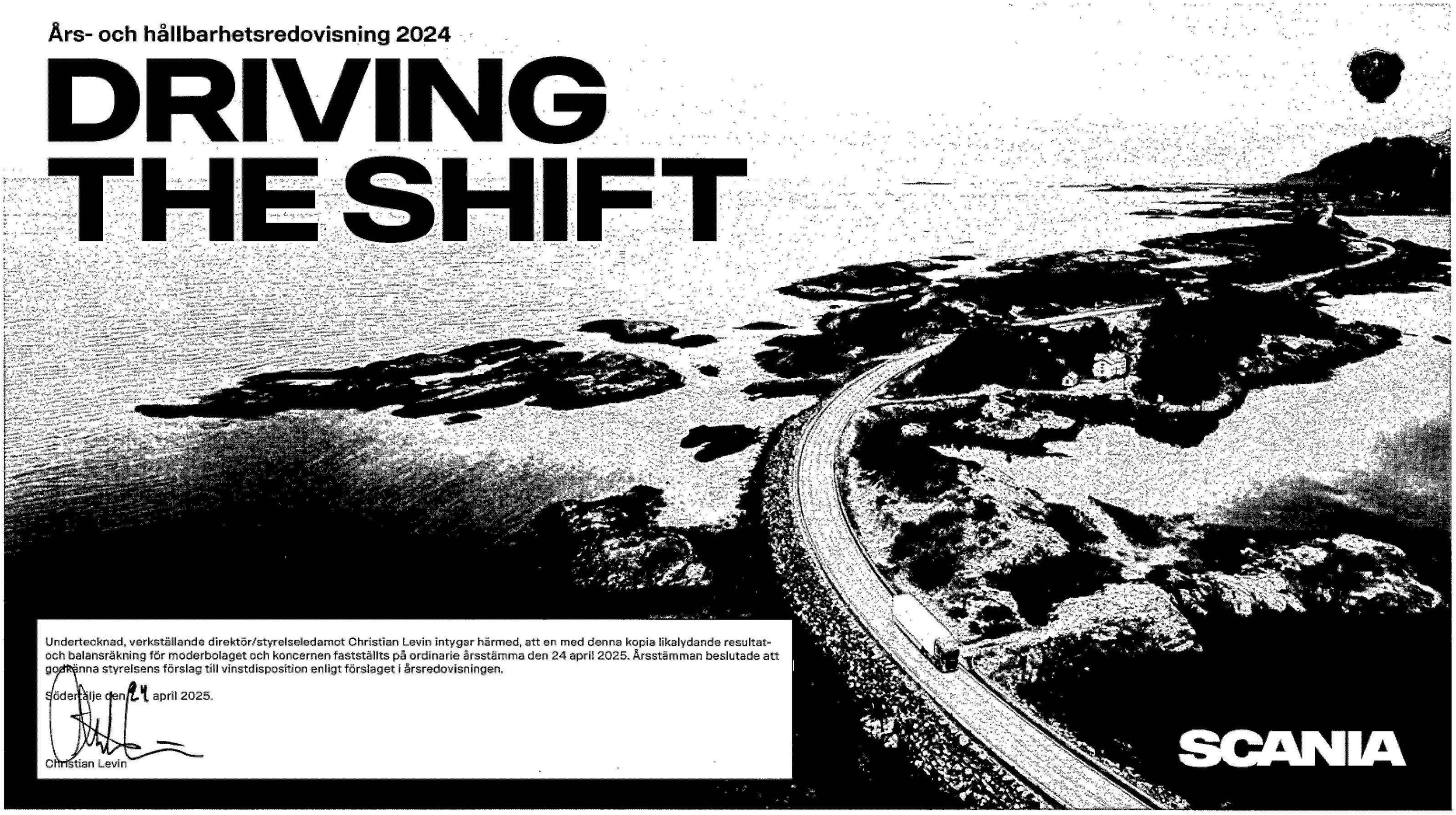
Års- och hållbarhetsredovisning 2024

DRIVING THE SHIFT



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 24 april 2025. Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag till vinstdisposition enligt förslaget i årsredovisningen.

Södertälje den 24 april 2025.

Christian Levin

SCANIA

List of Signatures

Scania_AR24_AB_SWE_Final.pdf

Name	Method	Signed at
Christian Porsche	One-Time-Password	2025-03-05 08:34 GMT+01
Rolf Christian Levin	BANKID	2025-03-05 08:34 GMT+01
Julia Kuhn-Piëch	One-Time-Password	2025-03-05 08:32 GMT+01
NINA MACPHERSON	BANKID	2025-03-05 08:31 GMT+01
MARI CARLQUIST	BANKID	2025-03-05 08:30 GMT+01
MALIN LISA MARIA LORENTZON	BANKID	2025-03-05 08:54 GMT+01
LILIAN FOSSUM BINER	BANKID	2025-03-05 08:30 GMT+01
Gunnar Kilian	One-Time-Password	2025-03-05 08:11 GMT+01
Michael Jackstein	One-Time-Password	2025-03-05 10:53 GMT+01
MIKAEL JOHANSSON	BANKID	2025-03-05 07:52 GMT+01
PETER WALLENBERG	BANKID	2025-03-05 10:40 GMT+01
Stephanie Porsche-Schröder	One-Time-Password	2025-03-05 07:39 GMT+01
LEIF MICHAEL LYNGSIE	BANKID	2025-03-05 11:54 GMT+01

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 87FF3348C62B4872A4E0E59D5139988B

List of Signatures

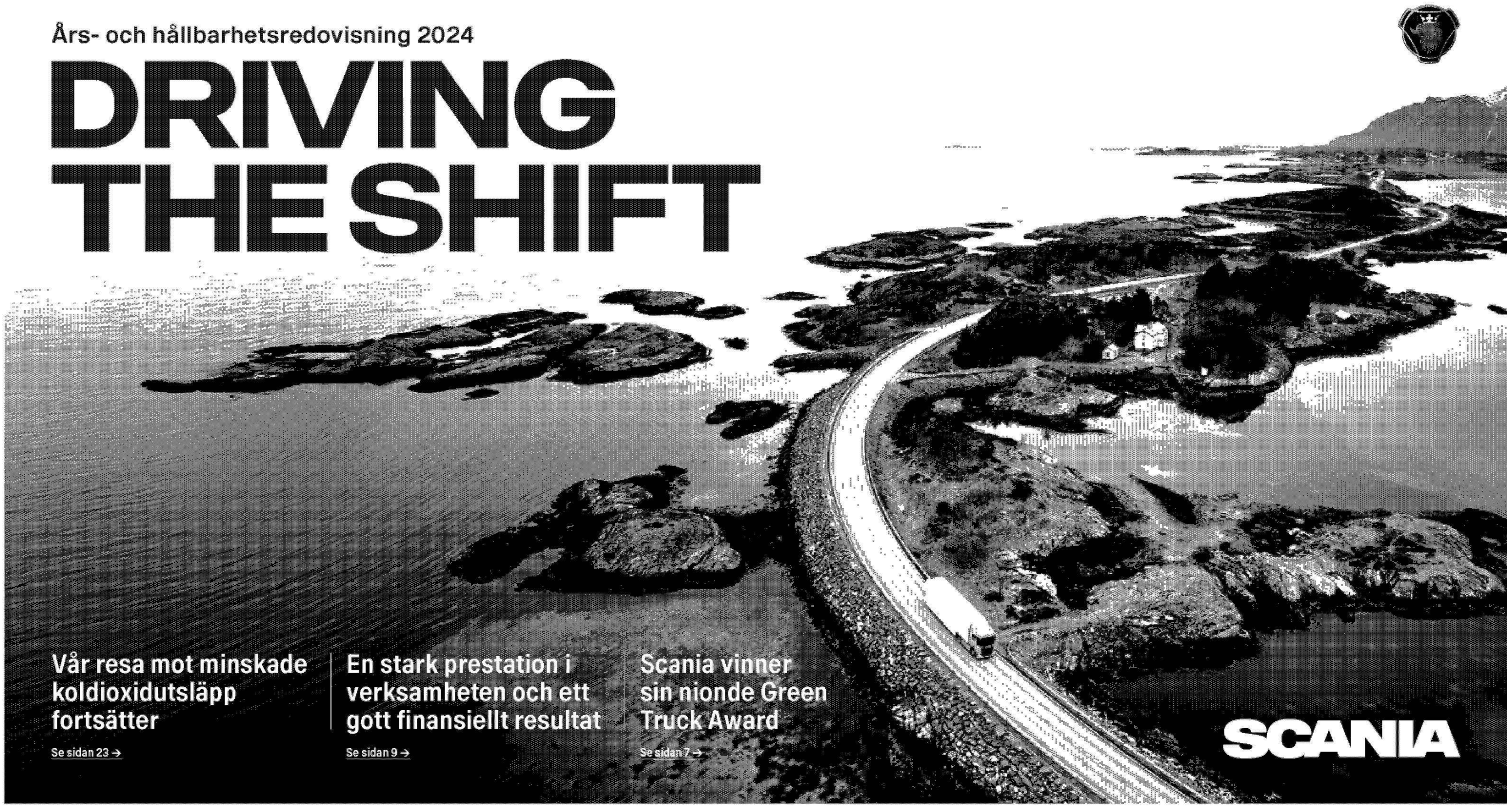
Name	Method	Signed at
Mark Philipp Porsche	One-Time-Password	2025-03-05 11:08 GMT+01
Heléne Siberg Wendin	BANKID	2025-03-05 13:41 GMT+01

This file is sealed with a digital signature. The seal is a guarantee for the authenticity of the document.

External reference: 87FF3348C62B4872A4E0E59D5139988B

Års- och hållbarhetsredovisning 2024

DRIVING THE SHIFT



Vår resa mot minskade koldioxidutsläpp fortsätter

Se sidan 23 →

En stark prestation i verksamheten och ett gott finansiellt resultat

Se sidan 9 →

Scania vinner sin nionde Green Truck Award

Se sidan 7 →

SCANIA

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7328C62B4972A4E0E58D71355B2B

DAGS ATT VISA LEDARSKAP

Vi är mitt i den största omställningen som branschen har upplevt på över 100 år.

Förändringen mot ett hållbart transportsystemet pågår och Scania tar en ledande roll.

Vi ställer om vår verksamhet. Lanserar nya produkter och tekniker. Vi går i spetsen för nya processer och affärsmetoder. På så sätt banar vi väg för ett transportsystem som är bättre för alla.

Men för att en förändring ska kunna ske i den takt som behövs, måste alla aktörer arbeta tillsammans.

Det krävs att alla – från transportköpare och politiska beslutsfattare till leverantörer av infrastruktur och finansiella institut – kliver fram och tar sitt ansvar.

Det är dags för ett djärvt ledarskap. Vi behöver göra gemensam sak. För världen har inte råd att vänta.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F32A8C0EB4673A4E0E89DC1365B2B

INNEHÅLL

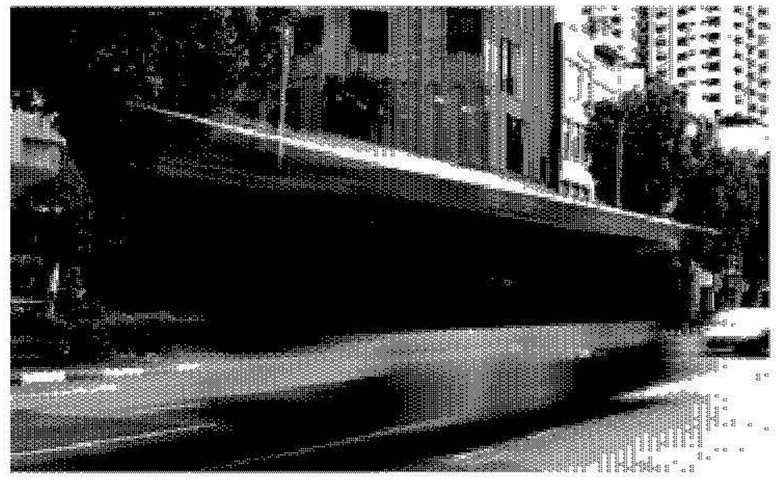
Mot en ökad transparens

Denna rapport summerar Scanias utveckling under räkenskapsåret 2024. Den ger en översikt över årets finansiella resultat och hållbarhetsprestanda, och omfattar Scanias affärsenheter, dotterbolag och produktionsenheter i hela världen.

Från och med rapporteringsåret 2025 omfattas Scania av EU:s nya direktiv om företagens hållbarhetsrapportering (CSRD). I och med implementeringen av CSRD ökar kraven på företagen att offentliggöra miljömässig, social och styrningsrelaterad information (ESG). Ambitionen är att dessa uppgifter ska jämställas med kraven på finansiell rapportering.

Scania har publicerat kombinerade års- och hållbarhetsrapporter sedan 2015. De visar hur hållbarhet är integrerat i vår strategi och våra kärnprocesser. Vi stöder därför fullt ut målen för CSRD, som vi tror kommer att förbättra jämförbarheten och stärka ansvarsskyldigheten, samtidigt som hållbara metoder och investeringar främjas. En ökad transparens kan hjälpa oss och våra partner, kunder och andra intressenter att fatta mer välgrundade beslut, vilket i sin tur förbättrar vårt hållbarhetsarbete.

I väntan på att de obligatoriska kraven ska träda i kraft 2025, har vi utarbetat hållbarhetsrapporten 2024 med de europeiska CSRD-standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS) som inspiration.





4 Inledning
4 VD-ord
9 2024 i siffror

10 Om Scania
11 Vår vision för hållbara transporter
12 Vår värdekedja
13 Vår globala verksamhet

19 Vår strategi
20 Så formas vår strategi
21 Vårt strategiska ramverk
22 Vår strategiska inriktning
23 Vår dekarboniseringsresa

24 Hållbarhetsredovisning
25 Hållbarhetsstyrning
32 Dekarbonisera vår värdekedja
38 Miljöpåverkan
44 Cirkulär affär
46 Social hållbarhet
58 Affärsetik och regelefterlevnad
62 Hållbarhetsindex
62 Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten
63 Redovisningsprinciper för hållbarhet
67 Tabeller för hållbarhetsdata
72 Scanias information om EU:s taxonomiförordning

81 Bolagsstyrningsrapport
82 Bolagsstyrning
92 Styrelse
95 Verkställande ledning

96 Förvaltningsberättelse
97 Marknadstrender och verksamhet 2024
102 Koncernens ekonomiska översikt
104 Risköversikt

115 Finansiella rapporter
116 Koncernens resultaträkningar
117 Koncernens balansräkningar
118 Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen
119 Koncernens kassaflödesanalyser
120 Koncernens noter
160 Moderbolaget Scania AB, räkningar
162 Moderbolaget Scania AB, noter
164 Förslag till vinstdisposition
165 Revisionsberättelse
169 Nyckeltal
171 Definitioner
172 Flerårsöversikt

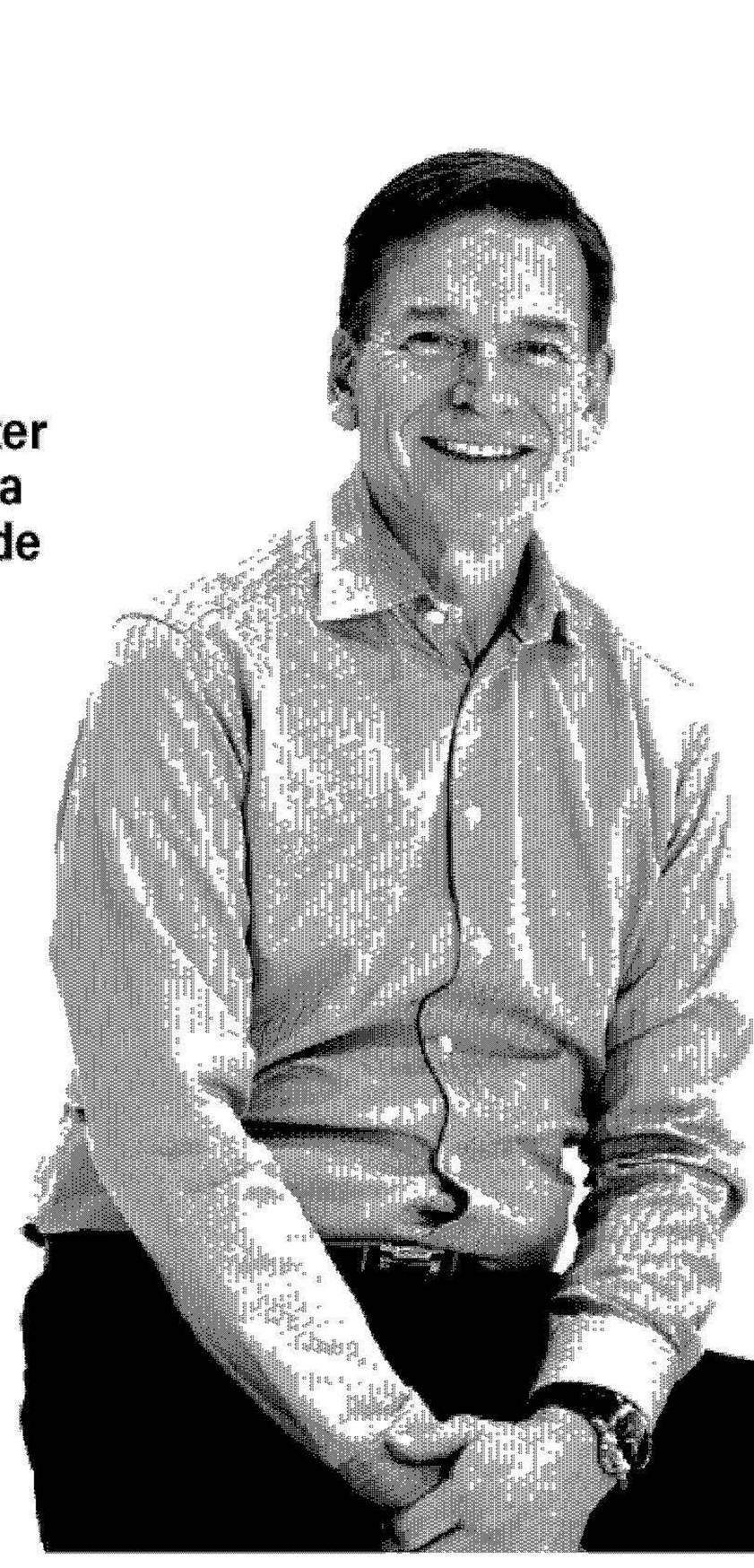
174 Om rapporten
174 Scanias webbplats

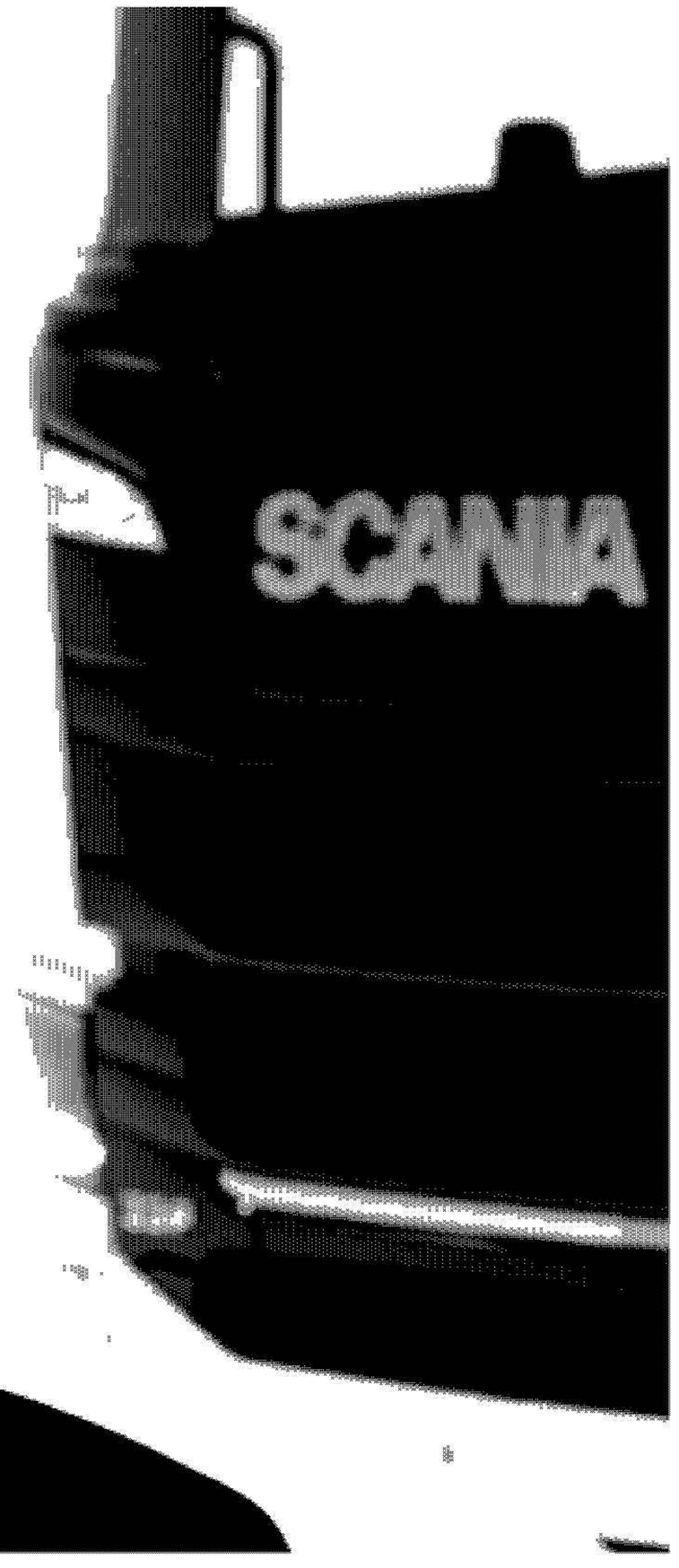
Scaniakoncernens formella finansiella rapporter omfattar sidorna 98–173 och har reviderats av bolagets revisorer, Ernst & Young AB. Den lagstadgade hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 24–80. Vägledning gällande hållbarhetsredovisningen finns på sidan 62.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F32A8C0B4672A4E3B3B0C1365882B

VD-ORD

“Efterfrågan på våra produkter och tjänster var robust under hela året vilket genererade ett enastående finansiellt resultat”





Välkommen till Scanias års- och hållbarhetsredovisning för 2024.

2024 var ett spännande men också frustrerande år, med finansiella resultat på rekordhöga nivåer men också kantat av leveransproblem och utmaningar vid upprampningen i produktionen av batterielektriska fordon. Trots detta har vi med hjälp av nya partnerskap, produkter och tjänster kommit en bra bit på väg i omställningen till hållbara transporter.

Verksamhet och höjdpunkter

Vi börjar med det positiva. Efterfrågan på våra produkter och tjänster var robust under hela året vilket genererade ett enastående finansiellt resultat. Jag kan med stolthet konstatera att Scania levererade på rekordhöga nivåer under 2024. Trots stor makroekonomisk och geopolitisk oro lyckades vi leverera fler än 100 000 fordon. Tack vare att vi lyckades lösa många av våra problem i leveranskedjan, hade vi vårt mest stabila produktionsflöde sedan pandemin. Vi tog marknadsandelar i Europa och Latinamerika, vilket vittnar om succén för vår nya drivlina Scania Super och att vi framgångsrikt minskat vår orderbok till mer normala nivåer.

I Europa var efterfrågan på lastbilar något mer avvaktande jämfört med tidigare år. I Latinamerika däremot var efterfrågan fortsatt hög, med ett särskilt starkt momentum i Brasilien. Återigen såg

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B3D2B4B73AAEB6B8D213588BB

VD-ORD

Jag är övertygad om att vinnarna blir de aktörer som välkomnar förändring, som omvandlar risker till gröna affärsmöjligheter och som visar prov på ett kraftfullt, djärvt och ibland envist ledarskap.”



vi styrkan i att ha ett globalt produktionssystem med produktionsnav i både Europa och Latinamerika som på ett effektivt sätt balanserar regionala skillnader i efterfrågan.

