.

Scanias väsentliga områden 2023

- Social hållbarhet (mänskliga rättigheter, mångfald och inkludering, säkerhet och hälsa, ansvarsfulla inköp, affärsetik)
- Miljö och koldioxidminskning (hållbara transporter, utsläpp och resurseffektivitet)
- Värdekedja och cirkularitet

Framväxande områden som vi ser ökar i betydelse och påverkar ovanstående områden är hållbara transporters påverkan på samhället, rättvis omställning, vederbörlig aktsamhet inom hållbarhet, klimatrisker och biologisk mångfald.

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. Scania har rapporterat i enlighet med GRI Standards för perioden 1/1–31/12 2023. Ett GRI-index finns på sidan 160–162. GRI-indexet har granskats översiktligt och revisorns rapporter finns på sidan 175.

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 rapporteringen. Vi använder scenarier som ett verktyg för att analysera hur motståndskraftig vår strategi är mot exempelvis klimatförändring. Den scenariebaserade analysen är en del av vår årliga utvärdering av strategin. Läs mer på sidan 36–37 och 46–47. Ett index över de rekommenderade TCFD-upplysningarna finns på sidan 163. TCFD-indexet omfattas inte av revisorns översiktliga granskning

Hållbarhetsredovisning 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 hållbarhetsredovisningen 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	16–17
Scanias strategi	35–41
Hållbarhetsrisker	57–64
Hållbarhetsnyckeltal	140–154
Läs mer om vårt sätt att arbeta och hur vi styr verksamheten och använder policyer inom följande områden:	
Miljö	39, 141–147
Medarbetare	66, 148–154
Socialt ansvarstagande	148–154
Mänskliga rättigheter	30, 148–154
Korruption	48, 154

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 om exempelvis hur väl Scania uppfyller taxonomikriterierna finns på sidan 164–174. Taxonomin omfattas inte av revisorns översiktliga granskning.

Revisorns rapporter om den obligatoriska hållbarhetsredovisningen finns på sidan 175.

20240513153356

GRI INDEX

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Allmänna upplysningar		
Organisationen och dessa redovisningsprinciper (GRI 2021)		
2-1	Organisationens struktur	sid 14–15, 43–45, 136
2-2	Enheter som ingår i organisationens hållbarhetsredovisning	sid 87, 125–126, 157, 158, 176 Justeringar av information för intressenterna är inte tillämpliga på Scanias koncernen Uppgifter om olika tillvägagångssätt: upplysningarna i den här standarden är inte väsentliga. Scania kommer att utöka denna punkt och rapportera den som en del av CSRD upplysningarna år 2024
2-3	Redovisningsperiod/frekvens och kontaktväg	Årlig redovisning 1/1–31/12 2023. Publicerad 6/3 2024 kontakt: sustainability@scania.com
2-4	Revidering av information	sid 157, 158
2-5	Externt bestyrkande	sid 51, 159, 175
Aktiviteter och arbetare (GRI 2021)		
2-6	Aktiviteter, värdekedja och övriga affärsrelationer	sid 14–15, 16–17, 22, 29, 31, 39, 52, 55, 148, 150 Ingen väsentlig ändring i värdekedjan under 2023
2-7	Anställda	sid 109, 156, 158 Information saknas. På grund av införandet av ett nytt globalt personalsystem saknas för närvarande information per region och kön
2-8	Medarbetare som inte är anställda	sid 109, 156, 158 Information saknas: Ingår i konsulter
Bolagsstyrning (GRI 2021)		
2-9	Styrningsstruktur	sid 43, 51, 52, 55, 140 Information saknas: för underrepresenterade sociala grupper
2-10	Nominering och val av styrelseledamöter	sid 43, 55 Information saknas: Skall till valet av styrelseledamöter
2-11	Styrelseordförande	sid 43, 55
2-12	Styrelsens ansvar att övervaka förvaltningen av påverkan	sid 43, 55 Information saknas: frekvens för styrelsens utvärdering av organisationens processer
2-13	Delegering av ansvaret för att hantera påverkan	sid 43–55
2-14	Styrelsens roll vid hållbarhetsredovisningen	sid 43, 55, 140, 158
2-15	Intressekonflikter	Information saknas: Scania kommer att utöka informationen i den styrelse som ingår i
2-16	Kommunikation om viktiga frågor	Information saknas
2-17	Styrelsens samlade kompetens	sid 43, 55
2-18	Utvärdering av styrelsens prestation	sid 43, 55 Under 2023 skedde inga förändringar av styrelsens sammansättning förutom att Christian Levin utsågs till ny ekonomichef för Traton.
2-19	Principer för ersättning till styrelsen	sid 43, 55, 110, 112, 146
2-20	Processer för att avgöra styrelsens ersättning	sid 43, 55, 110, 112
2-21	Den totala ersättningens andel	sid 109–112
Strategi, policyer och metoder (GRI 2021)		
2-22	Redogörelse för hållbarhetsstrategi	sid 11, 12
2-23	Policyer	sid 16, 43, 55, 141, 145, 148, 149 Detta var hållbarhet policyer om de
2-24	Förankring av policyer i verksamheten	sid 35, 41, 43, 55, 140
2-25	Processer för att avhjälpa negativ påverkan	sid 43, 55, 141, 166
2-26	Mekanismer för rådgivning och rapportering avseende överträdelser	sid 154
2-27	Efterlevnad av lagar och regler	Information saknas: Scania kommer att utöka informationen om efterlevnad kommande år
2-28	Medlemskap	sid 32–29
Intressenter (GRI 2021)		
2-29	Arbetssätt gentemot intressenter	sid 35, 41, 22, 29, 43, 55, 159
2-30	Kollektivavtal	sid 151 Information saknas: Medarbetare som inte täcks av kollektivavtal

GRI INDEX

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Väsentliga frågor (GRI 2021)		
3-1	Process för att identifiera väsentliga frågor	sid. 140, 159
3-2	Lista över väsentliga frågor	sid. 159
Ämnesspecifika upplysningar och hanteringssätt		
Ekonomiskt resultat (2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 16–17, 35–41, 43–55
Ämnesspecifika upplysningar		
201-1	Skapat och utdelat direkt ekonomiskt värde	sid. 15, 65, 71–74, 79–80
Korruption (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 43–55, 154
Ämnesspecifika upplysningar		
205-1	Verksamheter som bedömts avseende korruptionsrisk	sid. 43–55, 154, 156
Energi (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 57–58, 145–147
Ämnesspecifika upplysningar		
302-1	Energianvändning inom organisationen	sid. 145–147, 155 Kylmedel inkluderat i elektricitet och vatten. Vatten från Mälaren används i kylningssyfte och släpps ut i samma vattenmassa utan kemikalier. Scania köper inte ånga från energileverantörer.
302-3	Energiintensitet	sid. 145–147, 155
Utsläpp (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 140, 145–147, 157–158
Ämnesspecifika upplysningar		
305-1	Direkta växthusgasutsläpp (scope 1)	sid. 155, 157–158
305-2	Indirekta växthusgasutsläpp (scope 2)	sid. 155, 157–158
305-3	Andra indirekta växthusgasutsläpp (scope 3)	sid. 155, 157–158 Information saknas: biogeniska koldioxidutsläpp.
305-4	Utsläppsintensitet för växthusgaser	sid. 155, 157–158
305-7	Kväveoxid, svaveloxid och andra viktiga luftutsläpp	sid. 155, 157–158 Information saknas: övriga luftföroreningar.

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Avfall (GRI 2020)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 140, 145–147, 157–158
Ämnesspecifika upplysningar		
306-1	Uppkommet avfall och betydande avfallsrelaterad påverkan	sid. 145–147, 156, 157–158
306-2	Hantering av betydande avfallsrelaterad påverkan	sid. 32–33, 46–47, 145–147, 157–158
306-3	Uppkommet avfall	sid. 32–33, 46–47, 145–147, 157–158
306-4	Avfall som inte behövt gå till deponi	sid. 156
306-5	Avfall som gått till deponi	sid. 156
Miljöutvärdering av leverantörer (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 140, 150
Ämnesspecifika upplysningar		
308-1	Andel nya leverantörer som utvärderats avseende miljökrav	sid. 156 Scania anger siffror för leverantörer som utvärderats utifrån hållbarhetskriterier.
Medarbetare (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 148–152
Ämnesspecifika upplysningar		
401-2	Förmåner som är tillgängliga för heltidsanställda men inte för tillfälligt eller deltidsanställda	sid. 79–80, 95–96 Betydande platser baseras på Scanias största förmånsplaner globalt. Förmånerna är tillgängliga för samtliga medarbetare (inte bara heltidsanställda) om inte annat anges. Information om funktionshinder, föräldraledighet och aktierelaterad ersättning saknas.

20240513153357

GRI INDEX

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Hälsa och säkerhet på arbetet (GRI 2018)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	s id 153
403-1	Ledningssystem för hälsa och säkerhet	s id 153
		Konsulter omfattas av ledningssystemet med undantag av data-uppföljning
403-2	Identifiering och analys av risker, utredning av incidenter	s id 153
403-3	Företagshälsovård	s id 153
403-4	Dialog och kommunikation med anställda, bolagets arbetsmiljöombud och fackföreningar avseende hälsa och säkerhet	s id 153
403-5	Utbildning i hälsa och säkerhet för medarbetare	s id 153
403-6	Främjande av anställdas hälsa	s id 153
403-7	Förebyggande och begränsning av hälso- och säkerhetsrisker hos affärspartners	s id 153
Ämnesspecifika upplysningar		
403-8	Medarbetare som omfattas av hanteringssystem	sid 156
		Information saknas. Medarbetare som inte är anställda ingår inte i siffrorna
403-9	Arbetsskador	sid 156
		Information saknas. Antal, grad och skadetyper relaterat till svåra arbetsrelaterade skador saknas. Olyckor med sjukfrånvaro rapporteras exkluderat konsulter. Intensitetsmått för dödsfall saknas

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Mångfald och lika möjligheter		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid 152
Ämnesspecifika upplysningar		
405-1	Mångfald i ledningen och bland övriga anställda	sid 52, 55, 66, 109
		Information saknas. Styrelseledamöter presenteras individuellt. Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag samt VD och verkställande ledning redovisas uppdelat på kön. Uppdelning på åldersgrupp redovisas inte och en rapportering på detta kommer att tas fram senast i den årliga CSRD-rapporteringen. Anställda redovisas procentuellt gentemot antalet medelanställda vilket är på regionnivå. Ingen uppdelning baserad på åldersgrupp eller andra kategorier
Social utvärdering av leverantörer		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid 149, 150
Ämnesspecifika upplysningar		
414-1	Andel nya leverantörer som utvärderats avseende sociala krav	sid 156
		Scania anger siffror för leverantörer som utvärderats utifrån hållbarhetskriterier
Hållbara transporter		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid 20, 29, 143
Ämnesspecifika upplysningar		
	Försäljning av produkter för alternativa bränslen och elektrifiering	sid 20, 29, 143
	Science based target för användningsfasen	sid 141
Innovation och partnerskap		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid 28, 35
Ämnesspecifika upplysningar		
	Investeringar i forskning och utveckling	sid 67

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 vårt arbete med dekarbonisering på sidorna 39–41

Element	TCFD rekommendationer	Sidhänvisning
Styrning		
	Styrelsens tillsyn över klimatrelaterade risker och möjligheter.	sid. 43–47
	Ledningens roll i bedömningen och hanteringen av klimatrelaterade risker och möjligheter.	sid 44–51, 57–64
Strategi		
	Klimatrelaterade risker och möjligheter på kort, medelläng och lång sikt	sid. 57–64
	De klimatrelaterade riskernas och möjligheternas påverkan på Scanias affär, strategi och ekonomiska planering.	sid. 35–40, 57
	Motståndskraften i Scanias strategi vid olika klimatscenarier, däribland ett scenario med mindre än två graders temperaturökning	sid. 35–40, 57
Riskhantering		
	Processer för att identifiera och bedöma klimatrelaterade risker.	sid. 57
	Processer för att hantera klimatrelaterade risker	sid. 57–64
	Integrering av processer för att identifiera, bedöma och hantera klimatrelaterade risker i Scanias övergripande riskhantering.	sid. 57–64, 47–51
Mätetal och mål		
	Mätetal för bedömning av klimatrelaterade risker och möjligheter i linje med Scanias strategi och riskhanteringsprocess.	sid. 38–40
	Utsläpp av växthusgaser inom ramen för GHG-protokollets scope 1, 2 och 3 samt relaterade risker.	sid. 39–40, 155
	Mål som hjälper Scania att hantera klimatrelaterade risker och möjligheter samt uppfyllelsen av dessa.	sid. 38–40, 141–147

20240513153358

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Bakgrund

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 från den 18 juni 2020 (hädanefter taxonomiförordningen eller taxonomin) inrättades som ett gemensamt ramverk enligt vilket företag kan klassificera ekonomisk verksamhet som miljömässigt hållbar och externt redovisa andelen hållbar omsättning och utgifter. Syftet är att informera investerare och marknaden om vilka företag som bidrar till omställningen till en ekonomi i enlighet med EU:s mål och att möjliggöra riktade investeringar i syfte att uppfylla Parisavtalet. Transportbranschen är en av de branscher som behöver ställa om. Scania är dedikerad till den omställning som behöver ske i transportbranschen och transportekosystemet. Målen ligger i linje med Scanias syfte och strategi att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

För hållbar ekonomisk verksamhet räknas sådant som väsentligen bidrar till uppfyllandet av minst ett av taxonomiförordningens definierade miljömål. Miljömålen rör områdena begränsning av klimatförändringar, anpassning till klimatförändringar, hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser, omställning till en cirkulär ekonomi, förebyggande och begränsning av miljöföroreningar samt skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem. EU-kommissionen har utvecklat kriterier för att avgöra om en ekonomisk verksamhet kan klassificeras som miljömässigt hållbar. Scanias bedömning är gjord utifrån kriterierna i bilagorna till den delegerade akt som behandlar samtliga miljömål, liksom definitionerna som anges i den delegerade akten till artikel 8 om redovisning. Ett av de viktigaste kriterierna för Scania gäller mängden avgasutsläpp direkt från fordonen (tailpipe emissions).

Definitioner

Verksamhet som omfattas av taxonomin är sådan verksamhet som beskrivs i de delegerade akterna och för vilka tekniska granskningskriterier för ett av de sex miljömålen finns tillgängliga. All övrig ekonomisk verksamhet klassas som verksamhet som inte omfattas av taxonomin.

Taxonomiförenlig verksamhet är sådan verksamhet som för ett eller flera av miljömålen definierade i taxonomin uppfyller de tekniska granskningskriterierna, kriterierna för minimiskyddsåtgärder exempelvis vad gäller mänskliga rättigheter och sociala och arbetsrelaterade standarder samt principen om att inte orsaka betydande skada (hädanefter DNSH, Do No Significant Harm).