Under 2024 nådde vi en milstolpe med en halv miljon tillverkade lastbilar i Brasilien sedan produktionsstarten 1957 – en imponerande siffra som vittnar om det starka engagemanget hos våra medarbetare. Vårt produkt- och produktionssystem är globalt i ordets rätta bemärkelse. En Scania är en Scania oavsett var i världen man befinner sig. Från produktionsnavet i Brasilien levereras premiumprodukter inte bara till den brasilianska marknaden utan även till omkring 30 marknader i och utanför Latinamerika. Färdigställandet av vårt tredje industriella nav i Kina kommer att ge oss ännu större global motståndskraft i verksamheten. Från den nya anläggningen, som kommer att starta produktion i liten skala under året, ska våra produkter levereras till kunder i Kina och resten av Asien via en struktur med regionalt baserade leveranskedjor, tillverkning och kommersiell verksamhet.

Under året lanserade vi ett flertal nya produkter och tjänster och uppnådde flera milstolpar – med marknadslanseringen av Scanias självkörande fordon som en av de största. Det är ett stort steg på vägen mot ett säkert och fossilfritt framtida transportsystem. Vi lanserade också flera startups med målet att snabba på omställningen till hållbara transporter. Ett bra exempel är Erinion – ett företag som kommer att stödja en bredare användning av ellastbilar, genom att bygga laddningspunkter på plats hos kunder över hela Europa.

Vi hade även äran att ta emot Green Truck Award 2024. Scania har vunnit det prestigefyllda priset sju av de senaste åtta åren, vilket är en prestation jag tycker är värd att uppmärksamma. Vi var också mycket stolta över att ha tilldelats Sustainable Bus Award 2025 i turistbusskategorin för vår biogas-/naturgasdrivna version av Scania Touring.

Leveransutmaningar och försenad upprampning av batterielektriska fordon

Parallellt med framgångarna hade vi också utmaningar. Det blev en större utmaning än väntat att uppdatera vår programvaruplattform i enlighet med den nya cybersäkerhetslagstiftningen och samtidigt säkerställa nya, värdeskapande funktioner för våra kunder. Komplexiteten och kvalitetsproblemen i samband med implementeringen av programvaran gjorde att många av våra kunder fick vänta för länge på att få sina fordon levererade. Att göra kunderna besvikna är inte acceptabelt och jag kan försäkra er om att alla inom Scania gör sitt yttersta för att lösa de här problemen.

Ett annat bakslag var att upprampningen av våra ellastbilar inte gick lika snabbt som väntat, delvis på grund av problem i leveranskedjan. Att elektrifiera ett helt industrisystem är ett stort åtagande som kräver nya typer av samarbeten och djärva beslut – inte sällan inom outforskade områden. Vi satsar helhjärtat på att forma detta ekosystem, genom att investera mycket tid, pengar och kompetens i utvecklingen. Batterielektriska lastbilar kräver ett stort antal helt nya komponenter, av vilka många kommer från leverantörer som vi aldrig tidigare samarbetat med. Alla våra försök kommer inte att lyckas. Men omställningen till eldrivna transporter är själva kärnan i Scanias affärsstrategi och vi är fast beslutna att bygga upp de motståndkraftiga leveranskedjor som krävs för att införa elektrifiering på bred front på olika marknader och för olika användningsområden.

Den försenade upprampningen påverkade in sin tur vårt arbete med att minska koldioxidutsläppen – en viktig strategisk prioritering för Scania. Redan 2020 statuerade vi exempel genom att som första OEM-tillverkare i branschen sätta vetenskapsbaserade mål för att minska koldioxidutsläppen, inte bara för vår egen verksamhet (scope 1 och 2), utan också när våra fordon används av kunderna (scope 3). Hela vår organisation har jobbat hårt med detta och vi är inställda på att överträffa de uppställda målen för scope 1 och 2. Trots många lyckadade åtgärder för att minska utsläppen, så som optimerade fordonsspecifikationer och förarcoachning, är vi inte i fas när det gäller vårt ambitiösa scope 3-mål.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324BC6268497A4E5B82C7355888

VD-ORD

Vår beslutsamhet att minska koldioxidutsläppen i vår verksamhet är orubblig och vi vill göra det i linje med forskningen. Nu när 2025 års mål närmar sig gör vi allt vi kan för komma ännu närmare vår målbild. Vi har också satt upp nya mål inför 2032 på alla områden, för att säkerställa fortsatta ansträngningar och understryka vårt fulla fokus under kommande år.

Att överkomma hinder

Att överkomma hinder på resan mot hållbara transporter är en komplex utmaning som kräver insatser på flera olika fronter. För det första handlar det om att inse att ingen enskild lösning passar alla. Olika marknader kräver olika lösningar. Även om vi vet att elektrifiering är nyckeln till att minska koldioxidutsläppen, kommer det krävas bredare tillämpning av biobränslen – en tillfällig lösning som i vissa fall kan bli långsiktig. Här ger Scanias modulsystem en fördel eftersom vi enkelt kan anpassa våra produkter och tjänster efter lokala krav och regelverk.

För det andra måste aktörerna i transportekosystemet jobba tillsammans för att visa affärsnyttan med att införa eldrivna fordon på bred front. Under året har vi till exempel genom Scaniabolaget LOTS Group samarbetat med SKF för att lansera en av Europas längsta rutter för ellastbilar. Initiativet visar att det med rätt planering av logistik inte bara är hållbart utan också mycket kostnadseffektivt att använda ellastbilar för tunga transporter.

För det tredje kan det konstateras att en omställning till hållbara transporter genererar nya komplexa problem och affärsrisker för våra kunder. Scanias uppgift är att fungera som en pålitlig rådgivare i denna nya affärsverklighet. Vi ska fortsätta säkerställa att lönsamhet och hållbarhet går hand i hand för kunderna. Scania erbjuder ett brett urval av tjänster, framtagna för att stötta kunder som tar klivet in i denna nya verklighet. Vi hjälper till med allt ifrån uppföljning, analys och CO_2-spårning (allt baserat på data och fordonsuppkoppling) till att erbjuda depåladdning och tillgång till publik laddning. Vi behöver hjälpa våra kunder att minska komplexiteten och riskerna i så hög grad som möjligt, och samtidigt öka deras flexibilitet. Ett färskt exempel är vårt samriskprojekt JUNA. Där får kunderna pay-per-use-tillgång till ellastbilar utan att behöva ta några risker förknippade med fullt ägarskap.

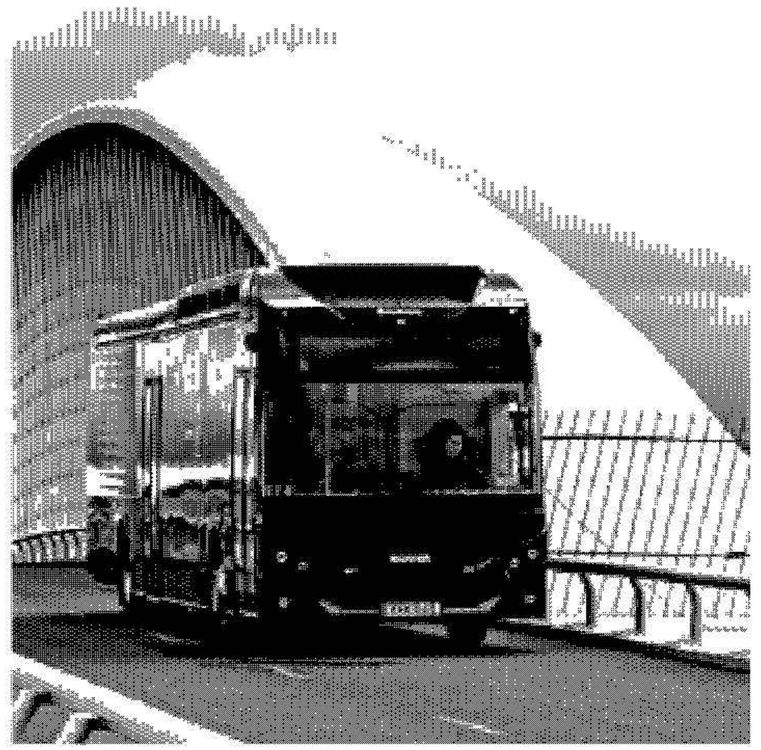
Djärvt ledarskap

Ovan nämnda åtgärder är nödvändiga, men kommer bara att ta oss en bit på vägen.
En snabbare omställning är beroende av viljan och ambitionen hos alla ledare i hela transportekosystemet att skapa de rätta förutsättningarna för hållbara transporter. I synnerhet behöver vi en gynnsam politik och ett regelverk som vinner kundernas förtroende och som uppmuntrar till investeringar i infrastruktur, modernisering av elnäten och grön energiproduktion. Jag är djupt oroad över det vacklande politiska stödet för nollutsläppsinitiativ, vilket bromsar takten i omställningen. Vi vill med kraft uppmana politiker och regeringar att visa enat ledarskap i den här frågan.

Jag är övertygad om att vinnarna i det nya transport- och logistikekosystemet blir de aktörer som välkomnar förändring, som omvandlar risker till gröna affärsmöjligheter och som visar prov på ett kraftfullt, djärvt och ibland envist ledarskap. Det är de som kommer att skapa nya givande samarbeten över hela ekosystemet. Att vara en del av TRATON GROUP innebär för Scania att vi kan leda utvecklingen och fortsätta stärka vår premiumposition i en snabbt föränderlig värld.

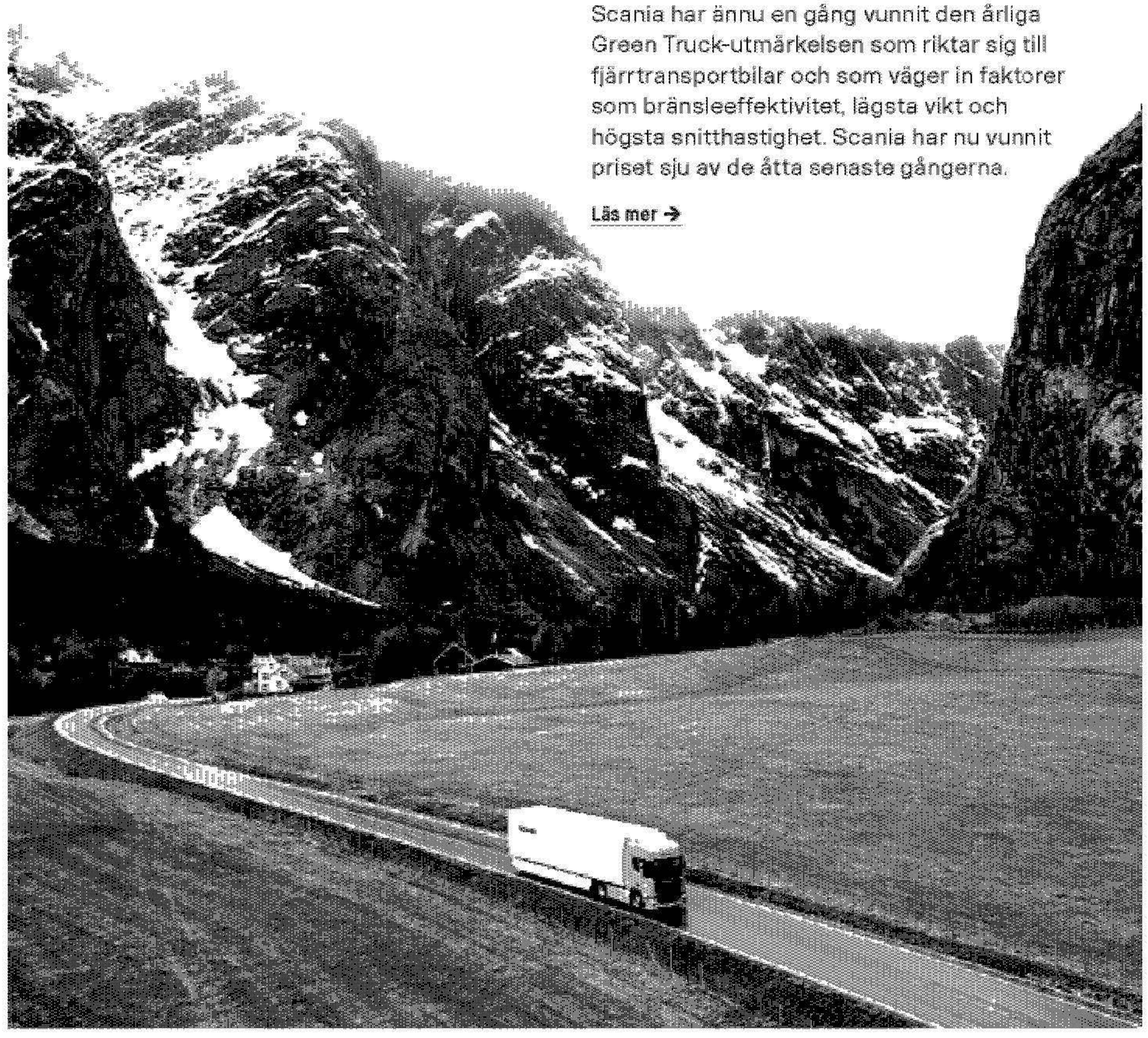
Inget av detta blir möjligt utan våra medarbetares outtröttliga engagemang och hängivenhet. Med dessa ord vill jag tacka samtliga i Scaniafamiljen – medarbetare, kunder och partner – för era insatser och stöd under detta turbulenta år. Jag ser fram emot ett framgångsrikt och produktivt år när vi nu tillsammans fortsätter att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Christian Levin
VD och koncernchef, Scania och TRATON GROUP



Läs mer på följande sidor om hur Scania hanterar företagets hållbarhetsambitioner genom våra produkter, tjänster och lösningar.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F32A8C0B8497C4E2B8D7A1356882B



Scania vinner Green Truck-utmärkelse

Scania har ännu en gång vunnit den årliga Green Truck-utmärkelsen som riktar sig till fjärrtransportbilar och som väger in faktorer som bränsleeffektivitet, lägsta vikt och högsta snitthastighet. Scania har nu vunnit priset sju av de åtta senaste gångerna.

Läs mer →



Lansering av självkörande lastbilar

Under 2024 började Scania för första gången ta emot beställningar av självkörande gruvlastbilar, ett genombrott för kommersialiseringen av självkörande tunga fordon.

Läs mer →

Scania Touring vinner hållbarhetspris för bussar

Med klassens högsta bränsleeffektivitet och en sömlös övergång till biogas var Scania Touring LBG/LNG en värdig vinnare av Sustainable Bus Award 2025.

Läs mer →



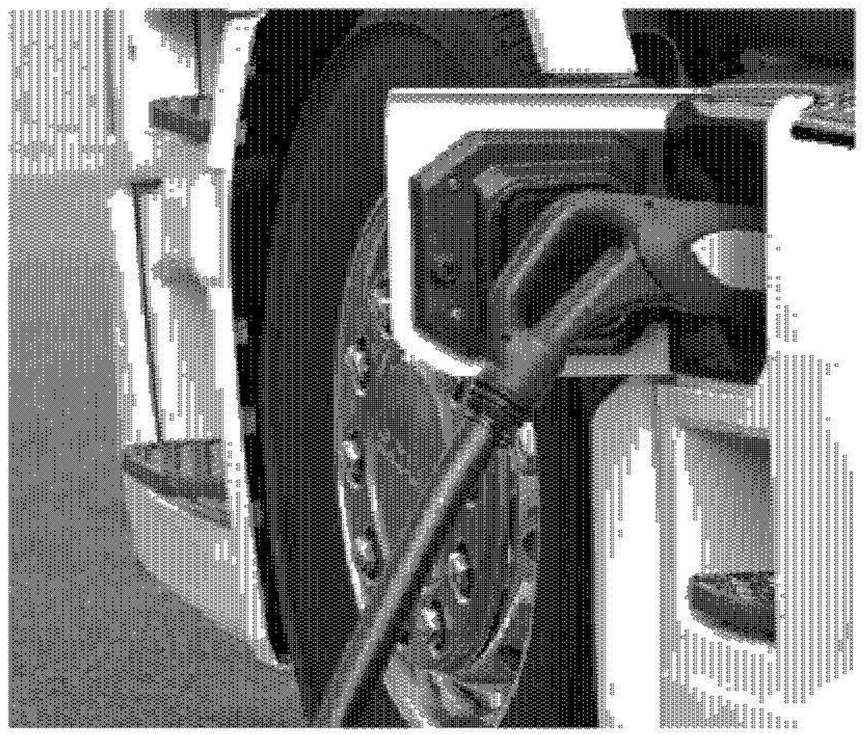
This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324BC62B4B72A4E0E58DC7356888



Världspremiär för hållbar lastbils-tillverkning

I ett forskningssamarbete med Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), nådde Scania en viktig milstolpe då vi som första lastbilstillverkare lyckades integrera fabriksrenoverade komponenter i vår huvud-produktionsanläggning.

Läs mer →



Ny satsning inom laddning av ellastbilar

Scania har startat bolaget Erinion som ska erbjuda laddningslösningar. Målet är att år 2030 ha installerat 40 000 nya laddpunkter på plats hos kunder i Europa.

Läs mer →

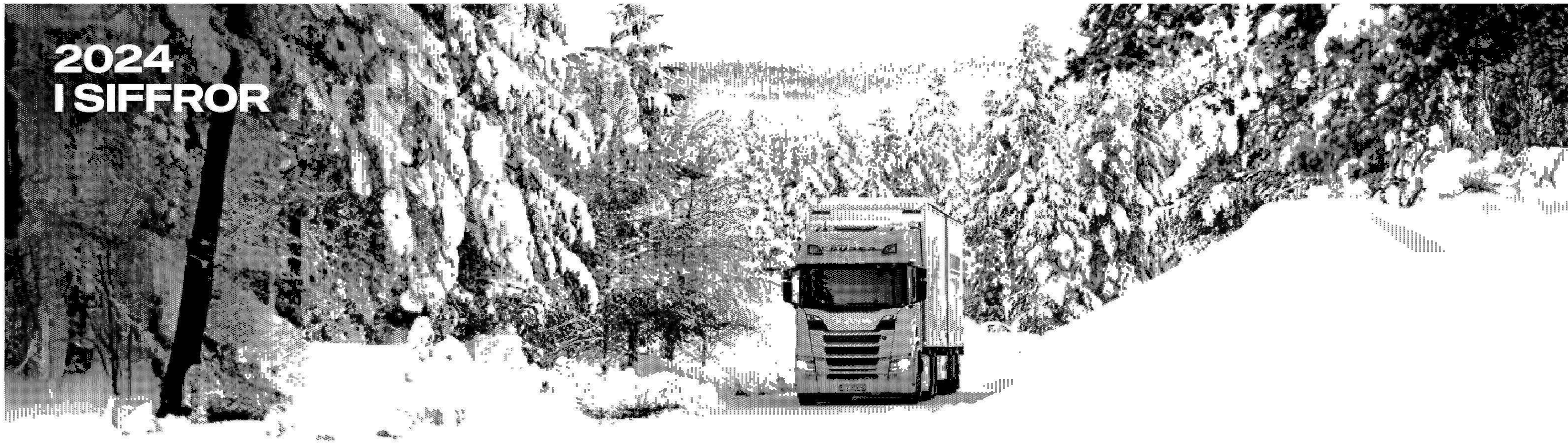


Eldrivna timmer-transporter

Under 2024 mottog SCA sin andra eldrivna timmerbil, en Scania som kan transportera upp till 70 ton och som kan minska det svenska skogsindustriföretagets koldioxidutsläpp med cirka 170 ton per år.

Läs mer →

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B3D2B4B7AAEBE8DC1358BB



2024 I SIFFROR

2024 var ännu ett framgångsrikt år för Scania. Trots geopolitisk och makroekonomisk instabilitet var den totala efterfrågan på Scanias transportlösningar fortsatt hög, vilket genererade starka finansiella resultat och fortsatta framsteg på hållbarhetsområdet.

Leveranser
Antal fordon 102 069, upp 6% jämfört med 2023

+6%

Nettoomsättning
MSEK 216 129, upp 6% jämfört med 2023

+6%

Rörelsemarginal, justerad
MSEK 30 449, justerat rörelseresultat

14%

Koldioxidutsläpp från fordonsanvändning
Nivå på 88,5%, ned 12% jämfört med basåret 2015

-12%

Koldioxidutsläpp från verksamheten
Ton CO_2e 110 048, ned 47% sedan 2015

-47%

Försäljning, alternativa bränslen och elektrifierade fordon
6 558 sålda fordon 2024, 6% av total försäljning

6%

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF3248302B4B72AAB2E58DC1355B8B

OM SCANIA

Premiumlösningar för hållbara transporter.



Höjdpunkter

Vår vision för hållbara transporter
Sidan 11 →

Vår värdekedja
Sidan 12 →

Vår globala verksamhet
Sidan 13 →

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7243C62B4973AE0E58DC1355B8B

VÅR VISION FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER

Scanias syfte är att driva utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem.

Transporter är själva livsnerven i ett fungerande samhälle. Genom att hålla människor och varor i rörelse främjar transporterna samhällsutveckling, ekonomisk tillväxt och långsiktig stabilitet. Transporter är en nödvändig förutsättning för hållbar utveckling.

Dock är transporter i sin nuvarande form även ett problem. Transportsektorn står för en stor del av koldioxidutsläppen på global nivå. Planeten befinner sig vid en brytpunkt, samtidigt som efterfrågan på transporter ökar. Vi måste bryta samhällets beroende av fossila bränslen och snabbt ställa om till förnybara energikällor. Transportbranschen behöver också bli bättre på att integrera sociala risker och utmaningar i verksamheten.

Omställningen till ett hållbart transportsystem pågår och Scania går i spetsen för den. Att ta en ledande roll i omställningen är inte bara rätt sak att göra, det är också en förutsättning för Scanias framtid. Transportsektorn förändras snabbare än den gjort sedan den industriella revolutionen och det är viktigt att ligga steget före. För att behålla vår konkurrenskraft och lönsamhet behöver vi välkomna förändringar, ta risker och visa ledarskap. De som inte gör det riskerar att hamna på efterkälken.

Ett hållbart transportsystem klarar av att tillgodose planetens, människornas och näringslivets behov. Utfasning av fossila bränslen är centralt för denna vision, men det är bara en av flera delar i helhetsbilden. Vi vill säkerställa att omställningen till förnybar energi ger högsta möjliga värde för samhället och minimera de negativa effekterna. För att göra detta fokuserar vi på tre aspekter av hållbara transporter:

Dekarbonisering: snabbt ställa om från fossila bränslen.

Social hållbarhet: säkerställa en rättvis omställning för människorna och samhället.

Cirkulär affär: optimera resursanvändningen och minimera slöseriet under hela produktlivscykeln.

Läs mer om vad vi gör för att skapa ett hållbart transportsystem →

VAD GÖR TRANSPORTER HÅLLBARA?

Scanias vision är i linje med de globala definitioner och ambitioner för hållbara transporter som satts upp av FN och Världsbanken. Scania stöder dessa ambitioner, både direkt genom vår affärsverksamhet och indirekt via partnerskap och påverkansarbete.

Ett hållbart transportsystem ska vara:

Inkluderande
Tillgängligt för alla.

Säkert
För förare och passagerare men även för övriga trafikanter och andra som påverkas indirekt.

Hälsosamt och rent
Minsta möjliga skador på människors fysiska och psykiska hälsa och välbefinnande.

Dekarboniserat
Bryta beroendet av fossila bränslen och därmed minimera koldioxidutsläpp.