Taxonomin för Scania

Räkenskapsåret 2023 är första gången som Scania inkluderar alla sex miljömål i sin bedömning i enlighet med taxonomiförordningen. I tillägg till målen som rör områdena begränsning av klimatförändringar och anpassning till klimatförändringar har nu ytterligare fyra miljömål definierats: hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser, omställning till en cirkulär ekonomi, förebyggande och begränsning av miljöföroreningar samt skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem.

Scania har tagit viktiga steg mot elektrifiering och investerat i projekt och partnerskap som möjliggör elektrifiering av ekosystemet för tunga transporter. Nyckeltalen visar hur väl Scanias verksamhet är förenlig med taxonomins kriterier för hållbar verksamhet. Elektrifieringsprocessen kräver omfattande investeringar i utbyggnad av laddinfrastruktur och stöd från beslutsfattare som möjliggör för företag och branscher att snabbt ställa om till koldioxidsnål teknik. Andelen taxonomiförenlig verksamhet väntas öka i takt med att volymerna för elektrifierade fordon stiger. Ökningstakten är inte bara beroende av Scanias vilja att investera i hållbar teknik, utan också av marknadens efterfrågan på denna teknik och utbyggnaden av infrastruktur i samhället. För tunga transporter styr taxonomin investeringarna främst mot helt eldrivna fordon, vilket innebär att inga investeringar eller intäkter från hybrider eller förnybart bränsle ingår i nyckeltalen för taxonomiförenlighet. Scanias egen strategi för hållbara transporter är bredare och värdesätter såväl biobränsle som elektrifiering som medel för att styra marknaden bort från fossilbränsle. Läs mer på sidorna sidan 22–33.

EU-taxonomin innehåller formuleringar och termer där det råder viss osäkerhet beträffande tolkningen och som kan leda till förändringar av redovisningen om osäkerhetsmomenten i efterhand tydliggörs av EU. Det finns en risk att de redovisade nyckeltalen måste bedömas annorlunda. Scaniakoncernens tolkning presenteras i följande avsnitt.

Redovisningsprinciper

Ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin

Scania bedömer att koncernens verksamhet som omfattas av taxonomin faller under "3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik". Under 2023 utvärderade Scania ändringarna i den delegerade akten och drog slutsatsen att inga ytterligare ekonomiska aktiviteter inklusive aktivitet "3.18. Tillverkning av fordons- och förflyttningskomponenter", är relevanta för koncernen. En verksamhets framtida taxonomiförenlighet påverkar inte huruvida verksamheten omfattas i första steget. Detta synsätt är i linje med EU-kommissionens metod att först identifiera de branscher som ger upphov till de största koldioxidutsläppen och sedan, i andra steget, utvärdera dessa branscher enligt hållbarhetskriterierna. Scanias bedömning är därför att alla typer av framdrivningsteknik kan klassas som koldioxidsnål och omfattas av taxonomin.

Bedömning av ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin

Scanias ekonomiska verksamheter (utveckling, produktion och försäljning av lastbilar, bussar och tjänster) har bedömts utifrån Scanias roll som fordonstillverkare under NACE/SNI2-kod 29.1. Taxonomin omfattar sådan verksamhet som väsentligen bidrar till miljömålen, antingen (1) ekonomisk verksamhet som ger ett eget bidrag, exempelvis en ekonomisk verksamhet som bedrivs på ett miljömässigt hållbart sätt eller (2) ekonomisk verksamhet som med sina produkter eller tjänster möjliggör ett väsentligt bidrag inom andra verksamheter, exempelvis tillverkning av komponenter som förbättrar miljöprestandan för en annan verksamhet. Till taxonomiförordningen finns därför bilagor som kopplar ekonomisk verksamhet, baserat på NACE/SNI-koder, till vart och ett av miljömålen som anges i taxonomin.

I Scanias affärsmodell ingår tillverkning och försäljning av nya och begagnade fordon samt tjänster i form av underhåll och reparationer, inklusive tillverkning av originaldelar. När det gäller miljömålet "begränsning av klimatförändringar" som finns i bilaga I till EU-taxonomin faller Scanias verksamhet under den ekonomiska verksamheten "3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik". Ekonomisk verksamhet där Scania

[1] Delegerad akt till artikel 8 i taxonomiförordningen (EU) 2020/852 av den 6 juli 2021 om fastställande av närmare innehåll i och presentation av information som företag som omfattas av artikel 19a eller 29a i direktiv 2013/34/EU ska offentliggöra om miljömässigt hållbar ekonomisk verksamhet och om ändring av förordning (EU) 2019/2088.

[2] NACE är förkortning för europeiska gemenskapens statistiska nomenklatur över ekonomiska verksamheter och används för att klassificera företag inom EU utifrån ekonomisk verksamhet. SNI (svensk standard för näringsgrensindelning) är den svenska motsvarigheten.

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

inte agerar tillverkare, utan istället är leverantör av komponenter och delar, omfattas inte av taxonomin. De begagnade fordon som omfattas är fordon tillverkade av Scania som säljs främst till tredje part.

Vid analysen av ekonomisk aktivitet inom ramen för EU-taxonomin identifierades inga aktiviteter för Scania som specifikt motsvarar något av de övriga fem miljömålen. Den dynamiska utvecklingen av reglerna i EU-taxonomin kan dock leda till framtida modifieringar av den ekonomiska verksamheten.

Bedömning av taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet

Väsentligt bidrag
Kriterierna, som anges i bilaga I till förordning 2020/852 för vad som är väsentligt bidrag inom verksamhet 3.3 utgår från respektive fordonskategori och därtill hörande koldioxidutsläpp och framdrivningsteknik. För Scaniakoncernen uppfyller alla egenproducerade, helelektriska fordon (BEV) kriterierna för väsentligt bidrag (taxonomiförenlighet) enligt de tekniska granskningskriterierna i taxonomiförordningen. Det innebär att ekonomisk verksamhet kopplad till batterifordon (BEV) bidrar starkt till miljömålet "begränsning av klimatförändringar".

Dessutom uppfyller internt tillverkade bussar som uppfyllde kraven i EURO VI Stage E-standarden (Euro VI-E-bussar) även de tekniska granskningskriterierna fram till den 31 december 2022. Jämförelsesiffrorna för föregående period innehåller därför ekonomisk verksamhet kopplad till Euro VI-E bussar.

Orsaka inte betydande skada (DNSH)
Scania ingår i TRATON GROUP, och en gemensam DNSH-analys har samordnats och gjorts för alla parter i koncernen, med fokus på de anläggningar som är relevanta för DNSH-kriterierna. Därför utvärderades produktions-, komponent-, forsknings- och utvecklingsanläggningar kopplade till fordon som uppfyller kriterierna för väsentligt bidrag i dag eller kommer att göra det inom fem år. De flesta av anläggningarna är belägna i EU eller Sydamerika. Det råder osäkerhet om tolkningen av taxonomiförordningens DNSH-kriterier, vilka i viss utsträckning går längre än kraven som är tillämpliga för den fortlöpande affärsverksamheten. Dessutom uppstår särskilda utmaningar när taxonomin ska tillämpas utanför EU, eftersom lagkraven där kan vara annorlunda. DNSH-kriterierna har analyserats utifrån reglerna som gällde för den dagliga verksamheten i EU år 2023. För orter utanför EU användes landsspecifika regler och interna processer. För platser utanför EU användes lagkraven i respektive land och interna processer. Samtliga Scanias produktionsanläggningar, liksom forskningen och utvecklingen, omfattas av Scanias miljöstyrsystem och är certifierade enligt ISO 14001[3]. Alla anläggningar har också de tillstånd som krävs enligt nationell lagstiftning. Utöver dessa lag- och tillståndskrav kan verksamheten omfattas av lokala krav och regelverk. Slutsatserna av DNSH-analysen var positiva för samtliga Scaniaanläggningar som ingick i analysen: Södertälje, Oskarshamn, Luleå, Angers, Zwolle, Meppel, Słupsk, São Bernardo och Tucumán. Det innebär att Scanias taxonomirelaterade ekonomiska verksamhet uppfyller taxonomins DNSH-kriterier.