Effektivt
För person- och varutransporter och avseende resursanvändande.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF3248C02B4B72A4E6E58D21358B2B

VÅR VÄRDEKEDJA

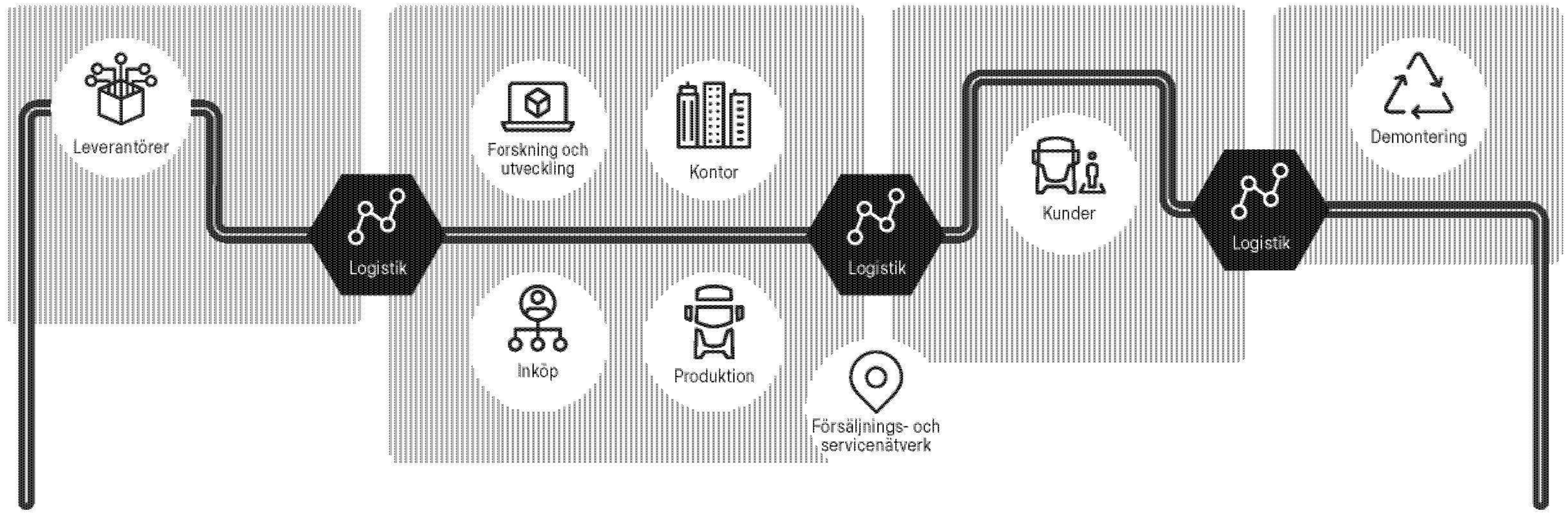
Vår värdekedja omfattar de viktigaste stadierna i vår produkt- och servicelivscykel. Den definierar omfattningen och gränserna vi använder för att bedöma och hantera våra sociala och miljörelaterade effekter, risker och möjligheter.

Uppströms
Aktiviteterna uppströms utgörs bland annat av råvaruutvinning och inköp av delar och komponenter från leverantörer.

Den egna verksamheten
I Scanias egen verksamhet ingår utveckling, produktion, försäljning och leverans av våra produkter och tjänster.

Nedströms
Scania erbjuder kunderna tjänster under den tid då våra produkter och tjänster används. I detta ingår underhåll, reparationer och logistik.

Livscykelns slut
Hantering vid livscykeln slut inkluderar materialåtervinning av material för renovering samt återvinning av batterier och andra komponenter.



Uppströms

Återtillverkning
Materialåtervinning

Den egna verksamheten

Återtillverkning

Nedströms

Reparationer och uppgraderingar
Återanvändning och renovering

Hantering vid livscykelns slut

Materialåtervinning

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F734B0DBB6724AE0B9DC1358BB

VÅR GLOBALA VERKSAMHET

Med nästan 59 000 anställda i fler än 100 länder är Scania en verkligt global aktör. Vårt försäljnings- och servicenätverk är strategiskt placerat där kunderna behöver oss, oavsett var i världen de har sin verksamhet.

Scanias produktion sker i Europa och Latinamerika och snart även vid en ny produktionsanläggning i Asien. Med synergier inom TRATON GROUP bedrivs vårt forsknings- och utvecklingsarbete på global nivå. Merparten sker utifrån anläggningen i Södertälje, som är vårt FoU-nav.

Vi levererar högkvalitativa produkter, tjänster och lösningar inom hållbara transporter och vårt erbjudande omfattar lastbilar, persontransporter, power solutions och tjänster. I nära samverkan med kunderna integrerar vi produkter och tjänster och kan därmed erbjuda kompletta transport-lösningar som skräddarsys efter kundernas behov.



Anställda
59 000

Marknader som betjänas
100+

Serviceställen
1 500+

Antal uppkopplade Scaniaprodukter
638 000

GLOBAL NETTOOMSÄTTNING



- **Lastbilar** 66%
- **Persontransporter** 5%
- **Power solutions** 2%
- **Servicerelaterade produkter** 20%
- **Begagnade fordon** 5%
- **Annat** 2%

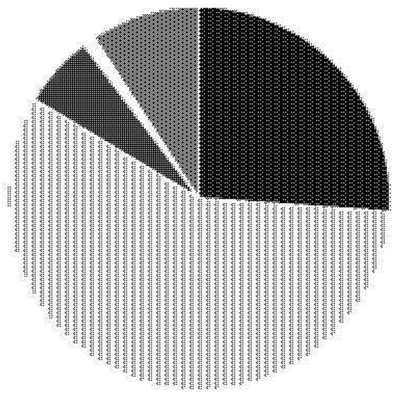
Läs mer på de följande fem sidorna

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF3248C02B487AAE0E58DC1355B8B

LASTBILAR

Scania stöder transportföretag över hela världen genom att leverera tunga lastbilar anpassade till varje kunds behov. Vi erbjuder lösningar för många olika tillämpningsområden, däribland fjärr-, stads- och anläggningstransporter.

LEVERANSER



Amerika*	27%
Europa	57%
Afrika och Oceanien	6%
Eurasien	1%
Asien	9%

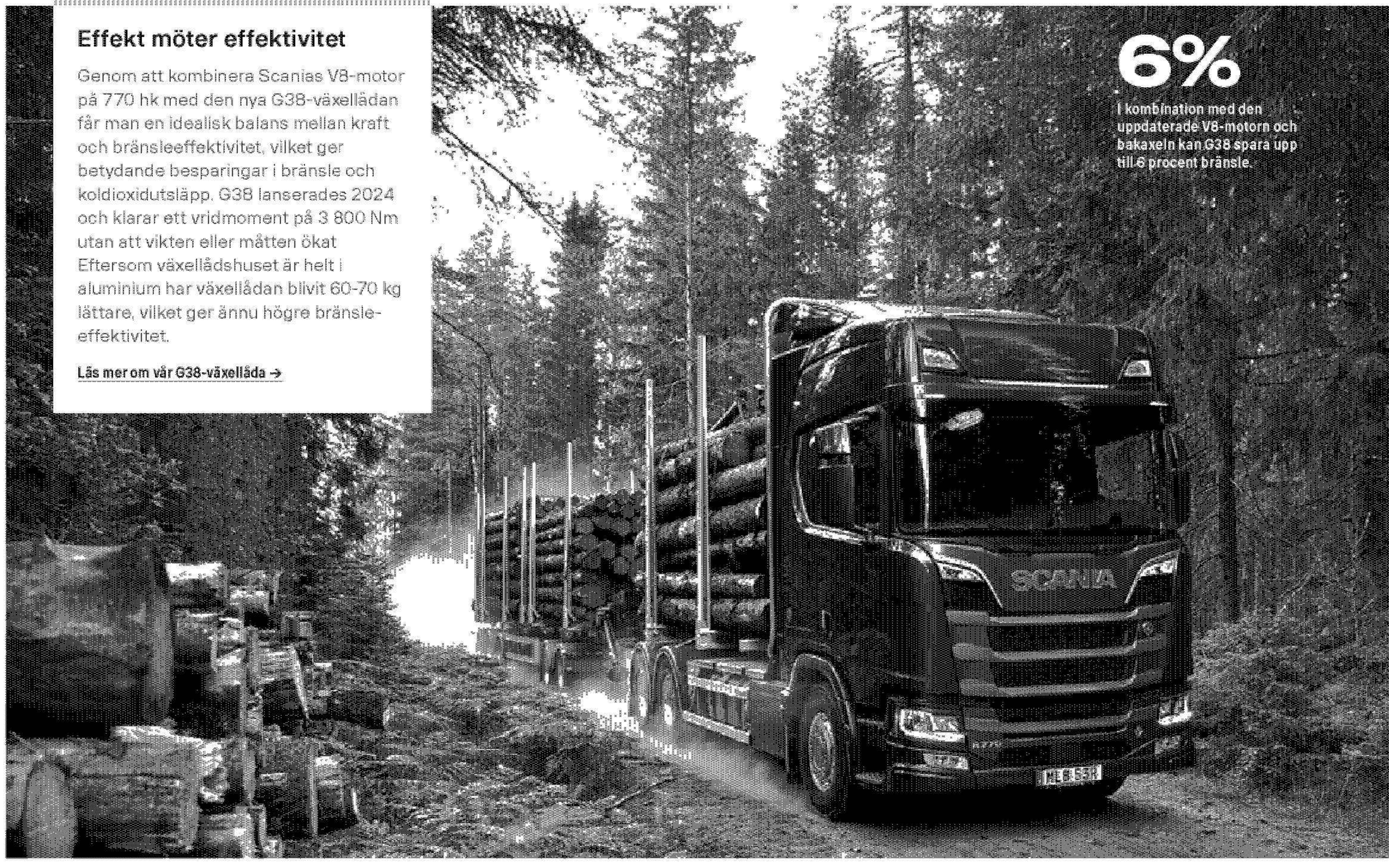
* Avser Latinamerika.

EXEMPEL

Effekt möter effektivitet

Genom att kombinera Scanias V8-motor på 770 hk med den nya G38-växellådan får man en idealisk balans mellan kraft och bränsleeffektivitet, vilket ger betydande besparingar i bränsle och koldioxidutsläpp. G38 lanserades 2024 och klarar ett vridmoment på 3 800 Nm utan att vikten eller måtten ökat Eftersom växellådshuset är helt i aluminium har växellådan blivit 60-70 kg lättare, vilket ger ännu högre bränsle-effektivitet.

Läs mer om vår G38-växellåda →



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C62B4877AE5E58D21359B8B



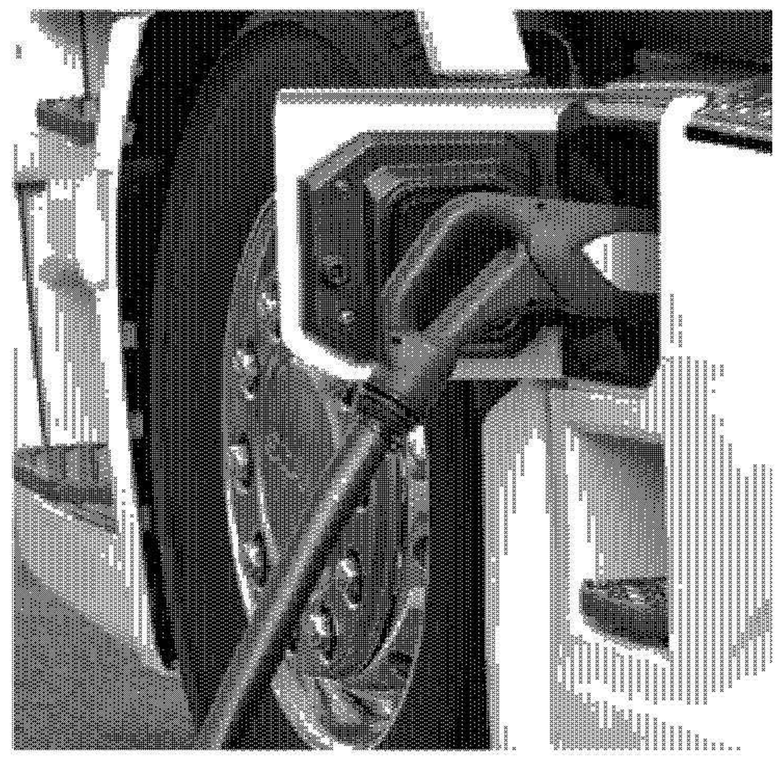
EXEMPEL

Ett batterielektriskt fordon för varje användningsområde

Tiden då ellastbilar lämpade sig för ett begränsat antal användningsområden är ett minne blott. I dag kan Scanias lastbilar användas för ett växande antal tillämpningar, från lätta transportuppdrag i stadstrafik till fjärrtransporter och anläggningstrafik. Under 2024 breddade Scania sitt ellastbilserbjudande ytterligare. Lastbilsutbudet utökades, samtidigt som vi lanserade fler elmaskiner, axelkonfigurationer och hyttalternativ samt ett antal lösningar för kraftuttag.

Läs mer om våra ellastbilar →





This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324BC62B4B72A4E0E58DC7358888

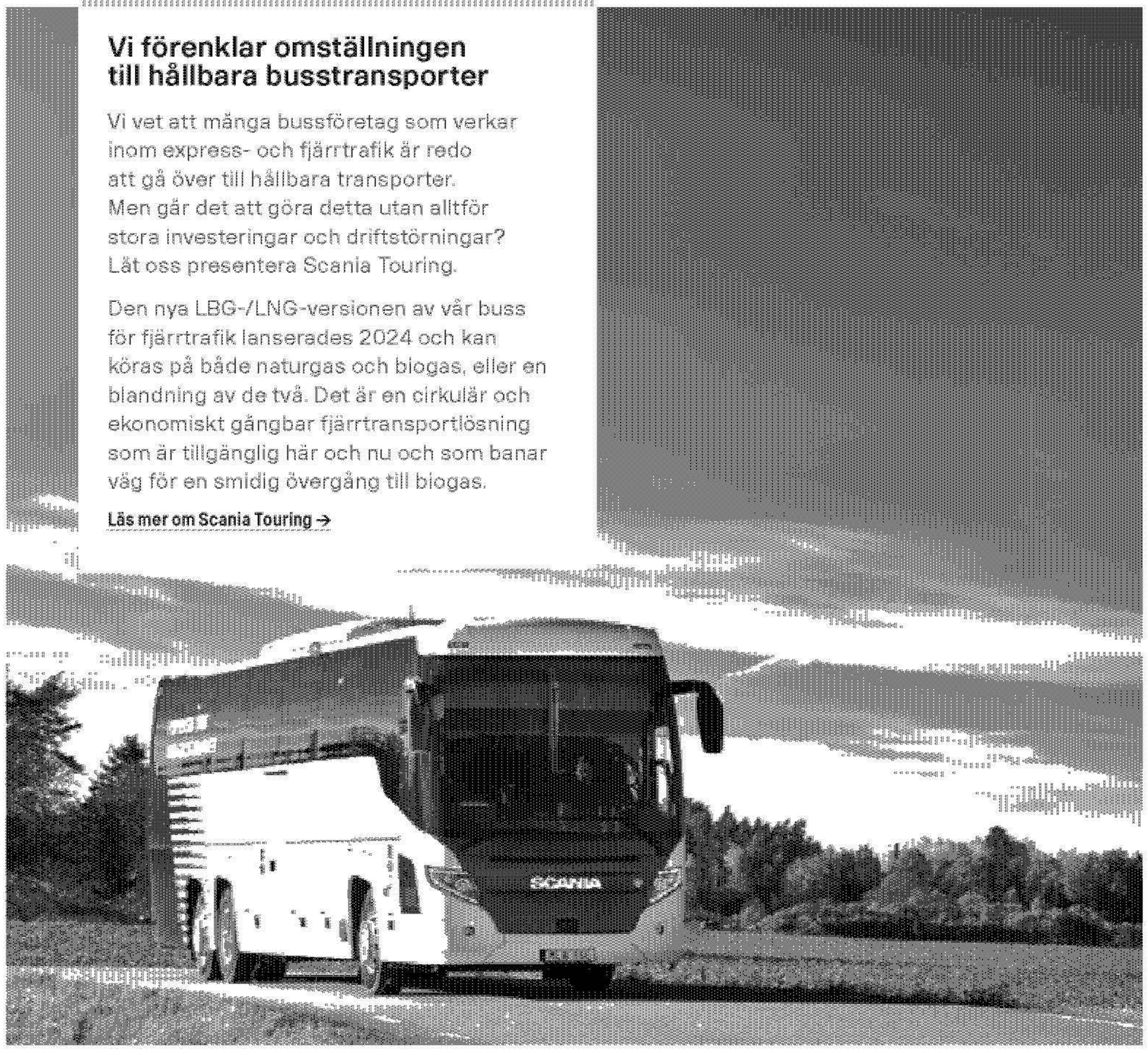
EXEMPEL

Vi förenklar omställningen till hållbara busstransporter

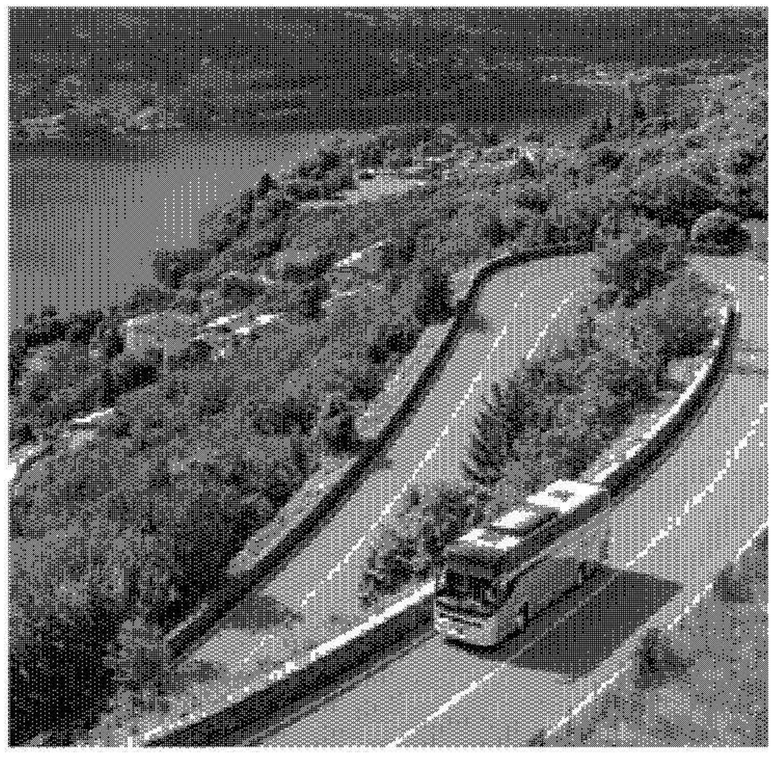
Vi vet att många bussföretag som verkar inom express- och fjärrtrafik är redo att gå över till hållbara transporter. Men går det att göra detta utan alltför stora investeringar och driftstörningar? Låt oss presentera Scania Touring.

Den nya LBG-/LNG-versionen av vår buss för fjärrtrafik lanserades 2024 och kan köras på både naturgas och biogas, eller en blandning av de två. Det är en cirkulär och ekonomiskt gångbar fjärrtransportlösning som är tillgänglig här och nu och som banar väg för en smidig övergång till biogas.

Läs mer om Scania Touring →



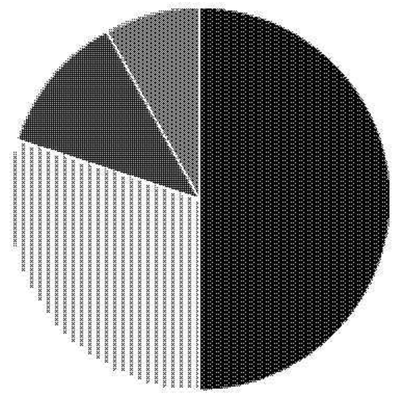




PERSON-TRANSPORTER

I nära samarbete med påbyggare och partner levererar Scania bussar för kunder inom stads- och resesegmenten. Vårt erbjudande innefattar kompletta lösningar för att möta dagens mobilitetsutmaningar.

LEVERANSER



Amerika*	50%
Europa	30%
Afrika och Oceanien	11%
Eurasien	0%
Asien	9%

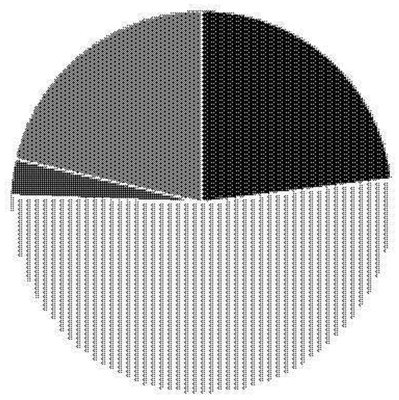
* Avser Latinamerika

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C02B4B7A4E0E58D71959B2B

POWER SOLUTIONS

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

LEVERANSER



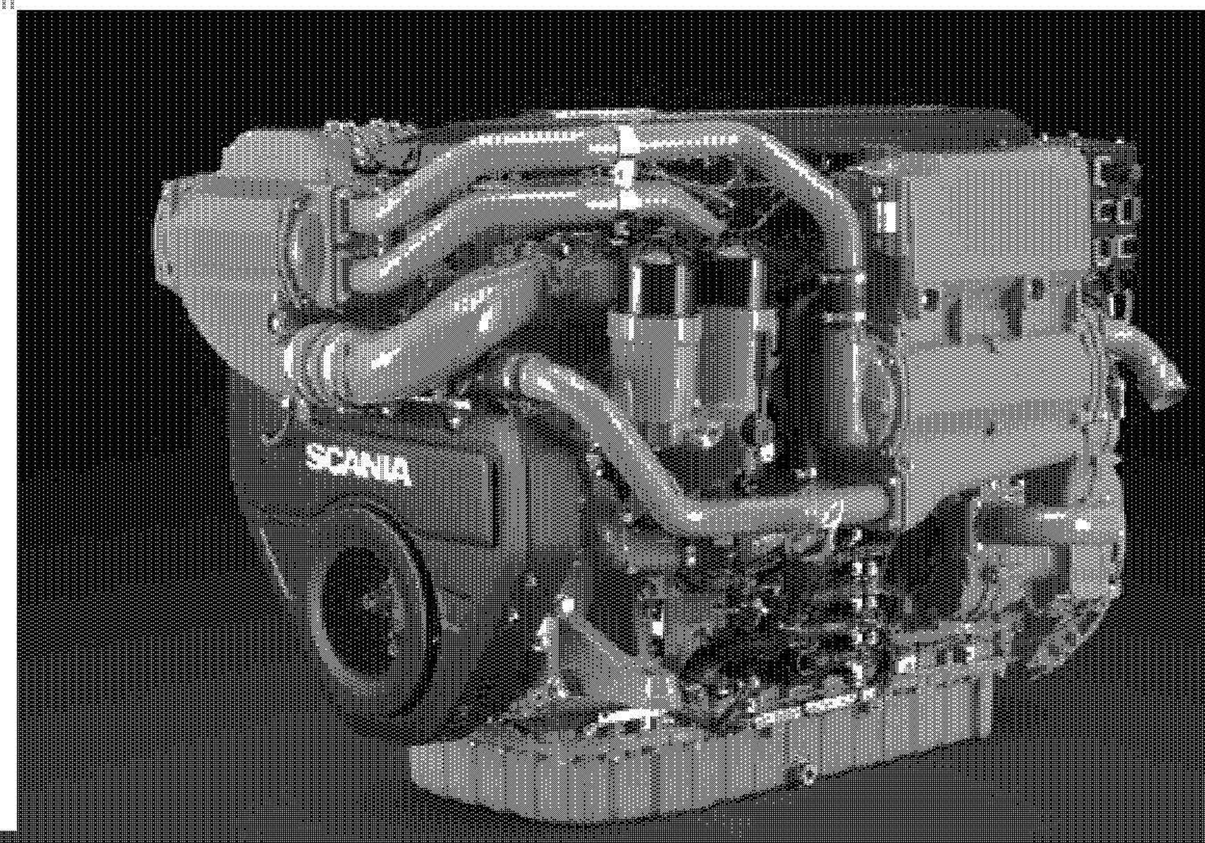
Amerika	23%
Europa	52%
Afrika och Oceanien	4%
Eurasien	0%
Asien	21%

EXEMPEL

DI13-motorn: flexibilitet möter hållbarhet

Scanias nya DI13-motor på 13 liter lanserades i september 2024 och sätter en ny hållbarhetsstandard inom sjöfartsbranschen. DI13 är vår mest avancerade marinmotor och ger upp till åtta procent lägre bränsleförbrukning än sina föregångare. Det innebär en potentiell besparing på upp till 6,7 liter diesel per motortimme vid full last. Motorn uppfyller IMO Tier III-utsläppsstandarderna och är kompatibel med biodiesel och HVO-bränslen. Med sin kapacitet att hantera både tyngre och lättare transporter är DI13 ett både flexibelt och hållbart val.

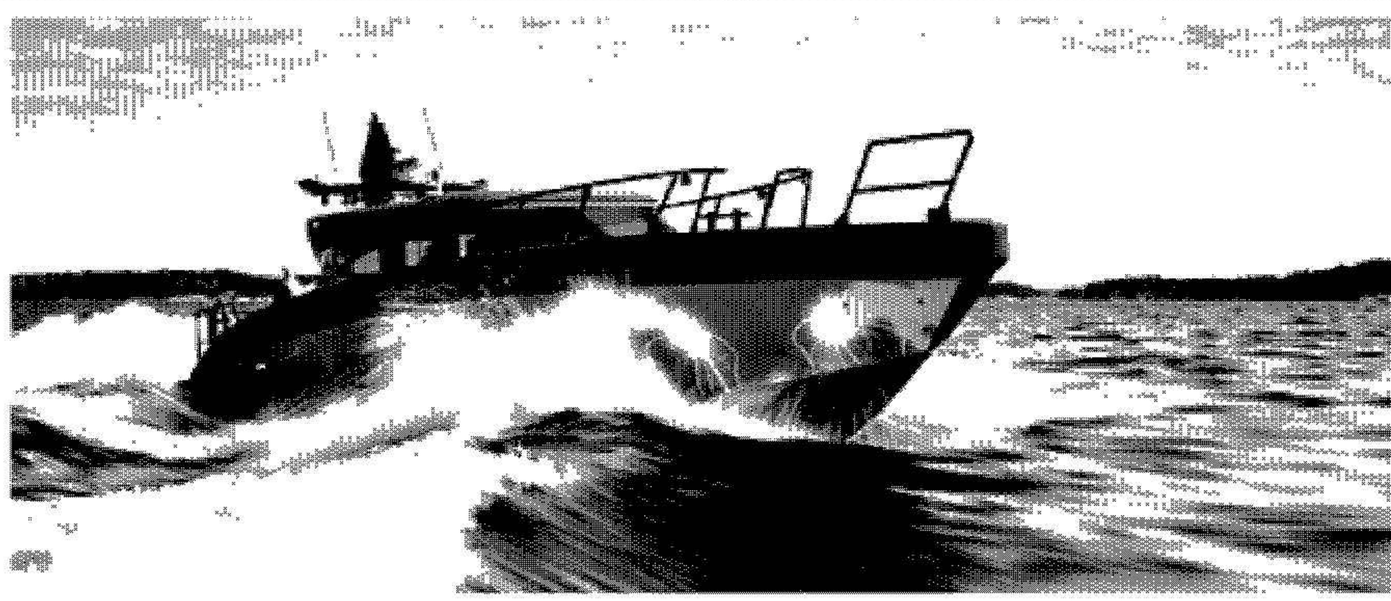
Läs mer om våra marinmotorer →



6,7L

DI13 sparar upp till 6,7 liter diesel per motortimme vid full last jämfört med sina föregångare.





This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF7248302B4872AAB2E58D71355B2B

EXEMPEL

ProDriver: förarutbildning ger bränslebesparingar

Vi på Scania vet att körsättet har stor inverkan på bränsleekonomin. Därför lanserade vi under 2024 ProDriver, en revolutionerande digital coachningstjänst som tagits fram för – och i samverkan med – yrkesförare i fjärr- och regionaltransport. ProDriver hämtar inspiration från spelvärlden där nya insikter triggar föraren att köra mer hållbart. Verktyget kan hjälpa kunderna att spara upp till 5 procent bränsle genom att köra smartare och mer hållbart samt omvandla varje körning till en tillväxtmöjlighet.

Läs mer om våra smarta tjänster →



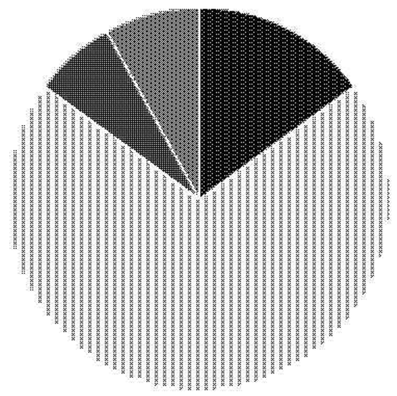




TJÄNSTER

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	70%
● Afrika och Oceanien	7%
Eurasien	0%
● Asien	8%

* Avser Latinamerika.

Via TRATON Financial Services erbjuder Scania även flexibla och skräddarsydda finansierings- och försäkringslösningar som ger våra kunder förutsägbara kostnader och hanterbara risker under fordonens hela livscykel.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F732480C2B4972AE0E58D7135B2B

VÅR STRATEGI

Att förena våra handlingar i dag med våra ambitioner för morgondagen.

Höjdpunkter

Så formas vår strategi
Sidan 20 →

Vårt strategiska ramverk
Sidan 21 →

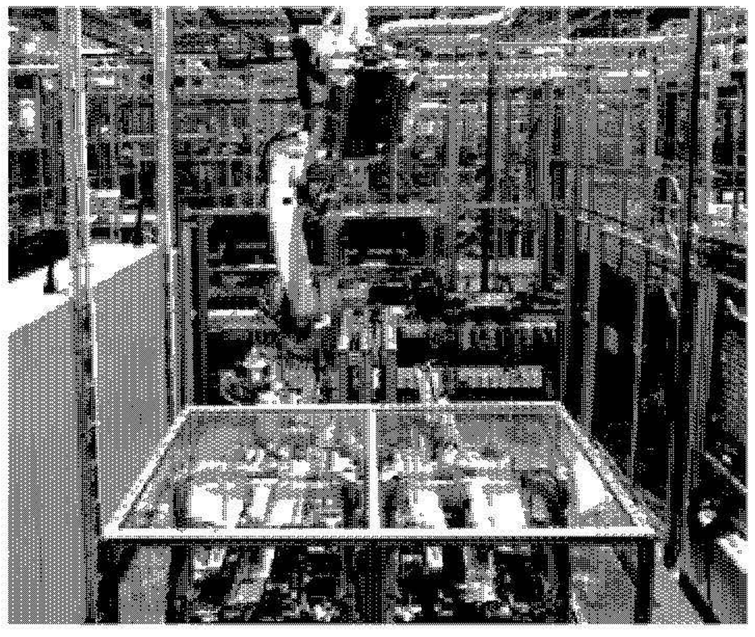
Vår strategiska inriktning
Sidan 22 →

Vår dekarboniseringsresa
Sidan 23 →

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7324B0CBB4B72A4E0E68DC1355B2B

SÅ FORMAS VÅR STRATEGI





Vår strategi formas av insikter om hur transportindustrin förändras på global nivå, både vad gäller de krafter som påverkar den i dag och de riktningar den kan ta i morgon.

Krafter som formar transportsystemet i dag

Det finns vissa krafter som omformar transportindustrin och driver fram radikala förändringar i Scanias affärsmiljö. Scanias strategi har utvecklats som ett svar på de risker och möjligheter som dessa trender utgör för vår verksamhet. Några exempel är:

Klimatförändringar
- Det behövs brådskande och gemensamma åtgärder för att begränsa klimateffekterna.
- Det krävs klimatanpassningsåtgärder för att rusta mot global uppvärmning och mer frekventa extrema väderhändelser.

Geopolitisk utveckling
- Växande geopolitiska spänningar och polarisering kan hämma de kollektiva insatser som behövs för en hållbar omställning.
- Risk för att det politiska stödet för klimatåtgärder avtar och att åtagandena om nettonollutsläpp urholkas.

Samhällstrender
- Den ökande urbaniseringen sätter press på transportinfrastrukturen.
- Samhällets förväntningar på att företagen ska vidta åtgärder för att hantera hållbarhetseffekter ökar.

Digital and teknisk omställning
- Teknisk innovation förändrar transportsektorn och påskyndar hållbarhetsomställningen.
- Omställningen skapar nya affärsmöjligheter, men också risker för företag som inte lyckas anpassa sig tillräckligt snabbt.

Förändringar i lagstiftning och regelverk
- Utökad lagstiftning (bland annat utsläppslagstiftning, ramverk för mänskliga rättigheter, transparensregler).

FRAMTIDSMODELLER: TRE SCENARIER

Scanias strategi bygger på insikter om hur vår värld kan se ut i framtiden, baserat på hur de rådande trenderna kan komma att utvecklas under de kommande åren. Genom att ställa upp tänkbara scenarier och testa vår strategi mot de viktigaste (se nedan), kan vi säkerställa att vår strategi är robust samt vid behov korrigera kursen.

Biosphere Highway

En bioteknik-fokuserad värld med tuff konkurrens bland ledarna inom hållbarhet.

Diverging Roads

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

Hyperlocal Paths

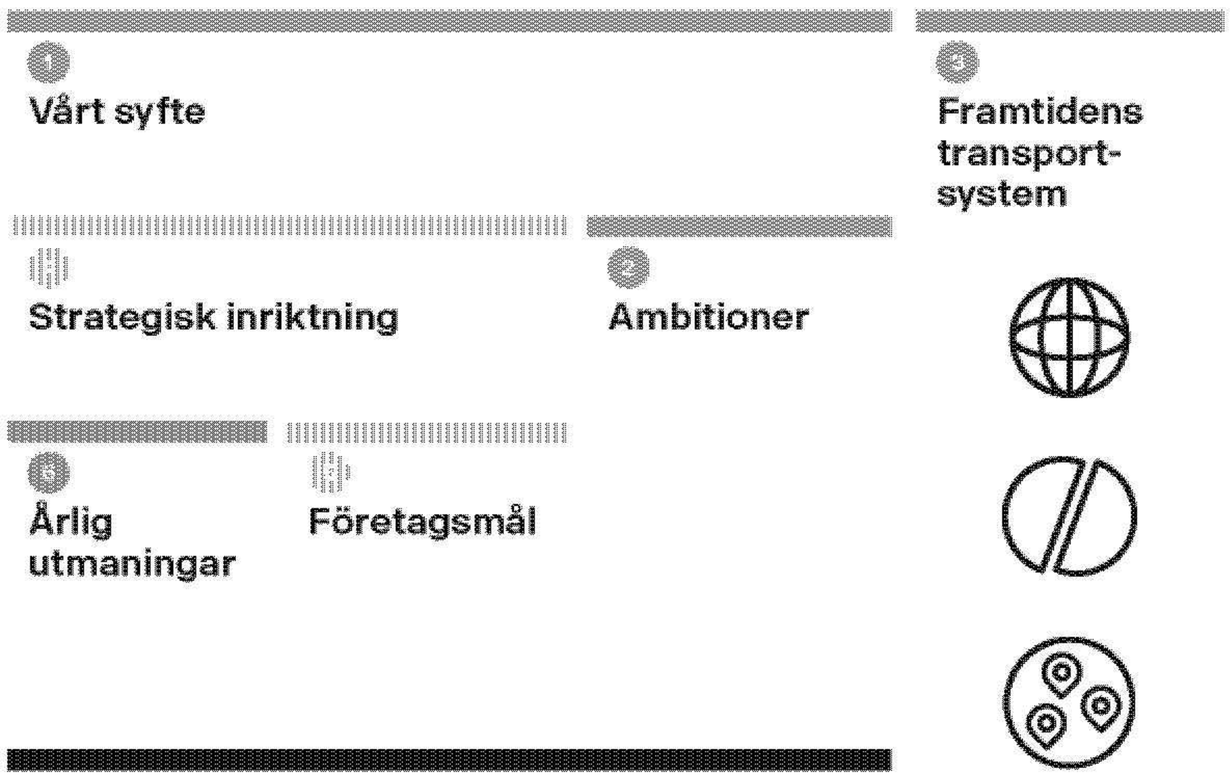
En värld av återanvändningsekonomier, lokala mikrolösningar och virtuella gemenskaper.

Mer information finns på scania.com →

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2248C62B4B72A4E0E58DC1356888

VÅRT STRATEGISKA RAMVERK

Vårt strategiska ramverk förenar våra handlingar i dag med våra ambitioner för morgondagen. Det samlar alla element vi behöver för att leverera vårt syfte på kort, medellång och lång sikt.



Horisont på lång sikt = >10 år
Horisont på medellång sikt = 5-10 år
Horisont på kort sikt = de närmsta 12 månaderna

1 Vårt syfte
Scania driver skiftet till ett hållbart transportsystem. Detta övergripande syfte styr alla våra handlingar och beslut varje dag.

2 Ambitioner
Våra långsiktiga mål. Via våra övergripande ambitioner får alla inom företaget en gemensam bild av vart vi är på väg och vilken typ av företag vi vill vara.

4 Framtidens transportekosystem
Vår scenariotestade strategi är tillräckligt robust och flexibel för att säkerställa att vi lyckas, oavsett hur saker och ting utvecklas i framtiden.

Strategisk inriktning
Anger riktningen för företaget på medellång sikt. Här ingår vår strategi för transportekosystemet, våra affärsområden och vår industriella och kommersiella närvaro.

Företagsmål
Anger vad vi behöver uppnå på medellång sikt för att nå våra långsiktiga ambitioner och uppfylla vårt syfte.

5 Årlig utmaningar
Vad vi behöver fokusera på under innevarande år för att säkerställa att vi rör oss i rätt riktning.

7 The Scania Way
De värderingar och arbetssätt som utmärker oss. Vi kommer alltid att hålla fast vid dessa värderingar, även om vår verksamhet förändras.

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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF3248C6B2B4B73A4EE6BD2D1355BB

VÅR STRATEGISKA INRIKTNING

Scanias strategiska inriktning anger hur vi vill att vårt företag ska utvecklas på medellång sikt.

Den verkställande ledningen fastställer och finjusterar varje år vår strategiska inriktning, som omfattar vår strategi för transportekosystemet, våra affärsområden och vår globala närvaro.

I över 130 år har Scanias kärnverksamhet bestått i att leverera förstklassiga fordon, tjänster och lösningar för hållbara transporter. En av nyckelfaktorerna i vår strategiska inriktning är att upprätthålla spetskompetensen i vår kärnverksamhet. En annan är att utveckla servicenätverket och anpassa det till ny teknik och nya affärsmetoder samt optimera vår industriella och kommersiella närvaro på global nivå.

I takt med att ekosystemet utvecklas uppstår dessutom tillväxtmöjligheter inom områden som kompletterar vår kärnverksamhet.

Kompletterande verksamheter: tre nya viktiga tillväxtområden för Scania

Energi och infrastruktur
Vara med och skapa energiinfrastruktur för att påskynda omställningen till eldrivna transporter.

Kapitalförvaltning och cirkularitet
Förvalta fordon och fordonsflottor under hela deras livscykel för att minimera miljöpåverkan.

Automatisering och leveranskedja
Tillsammans med speditörerna utveckla och tillhandahålla automatiseringsteknik.

EXEMPEL

JUNA: förenklar omställningen till eldrift

Tack vare JUNA kan transportföretag nu dra nytta av alla fördelar med ellastbilar utan de risker som fullt ägarskap kan medföra. JUNA är nytt joint venture-bolag som bildats av Scania och sennder Technologies GmbH. Via JUNA kan små och medelstora transportföretag få pay-per-use-tillgång till Scanias ellastbilar, inklusive reparationer, underhåll, försäkring samt digitala tjänster och analystjänster. Bolaget är ett exempel på hur vi satsar på kapitalförvaltning och cirkularitet och är helt i linje med vår bredare ambition om att påskynda utrullningen av elfordon.

Lär mer →

“70 procent av alla lastbilar i Europa ägs av små transportföretag med färre än 10 lastbilar. JUNA kan hjälpa dessa transportföretag att undanröja hindren för införande av ellastbilar.”

David Nothacker, sennder Technologies GmbH CEO



This file is protected with a digital signature.
The use of this document is governed by the Swedish Act on Electronic Documents.
Document ID:
87F732B8C9258497A4E0E98D71955B2B

VÅR DEKARBONISERINGSRESA

Utfasning av fossila bränslen är det område där Scania kan göra störst avtryck när det gäller hållbarhet. Vi har en plan för att få det att hända.

VAD VI VILL UPPNÅ

Vi är övertygade om att vi som företag, liksom hela transportvärlden, kan bli fossilfria före 2050, i överensstämmelse med Parisavtalet om klimatförändringar. I linje med detta mål har vi, som en viktig strategisk prioritet, förbundit oss till att minska utsläppen i hela vår värdekedja.

>90%
av våra totala koldioxidutsläpp kommer från våra fordon när de används

SÅ TAR VI OSS DIT

Vi fokuserar på tre nyckelområden:

Fordon i användning
Utsläppen från våra fordon när de används i kundernas verksamheter står för merparten av vårt koldioxidavtryck. För att minska dessa utsläpp vidtar vi exempelvis åtgärder som att ställa om till elfordon, främja förnybara bränslen och öka energieffektiviteten. Vi arbetar också med partners i hela vårt ekosystem för att skapa de rätta förutsättningarna för ett hållbart transportsystem.

Den egna verksamheten
Vår dagliga verksamhet – som bland annat inkluderar drift av industri-, återförsäljar- och kontorsbyggnader samt transport av varor och material – ger upphov till koldioxidutsläpp. För att minska koldioxidutsläppen ställer vi om till förnybar energi för våra anläggningar och använder elfordon för våra transportbehov.

Vår leveranskedja
Vi arbetar för att minska koldioxidutsläppen i vår leveranskedja, med särskilt fokus på utsläppsintensiva material och komponenter, till exempel stål, batterier, aluminium och gjutjärn. Dekarboniseringen av leveranskedjan blir allt viktigare i takt med att vi övergår till att producera elfordon, eftersom leveranskedjan då kommer att stå för en större andel av våra totala utsläpp.

VÅRA MÅL OCH FRAMSTEG

Vi närmar oss slutet av vår målcykel för 2025 och har infört nya mål inför 2032. Vi är på god väg att nå vårt utsläppsmål för verksamheten 2025. Dock är vi i nuläget inte på väg att uppfylla vårt mål beträffande fordon i användning.

På sidan 32 finns mer information om våra framsteg och utmaningar i samband med utfasningen av fossila bränslen.

2025

1 Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor

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

50% 1.5 °C
mindre koldioxidutsläpp från vår verksamhet 2025 (ton CO_2e, jämfört med 2016)

-46,9% (2024)

Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

20%
Minskning av CO_2e/km i användningsfas från fordon producerade 2025 jämfört med fordon producerade 2016

-11,5% (2023)

2030 100 procent gröna inköp av stål, batterier, aluminium och gjutjärn för verksamheten i Europa

2032

1 Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor

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

50% 1.5 °C
mindre CO_2e-utsläpp från vår egen verksamhet 2032, jämfört med 2022

Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

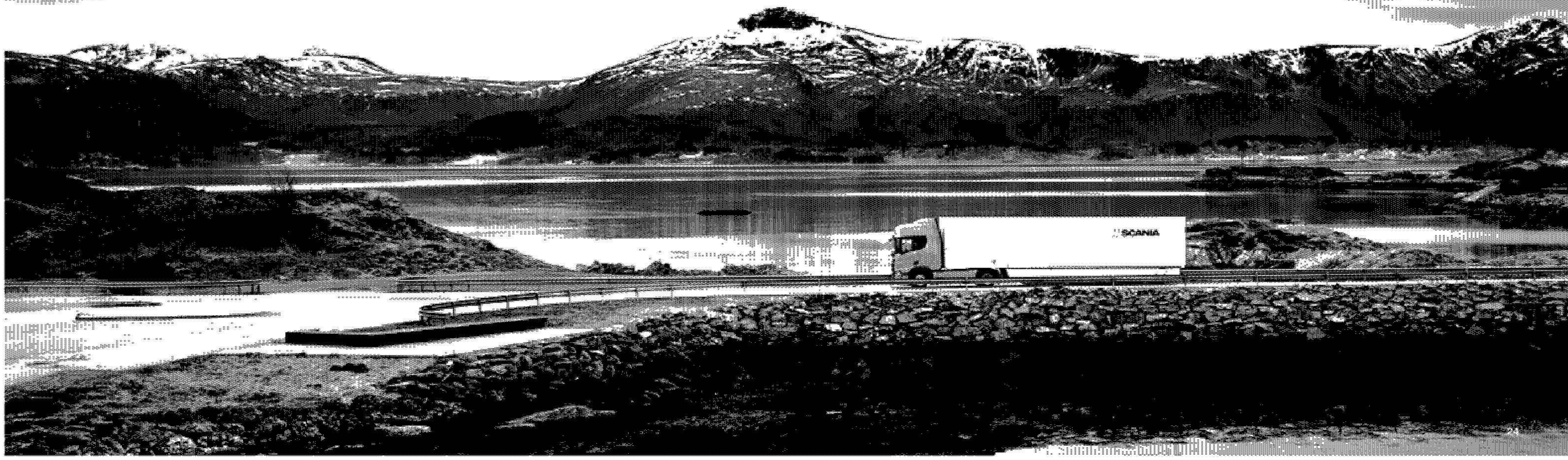
45%
mindre utsläpp av CO_2e/km i användningsfasen, från våra fordon 2032 jämfört med fordon 2022

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF32B3C22B4877AAE258DC1355B8B

Hållbarhetsredovisning

Denna hållbarhetsredovisning är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen och med de europeiska CSRD-standarderna för hållbarhetsrapportering.

32 Miljöpåverkan
44 Cirkulära flöden
46 Socialt hållbarhet
58 Styrning
Om denna rapport
Väsentlighetsanalys och hållbarhetsstrategi
Principer för hållbarhet
Intressenter



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B3025467AAE8E68D21355B2B

HÅLLBARHETSSTYRNING



Scanias hållbarhetsstyrning

Som undertecknare av FN:s Global Compact har Scania åtagit sig att stödja de tio principerna på områdena miljö, mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter och korruptionsbekämpning. Scania ser dessa globala mål som en gemensam agenda för att investera i planeten och i samhället. För detta krävs samarbete mellan myndigheter, näringsliv och det civila samhället i stort.

Scania har ingen separat hållbarhetsstrategi. I stället är hållbarhet själva kärnan i affärsstrategin som syftar till att anpassa mål och aktiviteter till en hållbar utveckling. Det strategiska arbetet kräver en förståelse för vår hållbarhetsrelaterade påverkan, däribland risker och möjligheter som uppstår i produkternas livscykel. Ambitionen är att koppla mål och åtgärder till den senaste vetenskapen. Arbetet är inriktat på tre sinsemellan sammankopplade områden där vår påverkan är stor sett till produkternas hela livscykel: dekarbonisering, social hållbarhet och cirkulär affär.

Vår ambition är att få till stånd en rättvis omställning där inga människor, arbetstagare, platser, sektorer, länder eller regioner hamnar på efterkälken i omställningen från en ekonomi med höga koldioxidutsläpp till en koldioxidsnål ekonomi. Här ingår att maximera de sociala och ekonomiska möjligheterna med klimatåtgärder och samtidigt minimera och hantera tillhörande utmaningar, bland annat genom en meningsfull intressentdialog och en effektiv social dialog mellan alla berörda grupper samt respekt för grundläggande arbetsrättsliga principer och mänskliga rättigheter. I Scanias strategi och verksamhet placeras människor och klimatförändringar sida vid sida.