Scanias analys av DNSH-kriterierna har gjorts som en del av den gemensamma analysen i TRATON GROUP och presenteras i detalj nedan.

Anpassning till klimatförändringar
En risk- och sårbarhetsbedömning har gjorts för att avgöra vilka anläggningar som kan påverkas av fysiska klimatrisker. De identifierade fysiska klimatriskerna bedömdes utifrån de relevanta tillgångarnas livslängd i förhållande till ekonomisk verksamhet 3.3. Den klimatbaserade DNSH-bedömningen utgick från Shared Socioeconomic Pathway (SSP)-8.5 i den sjätte utvärderingsrapporten från IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change)[4] – scenariot med högst koldioxidkoncentration, fram till år 2050. De identifierade riskernas relevans i den lokala miljön bedömdes. Slutsatsen från bedömningen var att riskerna inte anses väsentliga eftersom de inte väntas orsaka stopp i produktionen. På flera platser har förebyggande åtgärder identifierats, exempelvis brandstationer på plats vid anläggningarna eller översvämningsbarriärer till skydd för infrastrukturen.

Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser
För att analysera efterlevnaden av DNSH-kriterierna användes miljökonsekvensbedömningar, ISO 14001-certifikat, lokal lagstiftning, interna policyer och processer samt andra externa datakällor. I syfte att uppnå en god vattenkvalitet och ekologisk status identifierades och analyserades risker för skador på miljön kopplade till vattenkvalitet och vattenbrist. På platser med vattenbrist vidtas åtgärder i form av exempelvis lokala reningsverk. Anläggningen i São Paulo i Brasilien är belägen i ett område med svår vattenbrist, enligt Aqueduct Water Risk Atlas[5]. Vattenanvändningen är dock reglerad i anläggningens tillstånd och åtgärder är vidtagna, med bland annat ett internt reningsverk med återanvändning av behandlat vatten.

Omställning till en cirkulär ekonomi
Omställningen till en cirkulär ekonomi finns med i Scanias strategi, och handlingsplaner för en cirkulär ekonomi ingår som en del i Scanias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) kvartalsmöten. Omställningen till en cirkulär ekonomi är ett av Scanias strategiska fokusområden med inverkan på såväl inköp som produktutveckling, produktion och affärsutveckling. Interna rutiner och processer som stöder omställningen till en cirkulär ekonomi identifierades under 2022. Dessa processer uppfyller taxonomins krav gällande cirkulär ekonomi. Under 2023 har Scania fortsatt arbeta tillsammans med våra leverantörer och andra för att få en djupare förståelse för möjligheterna med en cirkulär strategi i de olika delarna av vår värdekedja. Här ingår att utforska nya affärsmodeller, öka livslängden för våra produkter, optimera resurs- och energianvändningen och bibehålla produktvärdet så långt detta är möjligt.

Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar
För att en ekonomisk aktivitet ska anses vara miljömässigt hållbar får den inte leda till en betydande ökning av luft-, vatten- eller markföroreningar jämfört med nivåerna innan aktiviteten inleddes. Fordonsindustrin är redan extremt reglerad – bland annat återspeglas detta i den offentligt tillgängliga Global Automotive Declarable Substance List (GADSL).

Scania har implementerat godkännande- och kontrollprocesser som är utformade för att säkerställa överensstämmelse med de rättsliga kraven och den interna bestämmelser som gäller för den löpande affärsverksamheten. I enlighet med detta så adresserar vi redan potentialen för alternativa ämnen i våra analyser och bedömningar.

3 ISO 14001 är en internationell standard för att utforma och implementera miljöledningssystem.
4 Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) är FN:s organ för att bedöma vetenskapen relaterad till den globala uppvärmningen.
5 Aqueduct Water Risk Atlas är ett riskkartläggningsverktyg som utvecklats av World Resources Institute. Det syftar till att hjälpa företag, investerare, regeringar och samhällen att bättre förstå var och hur vattenrisker uppstår runt om i världen.

20240513153359

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

EU-kommissionen ändrade DNSH-kriterierna i EU:s taxonomi i juni 2023. Det råder tolkningsosäkerhet om det gäller hur ändrade krav på interna substitutionstestprocesser för särskilt farliga ämnen (SVHC-ämnen) kan få för rapporteringsperioden 2023.

Scania har redan regler och processer på plats som generellt syftar till att undvika och ersätta SVHC-ämnen. Med dessa som grund granskar vi ingredienserna i våra produkter och leverantörerna av produktionsrelaterade processmaterial och fordonsrelaterade komponenter i hela värdekedjan för de fordon som är del av våra analyser för att granska utbytbarheten av SVHC-ämnen. Detta görs bland annat med hänsyn till tekniska och ekonomiska aspekter. Analysen gjordes tillsammans med TRATON GROUP och är baserad på Scanias befintliga process som är byggd på europeiska regler och gäller för alla Scanias anläggningar. Översynen, enlighet med de nya kraven var positiv för alla Scanias anläggningar, med grund i att de redan har interna processer, avtal och standarder för att identifiera, bedöma, godkänna och ersätta SVHC-ämnen.

Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem

De relevanta områdena har identifierats med hjälp av olika informationskällor (däribland Natura 2000-områden och konsekvensbedömningar) för att kontrollera efterlevnaden av kraven för biologisk mångfald och ekosystem. På platser där biologiskt känsliga områden finns nära anläggningar har en bedömning gjorts av aktuella risker och påverkan på området. Vid behov vidtas kompenserande eller korrigerande åtgärder i form av exempelvis program för plantering av träd för att säkerställa att verksamheten inte gör någon betydande påverkan på bevarandemålen för det skyddade området.

Minimiskyddsåtgärder

Kriterierna för minimiskyddsåtgärder kräver efterlevnad av OECD:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, inklusive de grundläggande principerna och rättigheterna i de åtta kärnkonventionerna i Internationella arbetsorganisationens (ILO) deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetet samt de vägledande principerna enligt FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. En gemensam analys har gjorts, som TRATON GROUP baserat på rekommendationerna om minimiskyddsåtgärder från EU:s plattform för hållbar finansiering (PSF)[8] från oktober 2022.

Scanias processer, kontrollfunktioner och efterlevnadsåtgärder inom följande fyra kärnområden analyserades:

- Mänskliga rättigheter, inklusive arbetsrätt
- Bestickning
- Beskattning
- Rättvis konkurrens

Scanias bolagsstyrning, efterlevnadsprogram och ramverk för mänskliga rättigheter utgör grunden för arbetet med minimiskyddsåtgärder. Scania ska respektera mänskliga rättigheter i den egna verksamheten såväl som i värdekedjan i enlighet med FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, ILO:s kärnkonventioner och FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Scanias policy för mänskliga rättigheter kompletteras av relaterade policyer såsom anställningspolicyn, uppförandekoden och uppförandekoden för leverantörer.

Scanias riskbaserade efterlevnadsprogram används globalt. Syftet med Scanias affärsetiks- och efterlevnadsinitiativ är att identifiera, förebygga, upptäcka och agera på de efterlevnadsrisker som kan uppstå i verksamheten runtom i världen. De viktigaste områdena för koncernens funktion för regelefterlevnad (Group Compliance) är korruption, penningtvätt, antitrust/konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter. Kommunikation och medarbetarutbildning är viktiga verktyg i Scanias förebyggande arbete med efterlevnad och mänskliga rättigheter på alla nivåer i organisationen.

Tillsammans med Volkswagens övriga märken har Scania skapat ett hanteringssystem för vederbörlig aktsamhet (due diligence) vid inköp av råvaror. Metodiken bygger på OECD:s riktlinjer och består av hanteringssystem, riskidentifiering, uppföljning, riskhantering och kommunikation. Läs mer på sidan 150

Scania har skapat ett nytt ramverk för att följa utvecklingen och avvikelserna inom mänskliga rättigheter. Ramverket bygger på tre pelare: "commit" – sätta upp tydliga handlingsplaner för att förbättra policyer och riktlinjer, "know" – säkerställa att mänskliga rättigheter är ett av underlagen vid beslutsfattande och "show" – förbättra Scanias förmåga att ta emot klagomål, åtgärda problem och kommunicera, med målet att öka transparensen i frågor som för mänskliga rättigheter. Scanias styrkommitté för mänskliga rättigheter övervakar ramverket och rapporterar om framsteg och utmaningar till Scanias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) och till Tratons kommitté för mänskliga rättigheter (TRATON Human Rights Committee). Bland framstegen under 2023 kan nämnas integrering av mänskliga rättigheter i Scanias riskprocesser och införande av en uppdaterad policy för mänskliga rättigheter, vilken ger mer omfattande riktlinjer för integrering av mänskliga rättigheter i beslutsfattandet.

Risker i fråga om mänskliga rättigheter och efterlevnad ingår också i Scanias allmänna process för riskhantering. Läs mer om Scanias väsentliga frågor och om ramverket på sidan 149.

Ett annat viktigt verktyg är Scanias koncerngemensamma visselblåsarsystem. Såväl interna som externa visselblåsarkanaler finns tillgängliga för att rapportera misstänkta etiska överträdelser som begås av Scaniamedarbetare. Rutiner finns också för interna utredningar. Kontrollen sker genom olika aktiviteter, exempelvis interna granskningar. Läs mer på sidorna sidan 47–51. Tillsammans säkerställer Scanias bolagsstyrning, efterlevnadsprogrammet och ramverket för mänskliga rättigheter att kraven om minimiskyddsåtgärder uppfylls.

Läs mer om Scanias sätt att hantera mänskliga rättigheter och affärsetik på sidorna 148–153.

[8] Plattformen för hållbar finansiering (PSF) är en rådgivande grupp med bland annat branschexperter. Dess framstegsrapport är ett led i EU-kommissionens reform av taxonomiförordningen och arbetet med att utveckla taxonomin för företag som är verksamma i andra delar av världen. Rapporten innehåller förslag på förtydliganden av minimiskyddsåtgärderna (OECD:s riktlinjer och vederbörlig aktsamhet (due diligence) avseende mänskliga rättigheter) samt förslag på förenklingar av taxonomiförordningen.

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Metoder för att definiera och beräkna nyckeltal för taxonomin

Nyckeltalen för räkenskapsåret 2023 omfattas av taxonomin och är taxonomiförenliga. Här ingår omsättning (intäkter), kapitalutgifter (capex) och rörelsekostnader (opex). Nyckeltalen är definierade i enlighet med bilaga I till den delegerade akten baserad på artikel 8 i förordning 2020/852. Endast transaktioner med tredje part har beaktats. Omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna är uteslutande kopplade till miljömålet "begränsning av klimatförändringar".

För att fastställa procentsatserna är omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna, som omfattas av taxonomin eller är taxonomiförenliga, alla angivna i relation till den totala omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna enligt taxonomin.

De tabeller som krävs enligt EU:s taxonomiförordning visas i slutet av kapitlet, inklusive tabeller som anger i hur hög grad verksamheten omfattas samt anpassning per miljömål. Läs mer på sidorna sidan 171–174.

För 2023 var Scanias nyckeltal för kapitalutgifter 16,6 procent (18,6 procent) och rörelsekostnader 13,8 procent (14,1 procent) högre än för omsättningen 0,4 procent (1,0 procent). Det beror på Scanias omställning till elektrifiering. Scania investerar i ökad produktion och försäljning av batterielfordon (BEV), vilket väntas leda till högre BEV-intäkter kommande år.

Omsättning

	Omsättning		Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar"		Överensstämmelse med DNSH-kriterier	Överensstämmelse med minimiskydd-sätgärder	Taxonomiförenlig omsättning	
2023	MSEK	%[1]	MSEK	%[1]	Ja/Nej	Ja/Nej	MSEK	%[1]
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin								
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	189 896	92,6	864	0,4	Ja	Ja	864	0,4
B. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin	**15 170**	**7,4**						
Summa (A + B)	**205 066**	**100**						

1 Procentsatsen baserad på total omsättning enligt taxonomin

Omsättningen beräknas baserat på intäkterna som redovisas i koncernredovisningen (vilket inkluderar intäkter från IFRS 15 och IFRS 16) för perioden 1 januari till 31 december 2023 (nämnaren), vilket för räkenskapsåret 2023 var MSEK 205 066 (163 260) (Not 3).

Omsättning som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 uppgick till MSEK 189 896 (152 048) av denna totalsumma, motsvarande 92,6 procent (93,1 procent) av intäkterna klassade som omsättning som omfattas av taxonomin. Här ingår framför allt intäkter sfrån försäljning och leasing av nya och begagnade fordon som tillverkats internt, liksom intäkter från originaldelar och verkstadstjänster. Däremot ingår inte intäkter från försäljning av fordon som inte tillverkas internt eller intäkter från posten "Drivlinelösningar och reservdelsleveranser".

Med hänsyn tagen till de tekniska granskningskriterierna, DNSH-analysen och minimiskyddsåtgärderna uppgår den taxonomiförenliga omsättningen till MSEK 864 (1 644) eller 0,4 procent (1,0 procent) av Scanias intäkter. Förändringen i taxonomiförenlig omsättning beror i stor utsträckning på det faktum att bussar som tillverkats internt och som uppfyller kraven i Euro VI Stage E-standarden inte uppfyller kriterierna för väsentligt bidrag under 2023. Följande tabell innehåller en uppdelning av den taxonomiförenliga omsättningen:

MSEK	2023	2022
Taxonomiförenlig omsättning från batterielektriska fordon	864	868
Taxonomiförenlig omsättning från icke batterielektriska fordon[1]	–	776
Summa	864	1 644

1 Se EURO VI-E-fordon

20240513153 60

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Kapitalutgifter (CAPEX)

2023	Kapitalutgifter (CAPEX) MSEK	% [1]	Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar" MSEK	% [1]	Överensstämmelse med DNSH-kriterier Ja/Nej	Överensstämmelse med minimiskydd-såtgärder Ja/Nej	Taxonomiförenliga kapitalutgifter MSEK	% [1]
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin								
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	21 342	97,8	3 616	16,6	Ja	Ja	3 616	16,6
B. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin	**484**	**2,2**						
Summa (A + B)	**21,826**	**100**						

[1] Procentsatserna baserar på totala kapitalutgifter av gränsvärden.