Hållbarhetsstyrning

Hållbarhet ingår i Scanias generella styrningsprocesser och organisationsstruktur, vilket beskrivs i Bolagsstyrningsrapporten (se sidan 81). Ansvaret för hållbarhetsfrågor ligger hos Scania på högsta nivå, under Executive Vice President, Head of Communications and Sustainability. Operativt sett ansvarar varje funktion och enhet inom Scania för att implementera hållbarhet i enlighet med våra mål och prioriteringar. Detta arbete stöds av företagets hållbarhetsteam, under ledning av Head of Sustainability, samt andra stödfunktioner som Compliance, People and Culture, Commercial Operations, Sales and Marketing, Finance and Business Control, Research and Development samt Procurement.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2248C62B4B72A4E0E98DC7358888

HÅLLBARHETSSTYRNING

Scanias strategiska hållbarhetsarbete bygger på en förståelse för vår påverkan och för riskerna och möjligheterna längs hela värdekedjan. Den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) ger en översikt över de mest väsentliga hållbarhetsfrågorna (läs mer på sidan 28).

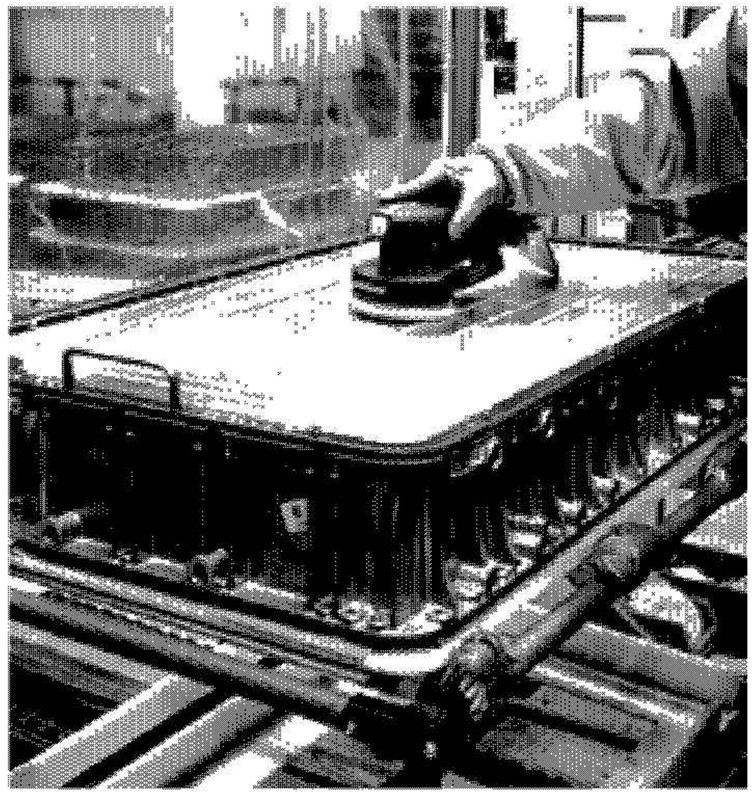
Hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter kan identifieras inom samtliga funktioner och kan exempelvis vara kopplade till lagkrav, teknikutveckling, kundnöjdhet och fysiska risker. Hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter hanteras och integreras i Scanias risk- och strategiprocesser (läs mer om riskprocessen på sidan 86).

Scania mäter och följer upp resultaten av hållbarhetsarbetet i förhållande till de fastställda målen. De viktigaste hållbarhetsåtagandena, som de vetenskapsbaserade klimatmålen (science-based climate targets), ingår i våra affärsmål och påverkar investeringsbeslut inom Scanias samtliga affärsområden, från produktion och logistik till produktutveckling och säljprioriteringar.

För att säkerställa ytterligare integrering av hållbarhet i processer och beslutsfattande, ingår målen för koldioxidutsläpp inom scope 1 och 2 i incitamentsprogrammet för Scanias ledning, vilket omfattar högre tjänstemän och innehavare av nyckelpositioner.

Scanias hållbarhetsråd (SSB)
Scanias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) är högsta beslutsfattande forum på operationell nivå för strategiska hållbarhetsfrågor inom Scania. SSB upprättades 2016 och består av chefer från Scanias samtliga affärsområden och funktioner, liksom representanter från våra affärsvärdesflöden (BVT). SSB leds av Executive Vice President, Head of Communications and Sustainability. 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 ansvarar för Scanias inriktning, mål och initiativ på hållbarhetsområdet och ser till att tvärfunktionella åtgärder vidtas i prioriterade hållbarhetsfrågor. SSB övervakar utvecklingen med hjälp av fyra färdplaner (roadmaps): utfasning av fossila bränslen i den egna verksamheten och i leveranskedjan, hållbara transporter (inkluderar fordon i användning), social hållbarhet och cirkulär affär. SSB är en integrerad del av den årliga strategiprocessen, enligt vilken färdplanerna utvärderas varje kvartal. Det är också SSB som godkänner den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA).



SSB håller möten varje kvartal men extra möten kan vid behov hållas i särskilda frågor. Under 2024 har SSB haft fyra möten.

Policyer inom Scania
Scanias uppförandekod och koncernpolicyer gäller för Scanias medarbetare och verksamheter över hela världen. Mer information finns i Bolagsstyrningsrapporten (sidan 81).

Varje koncernpolicy har en "ägare" som ansvarar för att kontinuerligt bedöma behovet av att utveckla eller uppdatera koncernpolicyerna. Scanias bolagsstyrningsråd (CGB, Corporate Governance Board) övervakar implementeringen av koncernpolicys. När en ny eller uppdaterad policy har godkänts och släppts skickas en genomförandebegäran till ansvariga högsta chefer (top management) som förväntas implementera policyn i sina respektive operativa eller rättsliga enheter inom sex månader. Om en implementering inte är möjlig i rätt tid måste en undantagsansökan göras. Implementeringsstatus och eventuella ansökningar om undantag följs upp månadsvis i bolagsstyrningsrådet.

Scania säkerställer bred tillgänglighet och förståelse för företagets policyer med hjälp av flera olika kanaler och metoder för olika intressenter, bland annat via intranätet för medarbetare samt obligatorisk kommunikation om policyer från chefer.

Viktiga dokument och policyer som rör hållbarhet finns tillgängliga externt på Scanias webbplats.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C02B487A4E0E58D71398B8B

HÅLLBARHETSSTYRNING

Intressentdialog

Scanias intressenter omfattar allt från kunder, medarbetare och andra arbetstagare i värdekedjan och deras representanter, ägare och långivare, till olika partner i transport-ekosystemet, infrastrukturleverantörer, transportanvändare och samhället i stort. Genom att samarbeta med intressenter i hela ekosystemet kan Scania främja användningen av dagens mest hållbara lösningar och samtidigt utveckla teknik och förutsättningar som stöder morgondagens transportsystem. Scania svarar upp mot behov och förväntningar och tar hand om potentiell negativ påverkan.

För Scania är det avgörande att skapa värde för företagets intressenter. Vi för en kontinuerlig dialog med våra intressenter för att kartlägga de frågor som de anser vara viktigast för transportindustrin som helhet och för Scania som företag.

Intressentdialogen innefattar även rättighetshavarnas perspektiv, det vill säga individer som riskerar att utsättas för negativ påverkan från Scanias värdekedja. Scania tar sitt ansvar för att hantera påverkan på rättighetshavare och på miljön i hela värdekedjan.

Intressentdialog är en integrerad del av processen för Scanias strategi, liksom inom 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 fastställa behov och förväntningar liksom påverkan och risker, vilka utgör grunden för Scanias dubbla väsentlighetsanalys, den strategiska utvecklingen och bedömningen av strategins robusthet. Den dubbla väsentlighetsanalysen är en del av Scanias strategiska arbete och filosofin om kontinuerlig förbättring. I kombination med den fortlöpande dialogen med intressenterna, lägger dessa bedömningar grunden för Scanias strategiska inriktning och uppsättande av mål.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7348C02B497A4E0E58D71359B2B

HÅLLBARHETSSTYRNING

Dubbel väsentlighetsanalys

Under 2024 genomförde Scania sin första dubbla väsentlighetsanalys (DMA), i linje med de europeiska standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS) med syftet att utvärdera de viktigaste effekterna, riskerna och möjligheterna (IROs) på området hållbarhet. I denna analys beaktas två dimensioner:

Påverkansväsentlighet: I den här dimensionen undersöks Scanias direkta påverkan på miljö, människor och samhälle, däribland påverkan på anställda, utsläpp, resursanvändning och sätt att arbeta i leveranskedjan. Genom att utvärdera dessa områden kan Scania prioritera åtgärder för att minska vårt miljöavtryck och stärka vårt sociala ansvarstagande.

Finansiell väsentlighet: Inom denna aspekt utvärderas hållbarhetsrelaterade risker som kan påverka Scanias finansiella resultat. Det kan till exempel handla om lag- och regeländringar, skiftande behov av transporter med låga utsläppsnivåer och resursbrist. Genom att förstå dessa faktorer kan vi bättre förutse effekterna på intäkter, driftkostnader, kassaflöden och marknadsposition, liksom vår roll som arbetsgivare.

Viktiga effekter och beroenden som identifierats är bland annat utsläpp av koldioxidekvivalenter och avhängighet av kritiska resurser som stål och litium. Som respons på myndighetskrav och en växande efterfrågan från kunderna investerar Scania i förnybar energi och hållbara materialinköp och kan på så vis agera på miljöproblem, främja etiska metoder och stödja samhällets välbefinnande. Dessa insatser reducerar de regulatoriska riskerna och stärker Scanias konkurrenskraft på marknaden för tunga kommersiella fordon.

Metoder och antaganden

Processöversikt

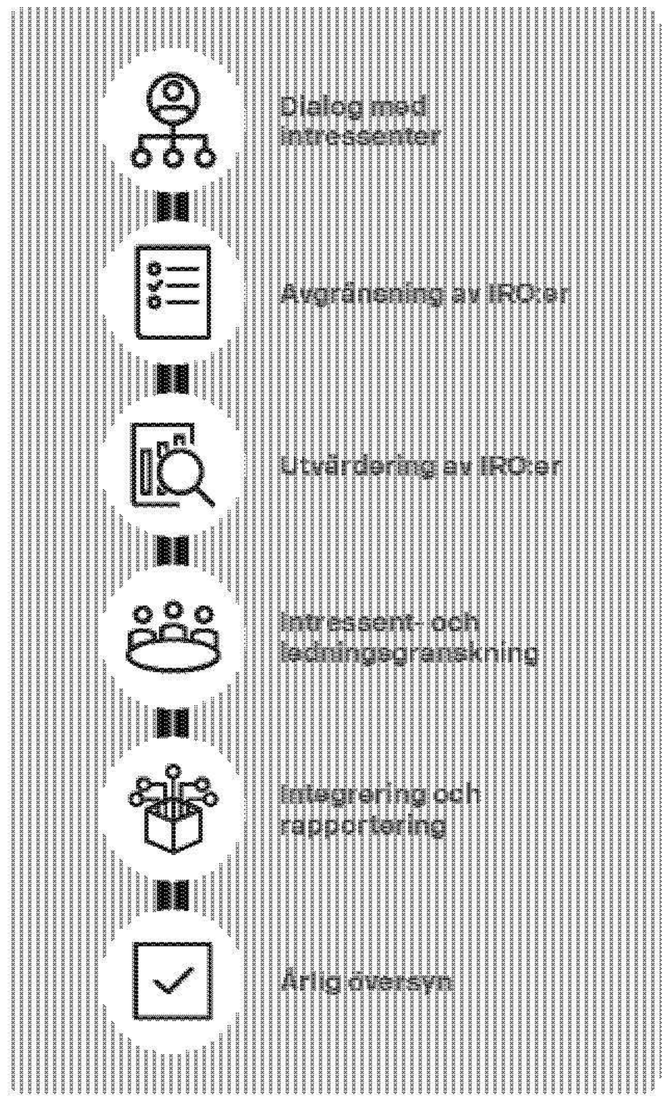
DMA-processen började med att identifiera och starta dialog med de viktigaste intressenterna följt av en övergripande analys av risker och möjligheter som är relevanta för Scania med hjälp av interna och externa datakällor i linje med ESRS-standarderna. Insikterna utvecklades vidare med hjälp av interna experter samt intressentdialog. Resultaten presenterades för olika beslutsforum och för styrelsen för godkännande. Detta är starten på integreringen i Scanias riskhantering och strategiska planering. DMA ses över årligen för att säkerställa överensstämmelse med nya trender, förändrade affärsförutsättningar och förväntningar från intressenterna.

Analysen genomfördes i samverkan mellan Scania och resterande delar av TRATON GROUP och omfattar hela värdekedjan, detta inkluderar vår interna verksamhet och aktiviteter upp- och nedströms. Nyckelkomponenterna var datainsamling och intressentdialog och vi vävde också in insikter från datanalys, forskning, interna rapporter, workshops och undersökningar. Ämnena omfattade hållbarhet, utfasning av fossila bränslen, mänskliga rättigheter, inköp och regelefterlevnad.

För sociala IRO:er samarbetade Scania med Business Social Responsibility (BSR)[1] för att bedöma sociala risker och möjligheter och skapa grunden för de väsentliga frågorna (salient issues, se sidan 53) detta resultat inkorporerades i materialitetsanalysen. Naturrelaterade risker och möjligheter utvärderades i samarbete med Världsnaturfonden (WWF)[2], med fokus på vatten, biologisk mångfald och ekosystem. Insikter från WWF-rapporten blir vägledande för Scanias strategi för biologisk mångfald.

1 Business Social Responsibility (BSR) är ett hållbart affärsnätverk och konsultföretag med fokus på social hållbarhet
2 Världsnaturfonden (WWF) är en global miljöorganisation som arbetar med att bevara naturen och bekämpa miljöhot

DMA processen



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B0028497A4E3E3B0C1365882B

HÅLLBARHETSSTYRNING



Påverkansväsentlighet
För att bedöma påverkansväsentligheten vägdes både positiva och negativa effekter in, tillsammans med faktiska och potentiella resultat. I enlighet med ESRS-riktlinjerna fastslogs effekterna (påverkan) genom en utvärdering av allvarlighetsgrad och sannolikhet, där allvarlighetsgraden bedömdes baserat på tre faktorer: skala, omfattning och möjlighet att åtgärda.

- Vid klassificering av **skala** utvärderade Scania omfattningen av effekterna på miljö eller människor, utan att väga in befintliga begränsningsåtgärder.
- För klassificering av **omfattning** utvärderade Scania effekternas omfattning, baserat på parametrar som procentandel av anläggningar som påverkats, medarbetare eller finansiella utgifter kopplat till påverkanseffekterna.
- För klassificering av **möjlighet att åtgärda**, analyserade Scania hur svårt det var att återställa skadan, med beaktande av faktorer som kostnad, återställningstid och påverkan på människor.

Genom att räkna ut medelvärdet för dessa tre dimensioner fastställdes ett resultat i fråga om allvarlighetsgraden för negativ påverkan. För positiva effekter, både faktiska och potentiella, vägdes endast skala och omfattning in. För varje påverkan gjordes en omfattande sannolikhetsbedömning, vilket gjorde det möjligt att utvärdera sannolikheten för varje enskild effekt – från sällsynta till sannolika händelser

Finansiell väsentlighet
För att bedöma den finansiella väsentligheten vägdes både positiva och negativa finansiella resultat in, tillsammans med faktiska och potentiella effekter. I linje med ESRS-riktlinjerna analyserade väsentlighetsbedömningen främst tre faktorer: sannolikhet, storleksordning och påverkan på anseende.

- **Sannolikhetsbedömning:** Varje risk eller möjlighet utvärderades utifrån sannolikheten för att den skulle inträffa, med beaktande av en skala med alltifrån sällsynta till sannolika händelser.
- **Storleken på finansiell påverkan:** Denna faktor återspeglar den potentiella ekonomiska förlusten (för risker) eller vinsten (för möjligheter) utan att ta hänsyn till befintliga begränsningsåtgärder. Effekternas omfattning bedömdes med hjälp av parametrar som finansiella utgifter och beräknade intäktseffekter.
- **Påverkan på anseende:** De potentiella effekterna på anseende utvärderades baserat på i vilken utsträckning händelsen kunde påverka intressenternas uppfattning och varumärkets integritet.

För övergripande väsentlighet kombinerades finansiell påverkan och påverkan på anseende, där större vikt lades på finansiell påverkan (75 procent). Sannolikhetspoängen applicerades därefter på det kombinerade resultatet för att fastställa en väsentlighetsklassificering för varje post. Sammantaget var en påverkan, risk eller möjlighet väsentlig om allvarlighetsgraden multiplicerat med sannolikheten gav ett riskvärde på 20 eller mer, där 100 var högsta möjliga värde. Efter utvärderingen utdelades en förtroendepoäng för att indikera områden där ytterligare information kan behövas för att säkerställa tydlighet vid beslutsfattande.

Integrering i andra processer

De hållbarhetsrelaterade risker som identifieras i DMA integreras systematiskt i Scanias övergripande ramverk för riskhantering. Denna process återspeglar olika mognadsnivåer för olika ämnen, där vissa områden är väletablerade och andra fortfarande befinner sig i tidiga utvecklingsstadier. Genom att titta på hela värdekedjan kan Scania utvärdera risker och möjligheter av hela vår verksamhet hela vägen från inköp till livstidens slut för våra produkter. Detta är till hjälp i beslutfattande, hjälper oss att prioritera och låter oss identifiera den viktigaste påverkan samtidigt som både kortsiktiga och långsiktiga risker och mål kan finnas med i beräkningen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A2BC62B4B7CA4E3E58DC7355BBB

HÅLLBARHETSSTYRNING

Riskerna bedöms och rangordnas baserat på en mängd olika indikatorer, till exempel potentiell allvarlighetsgrad för påverkan, sannolikheten för att den inträffar, möjlig påverkan på vårt anseende samt lagefterlevnad. När dessa risker har identifierats kategoriseras de inom ramverket för riskhantering, vilket säkerställer ett konsekvent tillvägagångssätt för att både begränsa riskerna och ta till vara på möjligheter som kan uppstå ur hållbarhetsrelaterade problem. Denna process gör det möjligt för Scania att proaktivt hantera risker som kan påverka företagets verksamhet, vilket säkerställer en anpassning till hållbarhetsmålen och ett långsiktigt värdeskapande.

De väsentliga ämnen som identifieras via DMA bildar grunden för Scanias rapporteringsramverk för 2025. Även om alla väsentliga ämnen är viktiga för hållbarhetsstrategin tar rapporten för 2024 inte upp alla i sin helhet. Vissa ämnen utforskas vidare i framtida rapporter.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C2B4973AE0E58D71359B2B

HÅLLBARHETSSTYRNING

VÄRDEKEDJA OCH TIDSRAM:

Uppströms
Den egna verksamheten
Nedströms
K Kort
M Medel
L Lång

VÄSENTLIGA FRÅGOR		VÄRDEKEDJA	TIDSRAM
E1.1	Anpassning till klimatförändringar		L
E1.2	Begränsning av klimatförändringar		K M
E1.3	Energi		M L
E2.1	Luftföroreningar		M L
E2.2	Vattenföroreningar		K
E2.6	Ämnen som inger mycket stora betänkligheter		M L
E2.7	Mikroplaster		M L
E3.1	Vatten		L
E4.1	Direkt påverkan av biodiversitetsförluster		L
E5.1	Resursinflöden, inklusive resursanvändning		K
E5.2	Resursutflöden i relation till produkter och tjänster		K M L
E5.3	Avfall		K

VÄSENTLIGA FRÅGOR		VÄRDEKEDJA	TIDSRAM
S1.1	Egen arbetskraft: arbetsvillkor		K L
S1.2	Egen arbetskraft: lika behandling och möjligheter för alla		K
S2.1	Arbetstagare i värdekedjan: arbetsvillkor		K L
S2.3	Arbetstagare i värdekedjan: barn- och tvångsarbete		K L
S3.1	Påverkade samhällen: samhällenas ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter		K L
S3.X	(Företagsspecifik) trafiksäkerhet och integritet		K L
G1.1	Företagskultur		K
G1.2	Skydd av visselblåsare		K
G1.4	Politiskt engagemang		L
G1.5	Hantering av leverantörsrelationer, inklusive betalningsrutiner		K
G1.6	Korruption och mutor		K

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B0CBB4B72A4E0BE89D1356B8B

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Att hantera vår klimatpåverkan är vårt främsta bidrag till en hållbar utveckling och en viktig strategisk prioritering för Scania.

Transporter är avgörande för ekonomisk motståndskraft, tillväxt och utveckling, men i nuläget är de även en stor bidragande orsak till de globala koldioxidutsläppen. För att samhället ska kunna ställa om till den klimatneutrala ekonomi som världen så väl behöver, krävs ett hållbart transportsystem. Ett system som inte längre är beroende av fossila bränslen.

Scanias syfte är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Vi hanterar vår klimatpåverkan genom minskning av koldioxidutsläppen. Detta är själva kärnan i vår strategi och vårt viktigaste bidrag till att kunna leverera på vårt syfte.

Vårt förhållningssätt

Risker och möjligheter i relation till klimatförändringar
Vår strategi bygger på en välgrundad förståelse för de risker och möjligheter som klimatförändringarna medför för vår verksamhet.

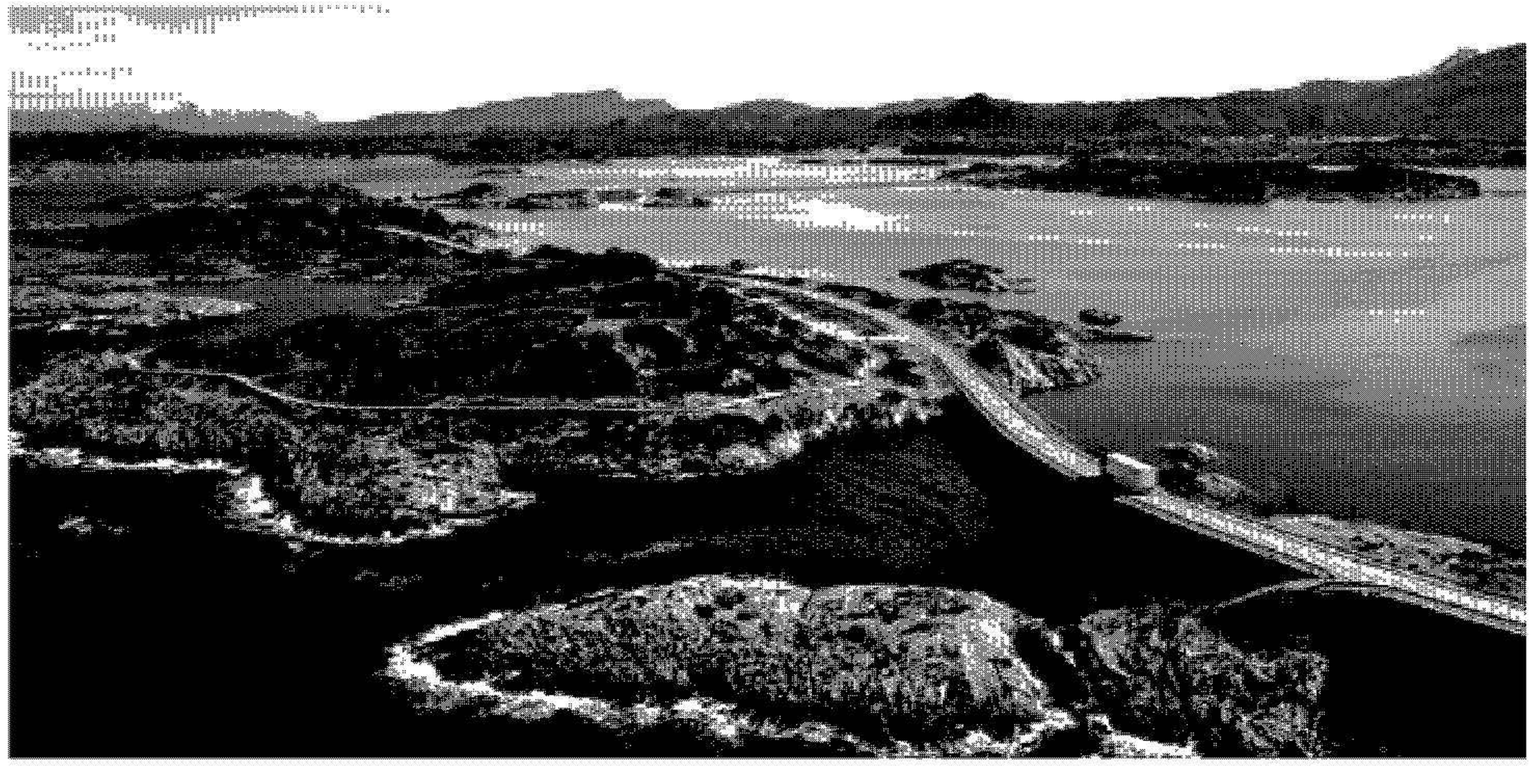
För Scania kan klimatrisker delas in i två kategorier. Vi står inför **omställningsrisker** i samband med omställningen av transportsektorn och de tekniska och politiska förändringar som denna omställning medför. Vi står också inför **fysiska risker** med extremväder och långsiktiga klimatförändringar. Omställningen till hållbara transporter är även en viktig affärsmöjlighet för Scania – en möjlighet som öppnar upp för nya marknader och tillväxtpotential.