Kapitalutgifter (CAPEX) baseras på nyanskaffningar av immateriella anläggningstillgångar (Not 8), materiella anläggningstillgångar (Not 9), leasade tillgångar (Not 10) och företagsförvärv som ingår i koncernredovisningen per den 31 december 2023, och uppgick till MSEK 21 826 (15 954). Nytillkommen goodwill inkluderas inte i nämnaren.

Kapitalutgifter som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 uppgick till MSEK 21 342 (15 635) av denna totalsumma, eller 97,8 procent (98,0 procent) av Scanias totala kapitalutgifter som omfattas av taxonomin. Här ingår framför allt kapitalutgifter direkt kopplade två omsättningsverksamheter som omfattas av taxonomin. Kapitalutgifter hänförliga till fordon som inte tillverkats av Scania samt verksamhet inom Power Solutions och reservdelsleveranser omfattas inte av taxonomin.

Med hänsyn tagen till de tekniska granskningskriterierna, DNSH-analysen och minimiskyddsåtgärderna uppgår de taxonomiförenliga kapitalutgifterna till MSEK 3 616 (2 969) eller 16,6 procent (18,6 procent) av Scanias kapitalutgifter. Minskningen med 2 procent i CAPEX-nyckeltalen jämfört med 2022 förklaras huvudsakligen av 2023 års investeringar i fabriken i Kina, vilka inte är relaterade till BEV och enligt EU-taxonomilagstiftningen inte anses vara förenliga. Scanias investeringar i Kina återspeglar koncernens strategi att utöka vår globala närvaro.

Om möjligt har kapitalutgifterna fördelats direkt till batterifordon. I de fall utgifterna rör både verksamhet som omfattas av taxonomin och verksamhet som inte omfattas (exempelvis produktionsanläggningar för alla typer av fordon och motorer) används fördelningsnycklar. Fördelningsnycklarna baseras på den femårsplan för kapitalutgifter (kapitalutgiftsplanen) som antagits av Scanias verkställande ledning och som anger batterifordonens planerade andel av den totala produkt-mixen över fem år.

Förändringen i taxonomiförenliga kapitalutgifter beror i stor utsträckning på det faktum att bussar som tillverkats internt och som uppfyller kraven Euro VI Stage E-standarden inte uppfyller kriterierna för väsentligt bidrag under 2023. Däremot uppfyllde ett ökat antal nyanskaffningar till fastigheter, anläggningar och utrustning kriterierna för att få klassificeras som taxonomiförenliga. Följande tabell innehåller en uppdelning av taxonomiförenliga kapitalutgifter.

MSEK	2023	2022
Taxonomiförenliga kapitalutgifter (CAPEX) under räkenskapsåret	**3 616**	**2 969**
varav utgifter för immateriella anläggningstillgångar	1 357	1 255
varav utgifter för fastigheter, anläggningar och utrustning	1 800	1 070
varav utgifter för leasade tillgångar	459	644

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Rörelsekostnader (OPEX)

	Rörelsekostnader (OPEX)		Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar"		Överensstämmelse med DNSH-kriterier	Överensstämmelse med minimiskydd-såtgärder	Taxonomiförenliga rörelseutgifter (OPEX)	
2023	MSEK	%[1]	MSEK	%[1]	Ja/Nej	Ja/Nej	MSEK	%[1]
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin								
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	13 381	96,1	1 918	13,8	Ja	Ja	1 918	13,8
B. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin	**547**	**3,9**						
Summa (A + B)	**13 928**	**100**						

1 Procentsatsen baserad på totala kapitalutgifter och rörelsekostnader enligt taxonomin

Rörelsekostnaderna baseras på icke aktiverade kostnader för forskning och utveckling enligt koncernredovisningen per den 31 december 2023 (se sidan 67) och består av primära forsknings- och utvecklingskostnader minus aktiverade utvecklingskostnader. Utöver detta ingår följande i beräkningen av nyckeltalet:

- underhållsutgifter för ägda eller leasade fastigheter och andra tillgångar samt
- utgifter för kortsiktig leasing (upp till 12 månader) som inte tagits upp som nyttjanderättstillgångar i balansräkningen.

Scanias totala rörelsekostnader enligt taxonomin uppgick till MSEK 13 928 (10 994).

Rörelsekostnader som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 utgjorde MSEK 13 381 (10 644) av denna totalsumma, motsvarande 96,1 procent (96,9 procent) av Scanias totala rörelsekostnader som omfattas av taxonomin. Precis som för kapitalutgifter ingår här endast rörelsekostnader direkt kopplade till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet. Rörelsekostnader hänförliga till ekonomisk verksamhet som inte omfattas av taxonomin, såsom Power Solutions och reservdelsleveranser, ingår därför inte i nämnaren.

Med hänsyn tagen till de tekniska granskningskriterierna, DNSH-analysen och minimiskyddsåtgärderna uppgår de taxonomiförenliga rörelsekostnaderna till MSEK 1 918 (1 552), motsvarande 13,8 procent (14,1 procent) av Scanias rörelsekostnader. Utvecklingskostnader minus aktiverade kostnader motsvara till MSEK 1 725 (1 385) av totalt taxonomiförenliga rörelsekostnaderna. Rörelsekostnaderna har om möjligt fördelats direkt till batterifordon. I de fall utgifterna rör både verksamhet som omfattas av taxonomin och verksamhet som inte omfattas (exempelvis produktionsanläggningar för alla typer av fordon och motorer) användes fördelningsnycklar. Samma fördelningsnycklar används för rörelsekostnader som för kapitalutgifter.

Inga rörelsekostnader kunde hänföras direkt till EURO VI-E-bussar år 2022. Det faktum att de inte längre uppfyller kriterierna för ett betydande bidrag år 2023 påverkar därför inte förändringen i taxonomiförenliga rörelsekostnader för Scania.

Upplysningar om kapitalutgiftsplanen

I enlighet med taxonomin är de taxonomiförenliga kapitalutgifterna för redovisningsperioden uppdelade i (a) kapitalutgifter hänförliga till tillgångar eller processer som redan är kopplade till miljömässigt hållbar ekonomisk verksamhet samt (b) kapitalutgifter som är del av en plan för att utöka den taxonomiförenliga verksamheten eller uppgradera ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet (kapitalutgiftsplanen). Kapitalutgiftsplanen innefattar alla kapitalutgifter enligt taxonomins definition. Här ingår summan av de kapitalutgifter och rörelsekostnader som uppstått under räkenskapsåret, eller väntas uppstå de kommande fem åren, och som syftar till att utöka den taxonomiförenliga verksamheten eller omvandla ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet.

Fördelningen räknar samtliga taxonomiförenliga nyanskaffningar av leasade tillgångar (huvudsakligen leasade fordon) i relation till kapitalutgifter som redan är kopplade till miljömässigt hållbar ekonomisk verksamhet eftersom de underliggande fordonen redan är tillverkade och taxonomiförenliga. Dessa har därför inte inkluderats i kapitalutgiftsplanen. Däremot fördelades taxonomiförenliga nyanskaffningar till immateriella anläggningstillgångar och fastigheter, anläggningar och utrustning samtidigt som icke aktiverade forsknings- och utvecklingskostnader fördelades på proportionell grund till kapitalutgiftsplanen med hjälp av fördelningsnyckeln. Fördelningsnyckeln jämför produktionsvolymsförhållandet för taxonomiförenliga fordon för räkenskapsåret med den genomsnittliga taxonomiförenliga produktionsvolymen enligt femårsplanen. Kvarvarande andel fördelas till kapitalutgiftsplanen.