Vår process för riskhantering är ett exempel på hur vi införlivar dessa risker och möjligheter i vår affärsstrategi. Vi arbetar också för att minska riskerna med hjälp av scenariotester där vi utgår från flera olika scenarier med olika stora temperaturökningar.

Mål manifesterar våra åtaganden
Vi är övertygade om att vårt företag, liksom transportsektorn som helhet, kan minska koldioxidutsläppen i linje med målsättningarna i Parisavtalet. År 2020 antog vi – som första OEM-företag i branschen för tunga transporter – vetenskapligt baserade klimatmål.

Genom att sätta vetenskapligt baserade klimatmål i ett tidigt skede tog vi inte bara eget ansvar utan statuerade också ett exempel för att inspirera till förändring i hela sektorn. Vårt mål var att visa – både för oss själva och vår bransch – att vi hade tekniken, produkterna och strategierna som behövdes för att minska koldioxidutsläppen i vår värdekedja, i linje med de vetenskapliga rekommendationerna.

Våra vetenskapsbaserade mål stöds av en rad kortsiktiga och långsiktiga mål och åtaganden för att minska koldioxidutsläppen i hela vår värdekedja. På sidan 35 finns mer information om våra mål och vår utveckling mot dem.



Linjerade klimat- och affärsmål
Att minska koldioxidutsläppen är en central del av vår affärsstrategi. Det är ett av de sex övergripande företagsmål som sätter vår strategiska inriktning på medellång sikt.

Våra koldioxidminskningsmål styr prioriteringar och säkerställer att omställningen till ett transportsystem med lägre koldioxidutsläpp är centralt i våra beslutsprocesser. Vårt mål för scope 1- och 2-utsläpp är kopplade till våra incitamentssystem och till ersättningen för ledande befattningshavare, vilket säkerställer ansvarsskyldighet på alla nivåer i organisationen. Samtliga affärsfunktioner delar ansvaret för att uppnå koldioxidminskningar, inom sina respektive områden.

Scania tar ett helhetsgrepp om utfasningen av fossila bränslen och minskar utsläppen i alla delar av värdekedjan.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B3D2B4B7AAEB2BD213588B

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Vår påverkan i värdekedjan
För att hantera vår klimatpåverkan och begränsa riskerna har vi åtagit oss att minska utsläppen i hela vår värdekedja och inom alla relevanta områden. Vi fokuserar på väsentlig påverkan inom tre nyckelområden: utsläpp från vår egen verksamhet, utsläpp från fordon i användning och utsläpp i leveranskedjan.

Utsläpp från vår egen verksamhet (scope 1 och 2)
I vårt koldioxidavtryck från vår egen verksamhet ingår drift av företagets tillgångar, till exempel våra industriella och kommersiella anläggningar och vår användning av tjänstefordon (scope 1) samt den energi vi använder för uppvärmning och kylning (scope 2). Våra insatser för att minska koldioxidutsläppen omfattar bland annat att byta till förnybar energi vid våra anläggningar och gå över till elfordon för våra transportbehov.

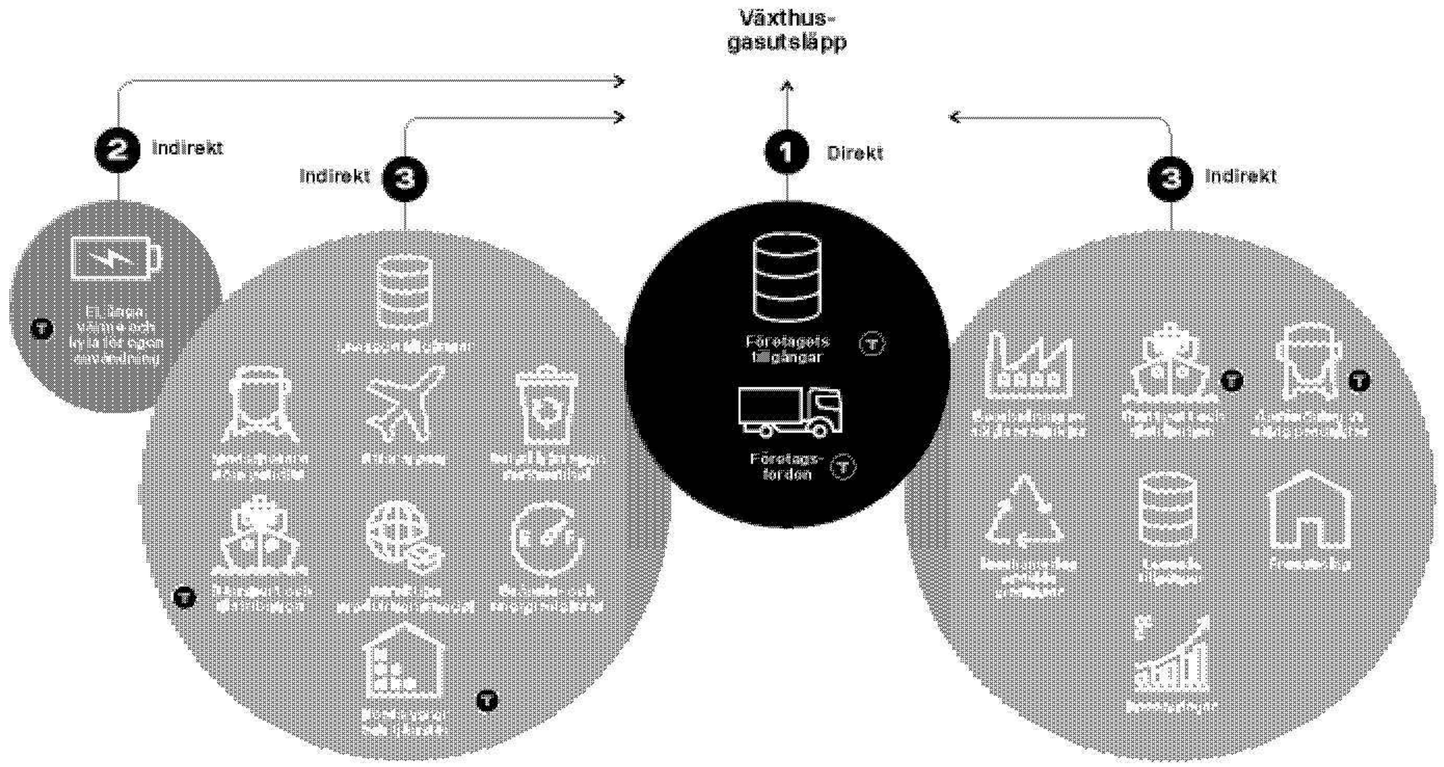
Genom att tillämpa kärnvärdet "eliminering av slöseri" och verka för en cirkulär ekonomi prioriterar vi effektiv resursanvändning i verksamheten och i produktionsprocesserna.

Vi har ett vetenskapligt baserat mål om att minska utsläppen från vår egen verksamhet med 50 procent fram till 2025 (jämfört med basåret 2015). Dessutom har vi tilläggsmål beträffande energi och andelen fossilfri el i energianvändningen (mer om detta på sidan 40).

Utsläpp från fordon i användning (scope 3)
De utsläpp som genereras av våra fordon när de har sålts och används av våra kunder står för den absoluta merparten – över 90 procent – av de totala utsläppen i vår värdekedja. Vi arbetar för att minska koldioxidavtrycket från våra fordon i användning på flera olika sätt, med särskilt fokus på elektrifiering, förnybara bränslen och energieffektivitet.

För att mäta koldioxidpåverkan från våra fordon i användning baserar vi våra beräkningar på ett "från källa till hjul" perspektiv (well-to-wheel). Det innebär att vi väger in utsläpp som kommer från produktionen och distributionen av fordonsenergin eller -bränslet likväl som avgasutsläppen direkt från fordonen.

Vi har ett vetenskapsbaserat mål om att minska utsläppen från våra fordon i användning med 20 procent till 2025 (jämfört med basåret 2015). Scania har också satt upp ett mål för utsläppen från vår logistikkedja (våra landtransporter), vilka ingår i scope 3 (mer att läsa om detta mål finns på sidan 39).



T = Riktat mätvärde

Scania tar ett helhetsgrepp om dekarbonisering av värdekedjan och minskar utsläppen i alla delar av den. 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF3248C0EB4B73AAEC8B2C1356B8R

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Utsläpp från leveranskedjan (scope 3)
Att minska koldioxidavtrycket från vår leveranskedja är ett viktigt fokus för våra uppströms scope 3-aktiviteter. Det är ett område som kommer att bli ännu viktigare för oss alltefter som vår produktportfölj övergår till batterielfordon och den mest koldioxidintensiva fasen i våra fordons livscykel skiftar från "i användning" till "produktion".

Vissa viktiga material och komponenter som vi använder i fordonsproduktionen – stål, aluminium, batterier och gjutjärn – kan vara koldioxidintensiva att producera och därför bidra i väsentlig utsträckning till våra scope 3-utsläpp. För vart och ett av dessa material har vi åtagit oss att senast år 2030 byta till 100 procent gröna versioner – d.v.s. material som produceras med hjälp av koldioxidsnåla processer – i vår europeiska produktion. Åtagandena har införlivats som obligatoriska krav i våra inköpspolicyer.

Transporterna av material genererar också utsläpp i leveranskedjan och vi trycker hela tiden på för att få marknaden att förse oss med hållbara lösningar för transporterna av våra varor och slutprodukter i linje med Scanias generella strategi för att öka elektrifieringen och byta ut fossila bränslen mot förnybara.

Minska utsläppen från våra fordon i användning

Vi minskar utsläppen från transporter med hjälp av ett antal olika produkter, tjänster och lösningar, med fokus på följande fyra områden.

Elektrifiering
Elektrifiering är avgörande för en långsiktig utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn. Vi erbjuder elfordon för ett brett urval av användningsområden, från stadstrafik till fjärrtransport och tunga industrimiljöer.

Utöver våra erbjudanden inom elektrifierade fordon erbjuder vi också stöd till våra kunder i övergången till hållbara transporter. Här ingår till exempel analyser och planering av kundernas specifika behov till grund för att kunna skräddarsy, finansiera och tillämpa laddningslösningar för publik laddning eller depåladdning.

Förnybara bränslen
På vissa marknader kan elektriska transportlösningar behöva mer tid på sig att mogna. Förnybara bränslen däremot kan vara ett kostnadseffektivt sätt för våra kunder att avsevärt minska sina koldioxidutsläpp här och nu. Alla våra förbränningsmotorer kan drivas med HVO (hydrerad vegetabilisk olja) och våra gasfordon kan köras på biometan, vilket ger en koldioxidbesparing på upp till 90 procent jämfört med motsvarande dieselfordon.

Energieffektivitet
Vi bidrar till bättre bränsleekonomi och minskade koldioxidutsläpp genom kontinuerliga förbättringar av drivlinetekniken. Vår mest effektiva drivlina med förbränningsmotor (ICE) Scania Super ger bränslebesparingar på upp till 8 procent och minskar utsläppen avsevärt, i synnerhet när den används tillsammans med förnybara bränslen. Baserat på data i realtid från våra uppkopplade fordon utvecklar vi tjänster för att sänka bränsleförbrukningen och öka fordonens drifttillgänglighet. Här ingår till exempel förarutbildning för bränsleeffektiv och säker körning. Dessutom kan optimerade fordonsspecifikationer bidra ytterligare till minskningen av koldioxid.

Rätt möjliggörande förutsättningar
Förutom att hantera vår egen direkta och indirekta påverkan bidrar vi också till att skapa de långsiktiga förutsättningar som behövs för att påskynda omställningen till hållbara transporter. Fokus ligger på cirkularitet, energiinfrastruktur, autonoma lösningar och dekarboniserade leveranskedjor. Vi samarbetar med partner i hela transportekosystemet för att utveckla hållbar infrastruktur och teknik samt driva fram de policyer och investeringar som behövs för att göra hållbara transporter till verklighet.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C9258497A4E0E98D71B5B8B

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Mål för minskade klimatutsläpp – framsteg och utmaningar

Fokus på vår största påverkan

OMFATTNING I ENLIGHET MED GHG PROTOKOLL

1 Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor

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

3 Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

>90%
av Scanias totala utsläpp uppstår vid kundernas användning av våra produkter

Dekarboniseringstrategi som följer vetenskapen

50% 1,5 °C
CO_2-reduktion från vår verksamhet 2025 (ton CO_2e jämfört med 2015)

20%
Minskning av CO_2e/km i användningsfas från fordon producerade 2025, jämfört med fordon producerade 2015

Så når vi målen

Så minskar vi utsläppen från egen verksamhet

Energislöseri
Eliminera energislöseri genom kostnadseffektiva förbättringar

Energieffektivitet
Optimera uppvärmning, ventilation, belysning i befintliga byggnader och genom kundanpassade lösningar

Förnybart
Inköp av förnybar el och övergång till förnybara bränslen

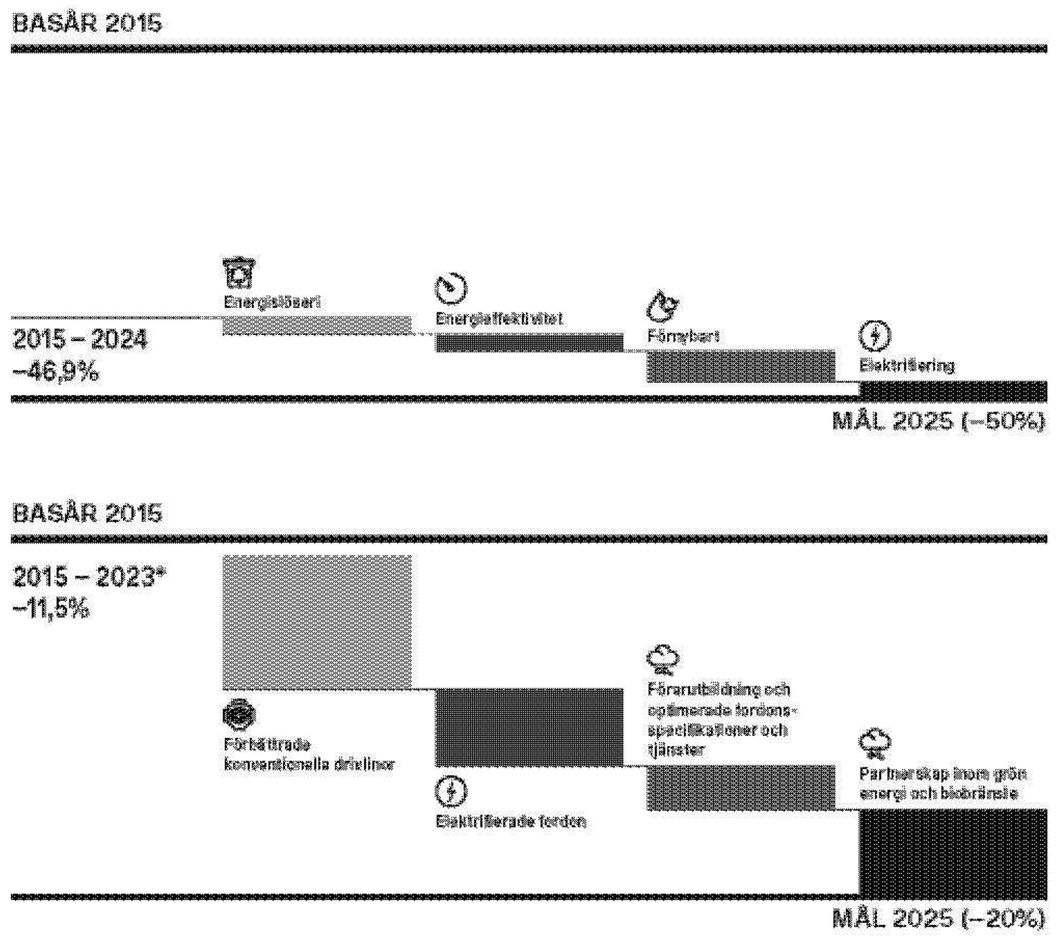
Elektrifiering
Minska utsläppsintensiteten vid elektrifiering av egna tjänstefordon

Så minskar vi utsläppen i drift hos kund

Konventionella drivlinor
Förbättra bränsleeffektiviteten i traditionella förbränningsmotorer

Elektrifiering
Öka försäljningen av elektrifierade fordon

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



*Inkluderar fordonsobservationer per kalenderår från månader i drift inom 12 månader, med tillägg av månaden efter produktionsmånaden. Detta innebär att redovisningen släpar efter ett år, resultatet för 2024 avser enheter som producerats under 2023

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A8C02B487AAE0E08D71355B8B

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Åtgärder för att minska våra scope 1- och 2-utsläpp
För att minska koldioxidutsläppen under de kommande åren har Scania en tydlig plan som ska hjälpa oss att nå målet för 2025. Det är viktigt att framöver öka andelen elektrifierade fordon i vår egen fordonspark och ställa om till förnybara bränslen och fossilfri elektricitet i den globala verksamheten.

Under hela 2024 genomfördes åtgärder i Scanias globala återförsäljar- och verkstadsnätverk för att minska växthusgasutsläppen från den dagliga verksamheten. Dessa åtgärder kan delas in i tre huvudkategorier: utsläpp från elektricitet, uppvärmning och fordon.

För att minska växthusgasutsläppen från elförbrukningen eftersträvar Scania att köpa förnybar el och investera i system för produktion av förnybar energi, till exempel solcellssystem, där detta är möjligt. Inom vårt industriella nätverk kommer all el från förnybar energi och inom det kommersiella nätverket ökar vi denna andel år från år.

Under 2024 lyckades Scania sänka utsläppen från elektricitet med runt 11 procent jämfört med föregående år.

På våra anläggningar har Scania, som ett led i arbetet med att minska koldioxidutsläppen från värmesystem, investerat i att omvandla gas- och oljepannor för fossila bränslen till eldrivna värmepumpar (drivna med grön energi).

Arbetet med att minska utsläppen från Scanias flotta med företagsfordon i den kommersiella verksamheten pågår också för fullt i hela världen.

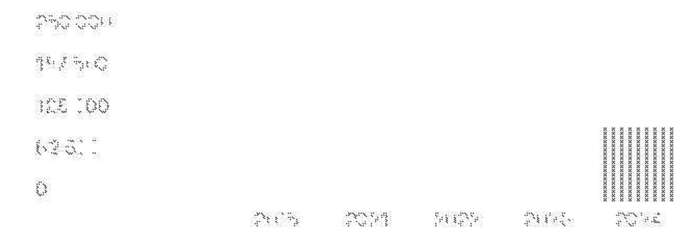
Åtgärder för att minska våra scope 3-utsläpp
I nuläget är vi inte i fas att nå vårt mål om en om en 20-procentig minskning av utsläppen för fordon i användning. Dock har vi gjort viktiga framsteg. Under den senaste rapporteringsperioden, d.v.s. mellan 2022 och 2023, uppnådde vi koldioxidbesparingar på 11,5 procent, att jämföra med 3 sedan tidigare, mycket tack vare våra globaler leveranser av den bränsleeffektiva drivlinan Scania Super. Utsläppen väntas fortsätta minska, dock inte i den takt som krävs för att vi ska uppnå målet för 2025.

Vårt mål sattes upp baserat på vissa förväntningar kring hastigheten i omställningen till eldrivna transporter. De senaste åren har förändringen inte skett i den takt som behövts. En förklaring är den försenade upprampningen av elfordonsleveranser. Andra utmaningar är otillräckliga investeringar i kritisk infrastruktur och regeringar som dragit tillbaka sina klimatlöften. Detta bromsar införandet av de lösningar som behövs för att minska vår sektors koldioxidavtryck.

Även om ytterligare bränslebesparingsåtgärder som förarutbildning och optimerade fordonsspecifikationer är bra bidrag, är det på längre sikt elektrifieringen som måste till för att fasa ut fossila bränslen i transportsystemet.

CO_2e FRÅN VERKSAMHETEN – SCOPE 1 OCH 2 (VETENSKAPSBASERAT MÅL)[1]

–46,9%



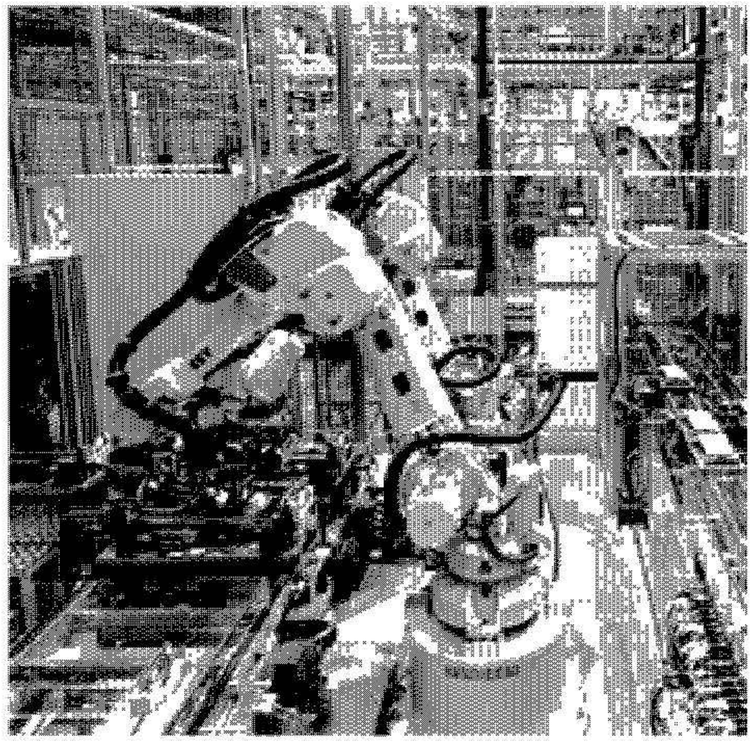
	Ton CO_2e
2024	**110 048**
2023	116 535
2022	115 172
2021	125 342
2015	207 121

Jämfört med 2015 har utsläppen minskat med 46,9 procent. Scania har en tydlig plan för de kommande åren om att nå målet år 2025. Det är viktigt att framöver öka andelen elektrifierade fordon i vår egen fordonspark och ställa om till förnybara bränslen och fossilfri elektricitet i vår globala verksamhet.

Mål

50%

CO_2e-minskning 2015–2025 (CO_2e) från verksamheten (scope 1 och 2).



Definitioner:
1. Utsläpp av växthusgaser i Scanias industriella och kommersiella verksamhet inom scope 1 och 2 enligt GHG-protokollets principer. På grund av förseningar i datainsamlingen är vissa data uppskattade (läs mer på sidorna 65–66). Dessa omfattar Scanias globala verksamhet, inklusive den industriella och den kommersiella verksamheten. Basåret (2015) har räknats om på grund av avyttringar under 2024 inom transportföretaget LOTS.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F324B3D2B4B7AAEB2BD21358BB

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

CO_2E-UTSLÄPP FRÅN FORDONSANVÄNDNING (VETENSKAPSBASERAT MÅL)[2]

–11,5%



	%
2023	**88,5**
2022	97,3
2021	97,9
2020	96,2
2015	100,0

Vetenskapsbaserat klimatmål som uppnåtts av Scania för användning av sålda produkter (scope 3 kategori 11). Målet är baserat på en 2°C-scenario och har validerats av Science Based Targets initiative (SBTi). Målet innebär att Scania ska minska sina utsläpp av växthusgaser per fordonskilometer med 20 procent mellan 2015 och 2025. Utfallet för 2023 motsvarar en minskning med 11,5 procent sedan 2015 och med ett förnyat fokus på att driva på förändringar och halvera utsläppen varje decennium. Resultatet för 2024 undersöks som en del av vår årliga granskning.