Resultatet blev att MSEK 8 146 (6 046) av de taxonomiförenliga kapitalutgifterna och MSEK 6 820 (4 555) av de taxonomiförenliga rörelsekostnaderna behövde fördelas till kapitalutgiftsplanen under redovisningsperioden.

Följande tabeller visar de taxonomiförenliga kapitalutgifter som är kopplade till kapitalutgiftsplanen:

Kapitalutgiftsplan – kapitalutgifter

MSEK	2023	2022
Taxonomiförenliga kapitalutgifter för räkenskapsåret	528	416
Potentiellt taxonomiförenliga kapitalutgifter de kommande fem åren	7 618	5 630
Summa	**8 146**	**6 046**

Kapitalutgiftsplan – rörelsekostnader

MSEK	2023	2022
Taxonomiförenliga forsknings- och utvecklingskostnader för räkenskapsåret[1]	442	313
Potentiellt taxonomiförenliga forsknings- och utvecklingskostnader de kommande fem åren[1]	6 378	4 242
Summa	**6 820**	**4 555**

1 Föregående år har justerats för att återspegla FoU-kostnader efter aktivering

20240513153361

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Grön obligation

Under 2022 gav Scania ut en grön obligation om totalt MSEK 3 000. Kapitalet ska användas för ytterligare investeringar i utvecklingen av batterifordon (BEV). För räkenskapsåret 2023 har MSEK 1 024 (1 976) använts kopplat till den gröna obligationen och redovisats som kostnader för forskning och utveckling av batterifordon varav MSEK 515 (1 046) aktiverades. Beräkningen av aktiverade forsknings- och utvecklingskostnader kopplade till den gröna obligationen görs med hjälp av en fördelningsnyckel som bygger på förhållandet mellan kostnader som bars av den gröna obligationen och den totala kostnaden för forskning och utveckling av batterifordon.

I följande tabell visas justerade nyckeltal för taxonomiförenliga kapitalutgifter (CAPEX) och rörelsekostnader (OPEX) exklusive den gröna obligationens andel.

Justerade nyckeltal för taxonomiförenlighet i grön obligation

		2023				2022			
Ekonomisk verksamhet	Kod	Kapitalutgifter, MSEK	Andel av kapitalutgifter i procent[2]	Rörelsekostnader, MSEK	Andel av rörelsekostnader i procent[2]	Kapitalutgifter, MSEK	Andel av kapitalutgifter i procent[2]	Rörelsekostnader, MSEK	Andel av rörelsekostnader i procent[2,3]
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin									
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)									
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	3 616	16,6	1 918	13,8	2 969	18,6	1 552	14,1
Justering för grön obligation		-515		-509		-1 046		930	
Justerade nyckeltal – miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)	**3.3**	**3 101**	**14,2**	**1 409**	**10,1**	**1 923**	**12,1**	**622**	**5,7**
Summa		**21 826**		**13 928**		**15 954**		**10 994**	

2 Procentsatser baserad på total kapitalutgifter och rörelsekostnader enligt taxonomin
3 Föregående årnar justerats för att återspegla FoU-kostnader efter aktivering

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Tabellpresentation i enlighet med EU-taxonomin

Omsättning

Räkenskapsåret 2023[1]		År		Kriterier för väsentligt bidrag[1]						DNSH-kriterier (Do No Significant Harm, orsaka inte betydande skada)									
Ekonomisk verksamhet[1]	Kod[2]	Omsättning[3]	Andel av omsättning år 2023[4]	Begränsning av klimatförändring[6]	Anpassning till klimatförändring[6]	Vatten och marina resurser[7]	Cirkulär ekonomi[8]	Miljöföroreningar[9]	Biologisk mångfald och ekosystem[10]	Begränsning av klimatförändring[11]	Anpassning till klimatförändring[12]	Vatten och marina resurser[13]	Cirkulär ekonomi[14]	Miljöföroreningar[15]	Biologisk mångfald och ekosystem[16]	Minimiskyddsåtgärder[17]	Taxonomiförenlig andel av (A.1) eller möjliggörande (A.2) Omsättning, år 2022[18]	Kategori möjliggörande verksamhet[19]	Kategori omställningsverksamhet[20]
		MSEK	%	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	%	E	Året i korthet
A. VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)																			
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	864	0,4	Ja	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	1,0	E	–
Omsättning, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)		**864**	**0,4**							**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**1,0**		
varav möjliggörande verksamhet		**864**	**0,4**							**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**1,0**	**E**	
varav omställningsverksamhet		**–**	**–**							**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**0,0**		
A.2 Icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)																			
				EL; N/EL	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**										
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	189 031	92,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								92,1		
Omsättning, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)		**189 031**	**92,2**														**92,1**		
A Omsättning, verksamhet som omfattas av taxonomin (A1+A2)		**189 896**	**92,6**														**93,1**		
B. VERKSAMHET SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Omsättning, verksamhet som inte omfattas av taxonomin		**15 170**	**7,4**																
Summa (A + B)		**205 066**	**100**																

1 Förkortningar som används i tabellen. CCM: Climate Change Mitigation (begränsning av klimatförändringar), Y: Yes (ja), N: No (nej) N/EL: Not eligible (omfattas inte), E: Enabling activity (möjliggörande verksamhet), T: Transitional activity (omställningsverksamhet), EL: Eligible (omfattas)

20240513153562

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Kapitalutgifter (CAPEX)

Räkenskapsåret 2023[1]		År		Kriterier för väsentligt bidrag[3]						DNSH-kriterier (Do No Significant Harm, orsaka inte betydande skada)									
Ekonomisk verksamhet[1]	Kod[2]	Kapitalutgifter (CAPEX)[4]	Andel av kapitalutgifter år 2023[4]	Begränsning av klimatförändring[5]	Anpassning till klimatförändring[6]	Vatten och marina resurser[7]	Cirkulär ekonomi[8]	Miljöföroreningar[9]	Biologisk mångfald och ekosystem[10]	Begränsning av klimatförändring[11]	Anpassning till klimatförändring[12]	Vatten och marina resurser[13]	Cirkulär ekonomi[14]	Miljöföroreningar[15]	Biologisk mångfald och ekosystem[16]	Minimiskyddsåtgärder[17]	Taxonomiförenlig andel av (A.1) eller möjliggörande (A.2) Kapitalutgifter, år 2022[18]	Kategori möjliggörande verksamhet[19]	Kategori omställningsverksamhet[20]
		MSEK	%	Y/N; N/EL	Y/N; N/EL	Y/N; N/EL	Y/N; N/EL	Y/N; N/EL	Y/N; N/EL	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	%	E	T
A. VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)																			
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	3 616	16,6	Ja	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	18,6	E	
Kapitalutgifter, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)		**3 616**	**16,6**							**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**18,6**		
varav möjliggörande verksamhet		**3 616**	**16,6**							**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**18,6**	**E**	
varav omställningsverksamhet		**–**	**–**							**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**0.0**		
A.2 Icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)																			
				EL; N/EL	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**										
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	17 726	81,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								79,4		
Kapitalutgifter, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)		**17 726**	**81,2**														**79,4**		
A Kapitalutgifter, verksamhet som omfattas av taxonomin (A1+A2)		**21 342**	**97,8**														**98,0**		
B. VERKSAMHET SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Kapitalutgifter, verksamhet som inte omfattas av taxonomin		**484**	**2,2**																
Summa (A + B)		**21 826**	**100**																

[1] Förkortningarna används i tabellen är CCM (Climate Change Mitigation (begränsning av klimatförändring)), CCA (Climate Change Adaptation (anpassning till klimatförändring)), Y (Yes, Ja), N (None), N/EL (Not eligible for taxonomy activity (inte möjliggörande verksamhet)), T (Transitional activity (omställningsverksamhet)), EL (Eligible for taxonomy activity (möjliggörande verksamhet)).