Mål

20%

CO_2e-minskning 2015–2025 (CO_2e/km) WtW

Tekniken är redo och kommer så småningom att kunna levereras i stor skala, men för att omvandla ett helt ekosystem krävs insatser från alla involverade aktörer.

Ingen enskild aktör kan lösa utmaningarna på egen hand. Hela systemet måste arbeta tillsammans, styrt av ett starkt ledarskap och ett förnyat engagemang för att skapa ett framtidssäkert transportsystem som tjänar samhället. Den offentliga politiken måste ge incitament för att påskynda övergången till hållbara transporter, exempelvis genom att avskaffa subventionerna för fossila bränslen, höja utsläppspriserna och se till att den totala ägandekostnaden (TCO) blir likvärdig för batterielfordon och fordon med förbränningsmotor. Andra avgörande aspekter är investeringar i förnybar el, nätkapacitet och laddningsinfrastruktur.

Scania uppmanar transportköpare att använda sin köpkraft till att driva fram förändring och delta i branschöverskridande samarbeten. Städer och beslutsfattare måste samarbeta i att påskynda omställningen till hållbara transporter med hjälp av alla verktyg som de har till sitt förfogande.

Nya delmål: 2032
Även om vår prognos visar att vi sannolikt inte kommer att nå våra utsläppsmål för fordon i användning till 2025, är vi fast beslutna att minska gapet i så stor utsträckning som möjligt. Vi står stadigt i vårt beslut om att minska utsläppen i linje med vetenskapen. Även framöver håller vi i vårt skarpa fokus och ökar kraftigt våra ansträngningar att minska koldioxidutsläppen i vår verksamhet i den takt som behövs för att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader Celsius, i enlighet med forskningen. I detta syfte har vi infört nya delmål för 2022-2032, där vi förbinder oss till att halvera utsläppen varje decennium.

Definitioner:
2. Klimatutsläppen inom scope 3 kategori 11 (användning av sålda produkter) från alla lastbilar och bussar som producerats av Scania under ett kalenderår, mätt enligt principen från kalla till hjul (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 siffror gällande scope 3 kategori 11, se sidan 40.

KLIMATMÅL 2022–2032

50%
CO_2e-minskning från vår verksamhet år 2032 (2022)
1,5 °C

Ton CO_2e

SCOPE 1 och 2
absoluta

45%
CO_2e-minskning från våra fordon år 2032 (2022)

CO_2e/KM WtW

SCOPE 3
intensitet

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7243B6228A973AE0E58DC7355B8B

MILJÖPÅVERKAN

En central del av Scanias dagliga verksamhet är att proaktivt minska miljöavtrycket från hela värdekedjan. Detta uppnår vi genom att arbeta aktivt med utsläppsminskningar, resursanvändning och energieffektivitet. Den direkta påverkan från vår egen verksamhet kommer från produktionsprocesser, verkstadsanläggningar och kontor runtom i världen. Därutöver har vi också en indirekt miljöpåverkan genom de material vi köper in för att tillverka produkter och den logistik som vår verksamhet kräver.

Miljöledningssystem

För att komma till rätta med direkt och indirekt miljöpåverkan arbetar Scania med ett antal proaktiva åtgärder, till exempel ett miljöledningssystem, policyer för våra medarbetare och affärspartner samt riktade initiativ.

Miljöledningssystemet är certifierat i enlighet med ISO 14001 och regleras av vår globala miljöpolicy. Syftet med policyn är att säkerställa att Scania håller högsta internationella standard inom alla miljöområden. Policyn lägger dessutom grunden för Scanias miljöarbete.

Ledningssystemet bygger på en PDCA-cykel (Plan-Do-Check) som är i linje med de kärnvärden och huvudprinciper som styr våra vardagliga handlingar i hela organisationen.

Hörnstenarna är planering och riskbedömning, kompetensutbildning och medvetenhet, drift, prestandautvärdering och kontinuerliga förbättringar.

Scanias insatser utgår från försiktighetsprincipen och antar ett livscykelperspektiv. Dessutom vägleder Scanias kärnvärde "eliminering av slöseri" oss i vårt arbete med att ständigt förbättra våra processer på områden som koldioxidutsläpp, energi, avfall och vatten. Miljöarbetet sker som en del av det dagliga arbetet i form av kontinuerliga förbättringar med fokus på riskhantering. 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. För att bedöma de potentiella effekterna på miljön när förändringar ska genomföras i verksamheten ska den globala miljöchecklistan användas som underlag för att identifiera förebyggande åtgärder och minimera eventuella miljörisker. Scania använder ett internt revisionsprogram som bland annat omfattar ledningsgranskningar för att kontinuerligt utvärdera miljöledningssystemets processer, metoder och måluppfyllelse.

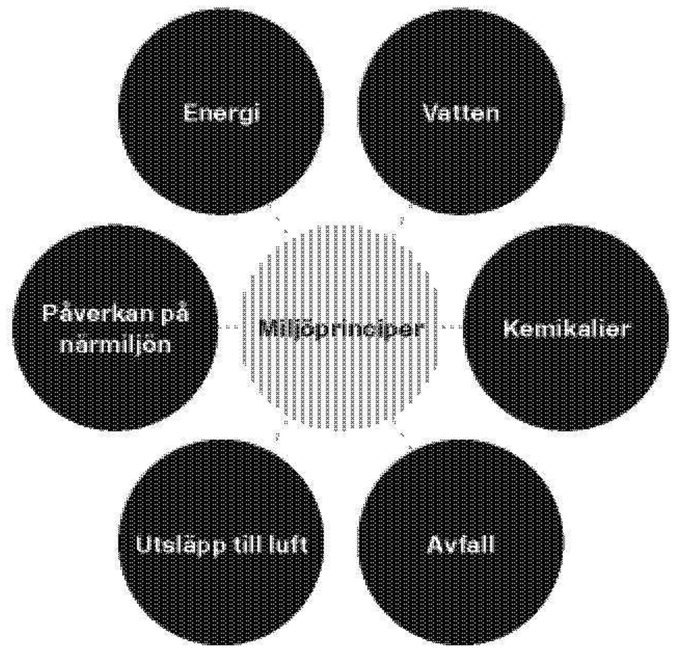
Miljöutbildningsprogram

Scanias e-learning om miljö har översatts till 29 språk och är obligatorisk för alla medarbetare. Utbildningsprogrammet syftar till att säkerställa att alla medarbetare – inklusive entreprenörer – får den utbildning som krävs för att uppnå en grundläggande miljömedvetenhet. I utbildningen ingår även en mer omfattande chefsutbildning som är en obligatorisk tilläggsutbildning för alla chefer och som syftar till att skapa förståelse för hur viktigt det är med ledarskap på miljöområdet.

Miljömål

Scanias dekarboniseringsmål har kompletterats med mål i fråga om CO_2-minskning inom logistikverksamhet, avfall, energi- och vattenanvändning samt andel fossilfri elektricitet i vår verksamhet. Scanias mål för avfall, energi och vatten är satta som intensitetsmål (reduktion per producerat fordon). Dessa mål sattes under 2019 där Scania hade en annan marknads och volym förväntan för kommande år. Scania har också haft två gjuterier igång (2022-2023) samt att det nya gjuteriet ännu inte kommit upp i den miljökapacitet som var förväntad. En kombination av dessa har lett till att vi inte är i fas för att nå våra mål för 2025. Vi fortsätter att jobba med reduktion inom dessa områden för att komma så nära målbilden som möjligt.

Scania miljöprinciper



Scania har upprättat miljöprinciper som ska styra arbetet med att hantera olika utmaningar inom energi, avfall, kemikalier, vatten, utsläpp och påverkan på närmiljön. För varje miljöprincip finns interna riktlinjer som Scanias medarbetare ska följa.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B0CBB4B72A4E0E69D7A1368BB

MILJÖPÅVERKAN

Utsläpp från logistik

Varu- och godstransporter har alltid varit en viktig del i att driva ett företag, och för Scania innefattar detta att transportera varor från leverantörerna till fabrikerna samt färdiga produkter och reservdelar till kunderna. Det huvudsakliga transportsättet i vårt nätverk sker på land och innefattar transporter med lastbil, släp och tåg men även på färjor och prämar i närsjöfart och på inre vattenvägar. Och eftersom landtransporter är det primära transportsättet i vårt nätverk är det också där vår miljöpåverkan är som störst.

För att minska miljöeffekterna från transportflödena använder Scania tre olika strategier:

- Optimering av flöden, laster och emballage samt nätverksdesign och trafikomställning
- Investeringar i ny transportteknik såsom elektrifiering samt koldioxidsnåla bränslen som används i vårt eget logistiknätverk
- Finansiering av bränslen med låga utsläpp, transportteknik och förbättringar av transportsektorn som helhet

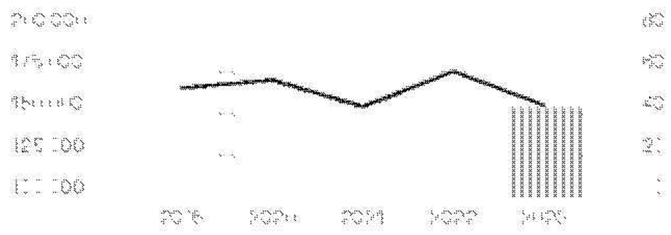
I linje med Scanias ambition att vara ledande inom hållbara transporter har vi höga krav i vårt logistiknätverk och siktar på att minska koldioxidutsläppen med 50 procent per transporterat ton till slutet av 2025.

Om vi ska nå detta mål räcker det dock inte med att enbart fokusera på bränslena och transportsätten i vårt nätverk. Vi måste också underlätta och skapa förutsättningar för att använda hållbara transporter, och det är därför som Scania i november 2024 invigde vår första elektriska laddstation för tunga fordon, belägen på Scanias produktionsanläggning i Södertälje. Framöver planerar Scania att öppna upp fler laddstationer i anslutning till produktionsenheterna i Oskarshamn (Sverige), Zwolle (Nederländerna) och Oudsbergen (Belgien).

Förändringen av transportsektorn genererar många utmaningar som även involverar aktörer utom vår räckvidd och kontroll. Detta har gjort att det kommer bli utmanande att nå vårt högt ställda mål för 2025. På Scania är vi dock fast beslutna att fortsätta göra vårt yttersta för att minska våra koldioxidutsläpp, komma så nära vårt mål som möjligt.

CO_2e-UTSLÄPP FRÅN LANDTRANSPORTER[3]

–33,8%



	— Totalt ton CO_2e	Kg CO_2e/ transporterat ton
2024	**155 668**	**43**
2023	175 669	50
2022	154 712	52
2021	170 541	60
2016	165 812	65

Under 2024 fortsatte vi att minska transportleveranserna av våra produkter och reservdelar till kunderna. Vi har också fått bättre lastkapacitet och minskat våra koldioxidutsläpp. Denna utveckling är ett resultat av våra strategier för att minska utsläppen från transporterna, som exempelvis ökad användning av förnybara bränslen och elektrifiering av transporter. Totalt minskade utsläppen med 34 procent jämfört med basåret.

Mål

50%

minskning av koldioxidutsläpp per transporterat ton mellan 2016 och 2025.

Definitioner:

3. Del av växthusgasutsläppen inom ramen för scope 3. Totala utsläpp av koldioxidekvivalenter från Scanias landtransporter från källa till hjul (well to wheel) i kg per transporterat ton. Omfattar vägtransport kontinentalt 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. Metoden är i linje med ISO14083-standarden och GLEC ramverket.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2426C62B487FAE0E58DC1398B8B

MILJÖPÅVERKAN

Energi

Energi behövs för att driva vår verksamhet i hela världen. Våra processer behöver elektricitet eller bränslen, som naturgas och olja. Det behövs också energi för belysning och uppvärmning i våra byggnader och denna kan komma från elektricitet, fjärrvärme eller olika typer av bränslen.

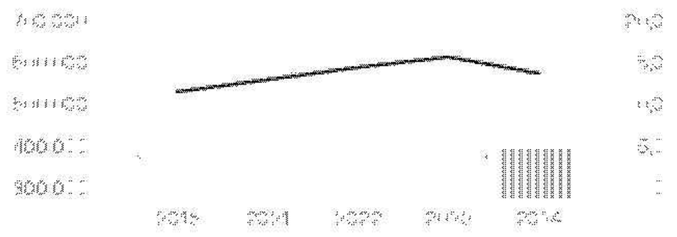
För att minska energianvändningen arbetar Scania kontinuerligt med att minska energislöseriet och öka energieffektiviteten.

- Det första steget vid energieffektivisering är att eliminera energislöseri, det vill säga energi som används trots att inget värde eller nytta skapas i processen.
- Det andra steget är smart energianvändning, d.v.s. att skapa samma eller högre värde genom att använda mindre energi.
- Det tredje steget är att se över vilken energikälla som används och om möjligt byta till en förnybar energikälla.

Vår ambition är att ha 100 procent fossilfri el i vår verksamhet. Några exempel på åtgärder som vi vidtagit under 2024 är att byta ut äldre belysning mot LED-lampor, installera värmepumpar i stället för att ta värme från gaspannor samt sänka temperaturen i tvättprocesserna.

ENERGIANVÄNDNING[4]

–15,7%



	— Total MWh	MWh/Vehicle
2024	**600 550**	**5,9**
2023	639 874	6,3
2022	614 928	7,0
2021	585 385	6,3
2015	556 323	7,0

Inkluderar investeringar i olika produktionsanläggningar, till exempel batterifabriker och batteriteknologier, vilka bidrar till ökat energibehov samtidigt som våra energianvändningsgap i förhållande till de senaste åren och reduktionsmål på 15,7 procent.

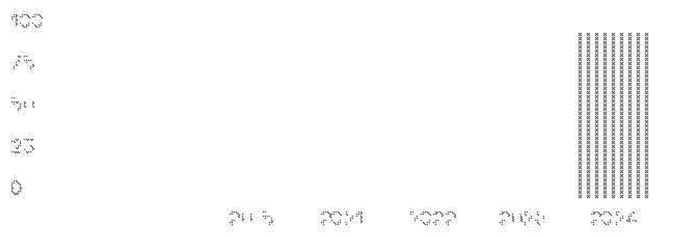
Mål

25%

minskning av energianvändningen per fordon 2015–2025.

FOSSILFRI EL[5]

99,97%



	% of total MWh
2024	**99,97**
2023	99,96
2022	99,96
2021	99,96
2015	19,33

Inom 2045 använde Scanias anläggningar 99,97 procent fossilfri elektricitet. Scania har legat på en nivå över 99,00 procent sedan 2021, men ser det som mer viktigt att följa upp ändelse för fossilfritt. Målet är att nå 100 procent.

Mål

100%

av vår verksamhet ska drivas med fossilfri elektricitet där förutsättningar finns.

Definitioner:

4. Användningen av elektricitet, värme och bränsle i fasta system vid Scanias produktionsenheter och logistikcenter, inklusive bränsle för motortester. Energi som används i fordon ingår ej, förutom för elektriska fordon som laddas vid Scanias anläggningar. Omfattningen är produktionsenheter och logistikcenter på global nivå. Den globala energianvändningen inklusive det kommersiella nätverket visas på sidan 69.
5. Inköpt och egenproducerad fossilfri elektricitet som andel av totalt använda MWh under ett år vid Scanias produktionsanläggningar och logistikcenter.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87AF3248C62B4B7AAE05B0C1359828

MILJÖPÅVERKAN

Vatten

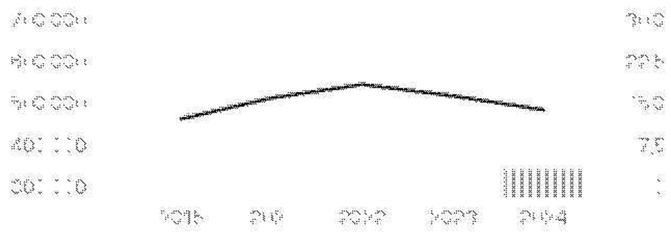
Syftet med Scanias arbete inom hållbar vattenförvaltning är att minska färskvattenanvändningen och bevara resurser med hjälp av vattenbesparande teknik och processer samt återanvända och återvinna det vatten som använts. Vilket minskar avloppsvattens påverkan på yt- och grundvatten ytterligare. Scania arbetar aktivt för att skydda både vattenkvalitet och -användning. Det gör vi genom att skapa transparens kring vattenanvändningen med hjälp av mätpunkter och materialflödesanalyser i kombination med installation av ny teknik. Med hjälp av modern reningsutrustning undviker vi också vattenföroreningar och renar det avloppsvatten som blir förorenat i ett avloppsverk innan det kommer ut i naturliga vattenförekomster.

Vi arbetar ständigt med att minska vattenanvändningen och därmed också förbättra hanteringen av spillvatten. Dessutom utvärderar vi våra produktionsanläggningar med avseende på vattenförbrukning, för att identifiera påverkan i områden med begränsade vattenresurser. Scanias produktionsprocesser är inte vattenintensiva och vatten används främst i slutna system. I många regioner börjar färskvattenresurserna dock bli alltmer knappa och dessutom dyra på grund av föroreningar och torka. Naturliga vattenförekomster kan skadas allvarligt av föroreningar som kommer in via spillvatten. Vi måste behandla vatten ansvarsfullt och kontinuerligt minska förbrukningen av färskvatten samt bevara resurserna genom att använda oss av vattenbesparande teknik och processer, vilket även innefattar att återanvända och återvinna vatten.

Under 2024 har Scania genomfört förbättringar på området avloppsrening, syfte att utöka graden av vattenåtervinning. Den ökade återvinningsvolymen motsvarar cirka 1 procent av den totala vattenanvändningen.

VATTENANVÄNDNING[6]

–19,4%



	— Totalt m³	m³ per fordon
2024	**512 214**	**5,0**
2023	544 915	5,3
2022	571 687	6,5
2021	540 231	5,8
2015	490 812	6,2

Vattenanvändningen beror i stort på produktionsvolymen och på åtgärder för att minska vattenanvändningen. Det minskade behovet av färskvatten är också ett resultat av ökad återanvändning av vatten i våra vattenreningsanläggningar. Jämfört med 2015 har vattenanvändningen per fordon minskat med 19,4 procent sedan 2015. Mellan 2019 och 2024 har vi genomfört ytterligare åtgärder för att minska vattenanvändningen.

Mål

40%

minskning av vattenanvändningen per fordon 2015–2025.

Definitioner:

6. Användningen av färskvatten vid Scanias produktionsenheter och logistikcenter per producerat fordon. Omfattningen är produktionsenheter och logistikcenter på global nivå. På sidan 71 finns information om vattenanvändningen i hela Scanias verksamhet

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2F8C0250497A4E0E980D1B5B88

MILJÖPÅVERKAN

Avfall

Ansvar och eliminering av slöseri ingår i våra kärnvärden och vi har för avsikt att införa initiativ på området resurseffektivitet. Vi strävar efter att gå från en linjär arbetsmodell till en cirkulär och säkerställa kontinuerlig materialanvändning. Avfallsmaterial ska alltid betraktas som en resurs som ska användas i stället för att kasseras. För att minska mängden avfall, säkerställa effektiv resursanvändning och minska negativ miljöpåverkan tillämpar Scania avfallshierarkin:

1. Förhindra avfallsgenerering
2. Återanvända material och resurser
3. Återvinna material och resurser
4. Annan bearbetning och energiåtervinning

Scania har ett mål för att öka återanvändning och återvinning inom produktionen: Till 2025 är målet att minska mängden avfallsmaterial som inte återvinns med 50 procent jämfört med 2015 års nivåer. Till stöd för detta mål har alla enheter granskat materialflödena i syfte att hitta sätt att minska avfallet och öka materialåtervinningen.

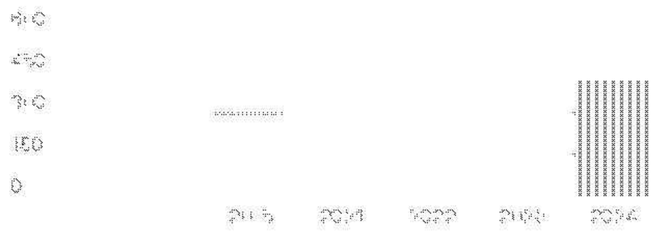
De viktigaste avfallskategorierna är metallskrot, metallspån, metallbearbetningsvätskor, lackavfall, gjutsand och förpackningsmaterial. De huvudsakliga materialen i avfallet är metaller, olja, organiska lösningsmedel, sand, kartong, plast och trä.

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, lagar och förordningar och även för att inneha de tillstånd och licenser som behövs för att fullgöra uppdraget.

Under året har flera förbättringsåtgärder genomförts. Bland annat har vi minskat andelen gjutsandsavfall i samarbete med ett företag som kan utnyttja vår använda gjutsand som råmaterial i sin produktionsprocess. Dessutom har vi genomfört aktiviteter för att öka återvinningen av träpallar och organiska lösningsmedel.

EJ ÅTERVUNNET AVFALL[7]

42,4%



Kg/Vehicle	
2024	**426**
2023	510
2022	248
2021	190
2015	299

Mängden avfall som inte återvinns ökade under 2022–2023. Det berodde huvudsakligen på en förändring i hur det återvunna materialet redovisades i Scanias miljöredovisningssystem. Tidigare räknades återvunnet material med 100 procent av det totala gjutsandsavfallet, oavsett hur mycket som faktiskt återvanns. Från och med 2023 återspeglar endast den mängd som faktiskt återvanns. Avfallsmängden 2024 är därför jämförbar med 2023 men inte med tidigare år. Återvunnet material ökade med 42 procent jämfört med 2015.

Mål

50%

Minskning av ej återvunnet avfall per producerat fordon 2015–2025.

Definitioner:
7. 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, Tucumán, Taipei, Kuala Lumpur, Bangalore och Johannesburg.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C02B497AE0E68D7199888

MILJÖPÅVERKAN

Miljöföroreningar

I enlighet med försiktighetsprincipen arbetar Scania för att byta ut farliga ämnen i syfte att begränsa de långsiktiga negativa effekterna på hälsa och miljö. För detta område finns lagstiftning på global, europeisk och nationell nivå, och eftersom Scania har höga ambitioner på arbetsmiljö- och miljöområdet har vi infört obligatoriska standarder och rutiner.

Under 2024 inträffade inga olyckor som ledde till väsentliga skador på miljön eller större kostnader för sanering. ”Väsentliga” och ”större” är begrepp som förekommer i Scanias riskmetoder och som avser nivån av påverkan – finansiellt, anseendemässigt och rättsligt.

Utsläpp till luft och vatten

Scania eftersträvar en mer resurseffektiv och renare teknik. Våra mest relevanta luftutsläpp (efter CO_2) är kväveoxider och damm från förbränning samt flyktiga organiska föreningar (VOC) från lackering. Genom att använda lack och rengöringsmedel med lågt innehåll av organiska lösningsmedel och tillämpa kortare testcykler och avgassystem för motortestning, minimerar vi aktivt våra utsläppsföroreningar. Dessutom samlar vi in damm med hjälp av system för begränsning av luftföroreningar och optimerar underhållet av sådana system för att i mesta möjliga mån minska föroreningarna. Vi arbetar också för att eliminera utsläppen och användandet av kylmedier med egenskaper som skadar ozonskiktet och orsakar klimatförändringar.

Allt spillvatten från vår verksamhet renas i våra egna avloppsanläggningar eller i kommunala reningsverk innan det släpps ut.