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Rörelsekostnader (OPEX)

Räkenskapsåret 2023[1]		År		Kriterier för väsentligt bidrag[1]						DNSH-kriterier (Do No Significant Harm, orsaka inte betydande skada)									
Ekonomisk verksamhet[1]	Kod[2]	Rörelse-kostnader (OPEX)[4]	Andel av OPEX, år 2023[4]	Begränsning av klimat-förändring[5]	Anpassning till klimat-förändring[6]	Vatten och marina resurser[7]	Cirkulär ekonomi[8]	Miljöföroren-ing[9]	Biologisk mångfald och ekosystem[10]	Begränsning av klimat-förändring[11]	Anpassning till klimat-förändring[12]	Vatten och marina resurser[13]	Cirkulär ekonomi[14]	Miljöföroren-ing[15]	Biologisk mångfald och ekosystem[16]	Minimi-skyddsåt-gärder[17]	Taxonomiförenlig andel av (A.1) eller möjliggörande (A.2) Rörelsekostnader (OPEX), år 2022[18]	Kategori möjlig-görande verksamhet[19]	Kategori omställnings-verksamhet[20]
		MSEK	%	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	Ja/Nej	% '2	E	T
A. VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)																			
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	1 918	13,8	Ja	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	14,1	E	–
Rörelsekostnader, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)		**1 918**	**13,8**							**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**14,1**		
varav möjliggörande verksamhet		**1 918**	**13,8**							**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**14,1**	**E**	
varav omställningsverksamhet		**–**	**–**							**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**Nej**	**0.0**		
A.2 Icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)																			
				EL; N/EL	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**	**EL; N/EL**										
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	11 463	82,3	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								82,8		
Rörelsekostnader, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)		**11 463**	**82,3**														**82,8**		
A Rörelsekostnader, verksamhet som omfattas av taxonomin (A1+A2)		**13 381**	**96,1**														**96,9**		
Rörelsekostnader, verksamhet som inte omfattas av taxonomin		**547**	**3,9**																
Summa (A + B)		**13 928**	**100**																

1 Förkortningar som används i tabellen: CCM: Climate Change Mitigation (begränsning av klimatförändringar), Y: Yes (ja), N: No (nej) N/EL: Not eligible (omfattas inte), E: Enabling activity (möjliggörande verksamhet), T: Transitional activity (omställningsverksamhet), EL: Eligible (omfattas)
2 Föregående år % (2022) har justerats för att återspegla FoU-kostnader efter aktivering

20240513153563

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Tabellpresentation i enlighet med EU-taxonomin – hur hög grad verksamheten omfattas samt anpassning per miljömål.

Räkenskapsåret 2023

Andel av omsättning/total omsättning[1]		
Mål[2]	Taxonomiförenlighet, per mål	Verksamhet som omfattas av taxonomin, per mål
CCM	0,4%	92,6%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

Andel av kapitalutgifter/totala kapitalutgifter[1]		
Mål[2]	Taxonomiförenlighet, per mål	Verksamhet som omfattas av taxonomin, per mål
CCM	16,6%	97,8%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

Andel av rörelsekostnader/totala rörelsekostnader[1]		
Mål[2]	Taxonomiförenlighet, per mål	Verksamhet som omfattas av taxonomin, per mål
CCM	13,8%	96,1%
CCA	0%	0%
WTR	0%	0%
CE	0%	0%
PPC	0%	0%
BIO	0%	0%

1 Procentsatser baserade på total omsättning, totala kapitalutgifter och totala rörelsekostnader enligt taxonomin.

2 Förkortningar som används i tabellen: CCM Climate Change Mitigation (begränsning av klimatförändring), CCA Climate Change Adaptation (anpassning till klimatförändring), WTR Water and Marine Resources (vatten och marina resurser), CE Circular Economy (cirkulär ekonomi), PPC Pollution Prevention and Control (förebyggande och begränsning av föroreningar), BIO Biodiversity and ecosystems (biologisk mångfald och ekosystem).

REVISORS RAPPORT ÖVER HÅLLBARHETSREDOVISNING

Revisors 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 2023. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning till de områden som hänvisas till i GRI index på sidorna 160–162, varav den lagstadgade hållbarhetsrapporten definieras på sidan 159.

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 157–158 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 fel, 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 (omarbetad) *Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information*. Uppdraget består av översiktlig granskning av hållbarhetsredovisningen som helhet och en revision av viss information som specificeras nedan. En revision syftar till att uppnå en rimlig säkerhet, för att försäkra oss om att informationen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för kvantitativ och kvalitativ information i hållbarhetsredovisningen.

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 FARs 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 ISQM 1 (International Standard on Quality Management) som kräver att företaget utformar, implementerar och hanterar ett system för kvalitetsstyrning inklusive riktlinjer eller 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 4 mars, 2024

Ernst & Young AB

Heléne Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

Outi Alestalo
Specialistmedlem i FAR

20240513153564

OM RAPPORTEN

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2023 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 70–138 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 56–69 och 129. Den lagstadgade hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 139–174. Hållbarhetsrapporten har upprättats i enlighet med hållbarhetskraven i den svenska årsredovisningslagen och GRI Standards. Ytterligare information återfinns på sidan 159. Ett GRI-index finns på sidan 160–162. GRI-indexet har granskats översiktligt och revisorns utlåtande finns på sidan 175.

Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt årsredovisningslagen och har reviderats av Scanias revisorer.

Scania organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564

Om inte annat anges avser alla jämförelser i rapporten samma period föregående år.

SCANIAS WEBBPLATS

På Scanias webbplats, www.scania.com, finns information för investerare och andra intressenter. Här hittar du aktuell och historisk information om Scanias verksamhet, strategi, hållbarhetsarbete och bolagsstyrning. Här publiceras även nyheter, pressreleaser och finansiella rapporter.

Årsbokslut, delårsrapporter och års- och hållbarhetsredovisningar finns tillgängliga på engelska och svenska.

Intressenter kan prenumerera på finansiella rapporter och pressmeddelanden.

www.scania.com/subscriptions

Kontakt

Välkommen att kontakta oss.

Scania Group, huvudkontor
Telefon: +46 8 553 810 00
Fax: +46 8 553 810 37

Postadress:
Scania AB
151 87 Södertälje
Sverige

Besöksadress:
Scania AB
Vagnmakarvägen 1
151 32 Södertälje
Sverige

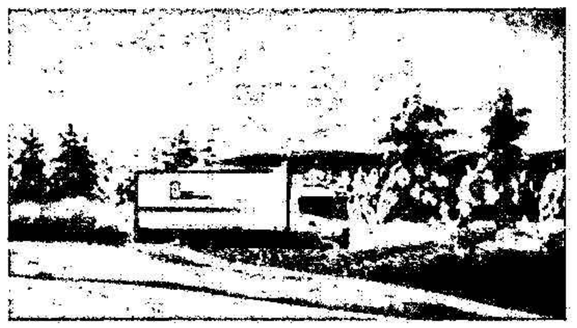


Bild på omslaget:
Bild av en Scania 25P BEV 4x2
styckegodstransport i Trysil, Norge.

Scania AB, 151 87 Södertälje, Sweden
Telephone: +46 8 55 38 10 00
Fax: +46 8 55 38 10 37
www.scania.com

20240513153653