Mikroplaster ses inte som en väsentlig förorening från Scanias egen verksamhet utan hänförs i stället till värdekedjan nedströms. Särskilt väsentliga är dessa föroreningar från däck. Detta är ett område som Scania kommer att titta närmare på under kommande år.

Kemikaliehantering

Scania arbetar proaktivt med att minimera användningen av farliga ämnen som påverkar människors hälsa och miljön. För att efterleva, stödja och följa upp krav och mål i fråga om utbyte och säker hantering av kemikalier har vi våra koncernpolicyer, tekniska föreskrifter, interna revisioner och de obligatoriska Scaniastandarderna som begränsar användningen av kemiska produkter. Scania har också specifika processer och rutiner för införande av nya kemikalier. Här ingår bland annat kontinuerliga riskbedömningar för att minimera potentiella konsekvenser och risker i vår verksamhet.

Målet är att alltid sträva efter minsta möjliga användning av material och ämnen, särskilt sådana som är hälsofarliga eller skadliga för miljön. Dessutom väljer vi material och ämnen utifrån ett cirkulärt perspektiv. Om farliga ämnen inte kan elimineras ska STOP-principen användas för att förebygga och minska riskerna.

S-ubstitution (utbyte)
T-echnological measures (tekniska åtgärder)
O-rganisational measures (organisatoriska åtgärder)
P-ersonal protective equipment, PPE (personlig skyddsutrustning)

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är ett område av växande betydelse för Scania. Vi analyserar just nu transportbranschens påverkan på och avhängighet av biologisk mångfald och ekosystem. Det görs genom ett gemensamt initiativ mellan TRATON GROUP och WWF, som ska slutföras under 2025. Analysresultaten ska användas som underlag för att förstå vilka aktiviteter vi kan initiera för att främja biologisk mångfald.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B0B8467A4E3B8D7A13668B2

CIRKULÄR AFFÄR

Vi fokuserar på att etablera en mer cirkulär ekonomisk modell där vi kan maximera användandet av befintliga resurser och minimera slöseriet i varje del av värdekedjan.

Varför det är viktigt för oss

Det råder inget tvivel om att det ur miljösynpunkt är nödvändigt att övergå till en cirkulär ekonomi där fokus ligger på att minska avfallet och optimera resursanvändningen. Resursbrist bidrar dessutom till ökade kostnader, störningar i leveranskedjan och nedgångar i produktionen. Om vi kan frikoppla affärstillväxten från resursanvändningen i hela Scanias värdekedja kan vi hantera dessa problem samt spara naturresurser och minska koldioxidutsläpp eftersom det är mycket energiintensivt att använda nya material i produktionen.

Användningen av vissa nyckelmaterial i våra industriella processer – som stål och aluminium – står för en betydande del av vårt totala koldioxidavtryck. Därför ingår det som en viktig del i vår övergripande strategi för att minska koldioxidutsläppen att anta ett mer cirkulärt förhållningssätt till vår användning av dessa resurser. Cirkularitet har också en viktig roll i att begränsa andra miljöeffekter i vår värdekedja, till exempel luft- och vattenföroreningar samt påverkan från energianvändning och avfall.

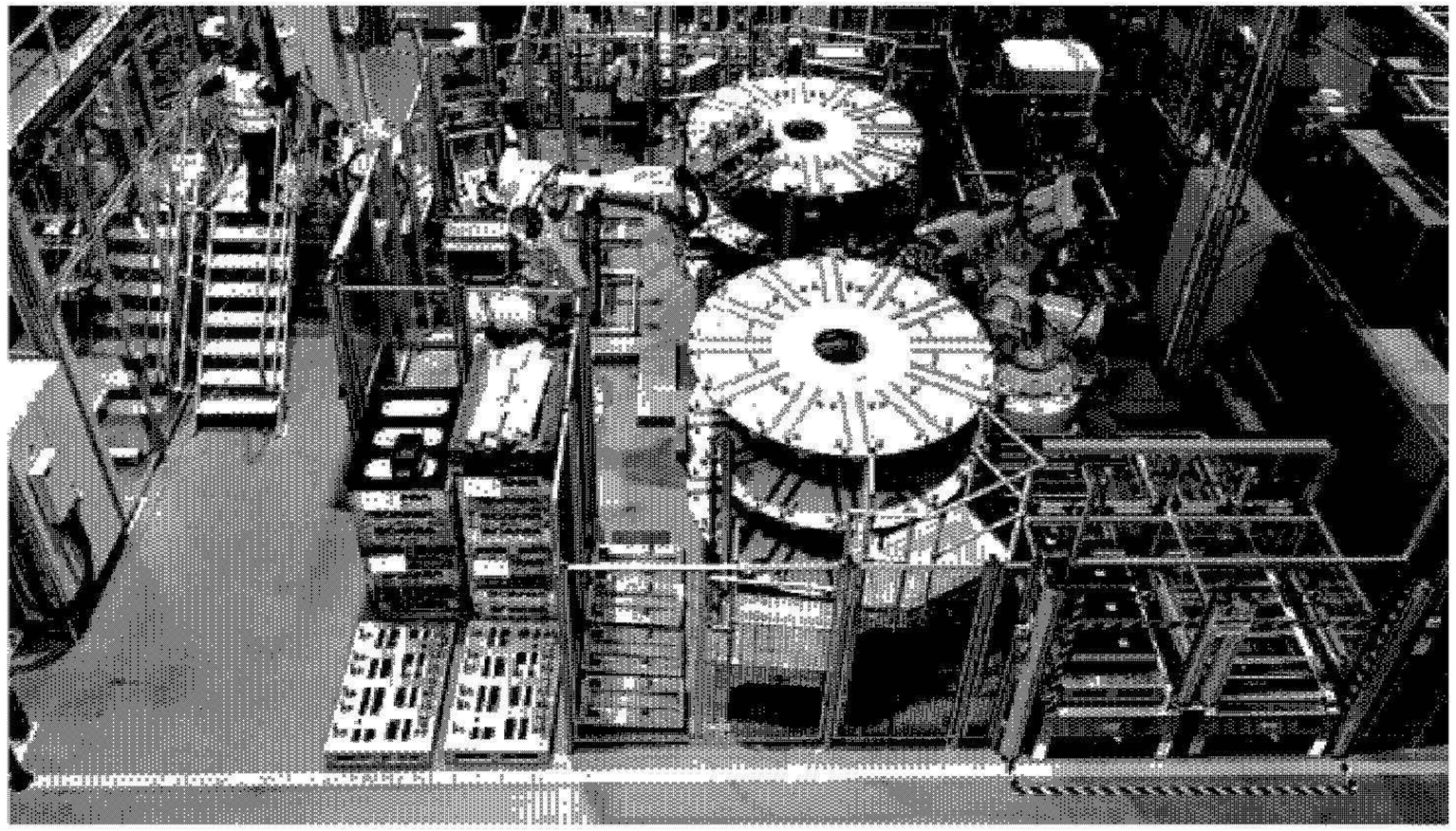
Samtidigt som hållbara transporter är beroende av elektrifiering genererar övergången till batterielfordon nya potentiella effekter på värdekedjan – särskilt när det gäller den ökade produktionen och användningen av batterier. Det är viktigt att integrera en cirkulär batteristrategi för att säkerställa att omställningen sker på ett sätt som maximerar effektiviteten och minimerar dessa effekter.

Cirkularitet representerar också en affärsmöjlighet för Scania eftersom det sänker produktionskostnaderna, ökar den finansiella motståndskraften och skapar mervärde för våra kunder.

Vår strategi

Ett av Scanias kärnvärden "Eliminering av slöseri" är en ledstjärna i vårt cirkularitetsarbete. Många av Scanias mångåriga principer och metoder stöder cirkularitet, däribland vårt modulbaserade produktionssystem och våra slimmade produktionsmetoder. För att uppnå våra hållbarhetsmål behöver vi dock utmana det linjära sättet att tänka och gå över till ett mer cirkulärt regenerativt system.

Vi strävar efter att införliva en cirkulär syn på resursanvändning i varje del av vår verksamhet. Här ingår att minimera effekterna och eliminera behovet av råvaruämnen under hela livscykeln för våra produkter och tjänster, från designfasen till slutet av livslängden. Det handlar om att sluta kretsloppet för produkter, komponenter, delar eller material under flera livscykler och samtidigt upprätthålla ett så högt värde som möjligt. I detta ingår också att utforska och utveckla nya affärsmodeller för att förlänga livslängden på produkter och komponenter. Det innebär att verka i en affärsmodell som är framtagen för att inkludera metoder för att återställa produkter, komponenter, delar eller material i syfte att generera ekonomiska fördelar och lägre klimatpåverkan – cirkulära produkter i cirkulära affärsmodeller.



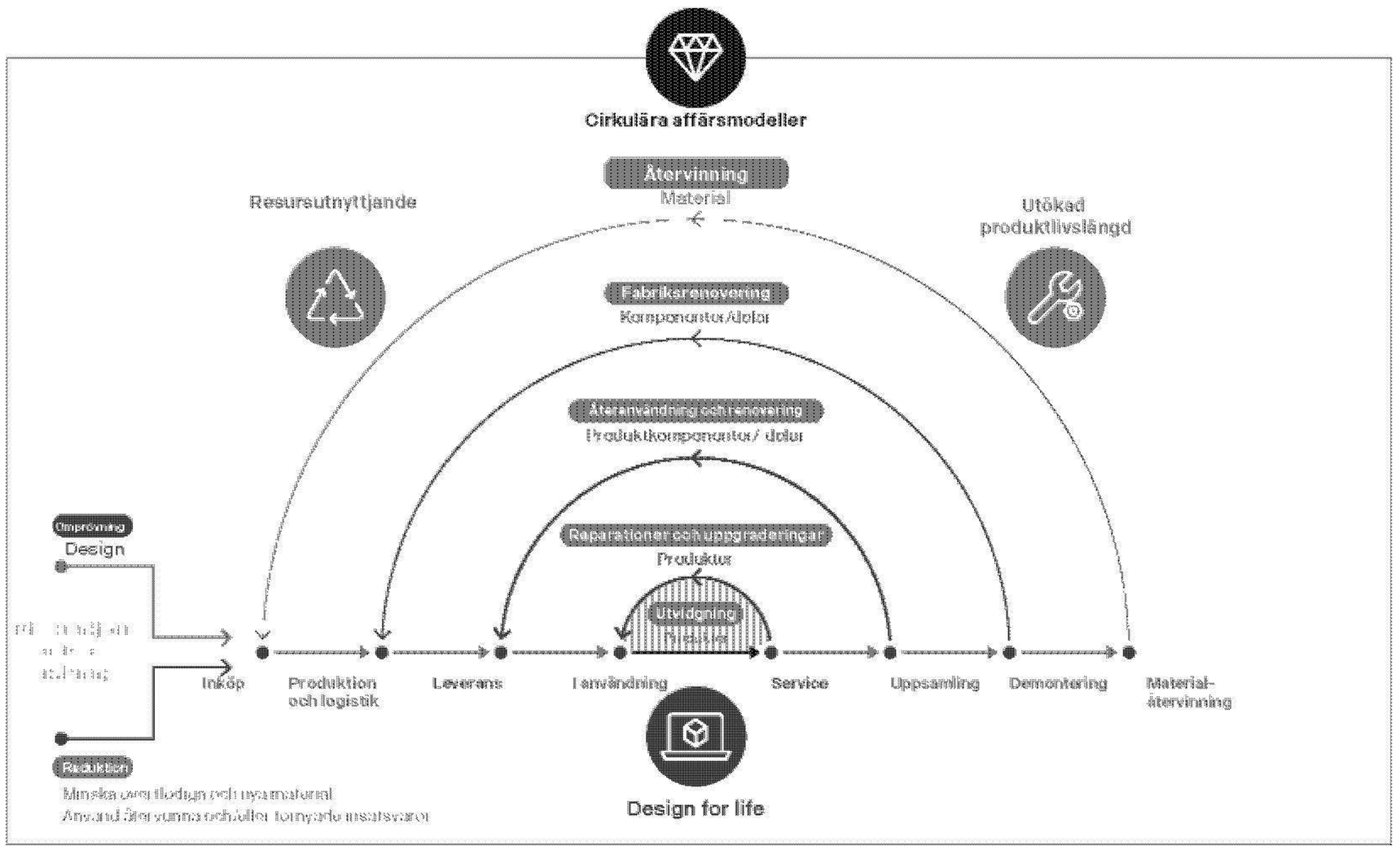
This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F732A8C0B54B7CA4E2B58D21355B2B

CIRKULÄR AFFÄR

Ambitioner, åtaganden och framsteg
För att frikoppla affärstillväxt från resursanvändning i hela värdekedjan har vi tagit fram fyra handlingsplaner som omfattar olika områden av värdekedjan: cirkulära insatser, cirkulär verksamhet, cirkulära tjänster och cirkulärt möjliggörande. I dessa handlingsplaner beskrivs hur vi ska minska användningen av råvaruämnen och utöka möjligheterna till återvinning och förnyelse, öka antalet återanvända eller fabriksrenoverade delar, utöka tjänsteerbjudandena och hantera driftrelaterat avfall. Ett viktigt led i utvecklingen på det här området är att skapa engagemang i hela organisationen, och vi arbetar med att få med oss alla ombord på denna inlärningsresa.

Under 2024 gjordes många stora landvinningar på området cirkulär affär. Detta kan du läsa mer om online.

Läs mer vårt arbete på scania.com →



Illustrationen visar ett urval av cirkulära metoder som är relevanta för Scania. De mest framträdande cirkulära metoderna fokuserar på att förlänga det användarorienterade produktlivscykeln, medan de yttre kretsloppen sträcker sig mot material- och återvinningsområden.

Denna är omprövning, den mest radikala av de cirkulära metoderna, och den kräver att vi ifrågasätter våra produkter och hur de används. Nästa steg är att förlänga produktlivscykeln genom att återanvända och renovera produkter och komponenter. Det är här vi har störst möjlighet att bevara det mervärde som har skapats i produkterna. Därefter kommer återvinning av material, som är den sista av de cirkulära metoderna.

Cirkulära affärsmodeller, som illustreras i mitten av de cirkulära metoderna, är det medel för att ställa om affärsmodeller och skapa mervärde för våra kunder, samhället och Scania.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C02B487AE0E58D71398B8B

SOCIAL HÅLLBARHET

Ett hållbart transportsystem ska tjäna både människors och samhällens behov och miljön. Dessa behov är sammanlänkade och omöjliga att skilja från varandra. För att transportlösningar ska vara hållbara måste de väga in båda perspektiven. Därför är vi fast beslutna att verka för en rättvis omställning, en omställning som uppnår nettonollambitioner samtidigt som det sociala och ekonomiska värdet maximeras och de negativa sociala konsekvenserna hålls nere till ett minimum.

Varför det är viktigt för oss

I egenskap av stort, globalt företag har vår affärsverksamhet en betydande inverkan på människor och samhällen runt om i världen. En verksamhet präglad av socialt ansvarstagande är inte bara i linje med våra kärnvärden utan är också avgörande för vår framgång och motståndskraft på lång sikt. Här ingår att värna om mänskliga rättigheter, hälsa, välbefinnande och säkerhet för människor som påverkas av vår affärsverksamhet.



Vi inser att vi genom att leda omställningen till ett hållbart transportsystem behöver hantera vår påverkan på människor och leverera socialt värdeskapande genom hela värdekedjan. Att upprätthålla mänskliga rättigheter i linje med internationella standarder är avgörande när man som företag vill verka för och stödja en rättvis omställning i vår bransch och ekosystem.

Vår strategi

Vi har ett stort antal system, policyer och rutiner för att identifiera och hantera sociala risker och möjligheter i vår verksamhet och hela värdekedja. I vår hållbarhetsplan prioriteras följande tre huvudområden:

Våra medarbetare
Vår verksamhet är beroende av friska, engagerade och motiverade medarbetare. Vi är fast beslutna att skapa en säker, inkluderande och stödjande arbetsplats där alla har möjlighet att utvecklas. Genom talangutveckling och Skill Capture programmet ger vi medarbetarna möjlighet att nå sin fulla potential samtidigt som vi rustar vår organisation för framtida utmaningar. Genom att uppmuntra innovation och kreativitet, ser vi till att vårt arbete drivs av nya idéer och skiftande perspektiv.

Vår leverantörskedja
Vi förlitar oss på en stor leverantörsskedja med fler än 1 000 direkta och 10 000 indirekta leverantörer. Vissa av dessa leverantörer verkar eller har sina leveranskedjor på platser eller inom verksamhetsområden där det finns en ökad risk för överträdelser av mänskliga rättigheter och andra sociala skador. Dessa risker är särskilt vanliga vid utvinning av vissa råvaror som litium, nickel, kobolt och naturlig grafit. Vi övervakar och begränsar dessa risker genom att ha ett nära samarbete och dialog med våra leverantörer.

Trafiksäkerhet
Trafiksäkerhet och att förebygga trafikolyckor är en viktig prioritet för Scania. Tunga fordon är överrepresenterade i olyckor med dödlig utgång. Med detta kommer ett ökat ansvar. Att förbättra säkerheten på vägen går dock bortom att reducera dödligheten det handlar om att skydda fundamentala rättigheter för liv, hälsa och välbefinnande. Ett hållbart transportsystem är säkert för alla och innebär att jobba med vetskapen att risken för olyckor är olika stor för olika grupper.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C62B4877AE0E58D71359B8B

SOCIAL HÅLLBARHET

Vägledande principer för social hållbarhet

Scania styrs av sitt åtagande om att säkerställa efterlevnad av mänskliga rättigheter i enlighet med FN:s principer för företag och mänskliga rättigheter samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Detta återspeglas i flera koncernövergripande policyer och i uppförandekoden. Dessutom erkänner Scania FN:s allmänna förklaring om mänskliga rättigheter, Internationella arbetsorganisationens (ILO:s) kärnkonventioner och har förbundit sig till att följa ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetet.

Scania strävar efter att följa alla relevanta lokala, nationella och internationella lagar i de länder där företaget verkar. Scanias engagemang för dessa internationella standarder och principer ligger till grund för företagets policyer och praxis och säkerställer att företaget verkar som en ansvarsfull aktör på den globala marknaden.

Intressentdialog

Genom intressentdialog strävar Scania efter en rättvis omställning genom att tillämpa principer, processer och metoder som syftar till att säkerställa att inga människor, arbetstagare, sektorer, länder eller regioner hamnar på efterkälken i vårt arbete med att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Ett av huvudsyftena med Scanias intressentdialog när det gäller åtagandet att respektera mänskliga rättigheter, är att säkerställa en fullständig förståelse för hur företagets verksamhet kan påverka enskilda individer och grupper. Scanias intressentdialog inom social hållbarhet handlar i mångt och mycket om att samtala med fackliga företrädare och arbetstagarrepresentanter samt affärsallianser och företagsnätverk om risker som har med mänskliga rättigheter att göra i vår värdekedja. Dessutom för vi en intressentdialog med icke-statliga organisationer och civilsamhälles-organisationer (CSO) som är kopplade till specifika projekt. Scania fokuserar också på att bygga upp ett sätt att arbeta tillsammans med rättighetsinnehavare i leverantörskedja. Målet är en regelbunden dialog där fokus ligger på regionala och globala hållbarhets-utmaningar i systemet. Målgrupperna är civilsamhällesorganisationer och icke-statliga organisationer på regional och lokal nivå, den akademiska världen, forskare specialiserade på relevanta områden och ämnen samt regionala och globala fackförbund.

Dessutom har Scania en expertgrupp som hanterar specifika frågor från våra intressenter, däribland icke-statliga organisationer, finansiella aktörer och media.

Scania inser att det för vissa intressenter kan finnas potentiella hinder som försvårar dialog. Det kan till exempel handla om språkliga, kulturella och könsbaserade skillnader eller maktobalanser, och vi arbetar fokuserat med att eliminera eller begränsa sådana hinder. Scania föredrar att kommunicera direkt med berörda intressenter i leveranskedjan och om detta inte är möjligt med deras legitima representanter. En meningsfull intressentdialog är ändamålsenlig och rättighetsbaserad och kännetecknas av gemensamt ansvarstagande. Dessutom bygger den på förtroende och kan anpassas efter olika kontexter. Meningsfull intressentdialog är en viktig del i Scanias due diligence-arbete för mänskliga rättigheter. (Läs mer om detta på sidan 53).

Styrning för våra anställda

Scania lägger stort fokus på att erbjuda ekonomisk säkerhet, förutsägbarhet och utvecklingsmöjligheter – en arbetsplats där människor kan trivas.

Till stöd i detta arbete använder vi våra koncernpolicyer (SGP) som fungerar som en tydlig baslinje för alla enheter globalt. De utgör grunden för hur viktiga arbetsrelaterade effekter, risker och möjligheter ska hanteras. Scania övervakar och granskar kontinuerligt dessa policyer med hjälp av olika mekanismer som revisioner, visselblåsar-processer, medarbetarfeedback inklusive social dialog och resultatmätningar för att säkerställa efterlevnad och effektivitet. Med detta proaktiva arbetssätt bygger vi upp en motståndskraftig arbetsstyrka som är redo för framtiden samtidigt som vi främjar välbefinnande, hållbarhet och framgång bland medarbetarna.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C02B497A4E0E58D71959828

SOCIAL HÅLLBARHET

Koncernpolicyerna omfattar flera kritiska aspekter:

- Trygga anställningsförhållanden: Scania säkerställer stabilitet via policyer som täcker områden som ekonomisk säkerhet, förutsägbarhet och socialförsäkringsskydd. Anställningsavtal ska innehålla information om överenskommen minimiarbetstid. Nolltimmarskontrakt är inte tillåtna.
- Arbetsvillkor: För att främja en hälsosam balans mellan arbete och privatliv för medarbetarna finns det policyer som reglerar arbetstiden, exempelvis genom att begränsa övertidsarbete samt underlätta ledighet av familjeskäl.
- Skäliga löner: Scanias ambition är att alla medarbetare ska ha en lön som är i linje med rådande riktmärken för att upprätthålla en skälig levnadsstandard.
- Social dialog: Företaget uppmuntrar en robust social dialog som innehåller regelbundna samråd med arbetstagarrepresentanter och upprättande av företagsråd för att säkerställa att medarbetarna får möjlighet att göra sina röster hörda i beslutsprocesser.
- Föreningsfrihet: Scania främjar medarbetarnas rätt att bilda och gå med i fackföreningar samt garanterar icke-inblandning och främjar kollektiva förhandlingar.
- Hälsa och säkerhet: Vi har ett heltäckande ledningssystem för hälsa och säkerhet. Det omfattar hela arbetsstyrkan och syftar till att förebygga olyckor och sjukdomar på arbetsplatsen.
- Mångfald, jämlikhet och inkludering: Vi utvecklar vår företagskultur med hjälp av vår Skill Capture-modell. Inom ramen för modellen arbetar vi för att erbjuda våra medarbetare lika möjligheter och rättvis behandling samt ta vara på den mångfald av kompetenser, kunskaper och perspektiv som finns hos vår mest värdefulla tillgång – arbetsstyrkan. Här ingår även en diskriminerings- och nolltoleranspolicy gällande alla former av diskriminering och trakasserier mot personer inom eller utanför arbetsstyrkan.
- Utbildning och kompetensutveckling: Via kontinuerliga utbildnings- och utvecklingsprogram investerar företaget i att öka medarbetarnas kompetens och karriärmöjligheter.
- Barn- och tvångsarbete: Vi tillämpar policyer för att identifiera och förhindra barn- och tvångsarbete samt säkerställa ansvarsfulla arbetsmetoder i hela organisationen.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A48C6268497A4E5B82C7355888

SOCIAL HÅLLBARHET



Mångfald och inkludering

Skill Capture – Scanias arbetsätt för mångfald och inkludering

Vi på Scania är övertygade om att vår nyckel till framgång är att verka för en arbetsstyrka som präglas av mångfald. Rätt blandning av färdigheter och perspektiv, i kombination med en arbetsplats som bygger på tillit och inkludering, är avgörande för att Scania ska kunna leda omställningen till ett hållbart transportsystem. För att svara upp mot utmaningarna i denna omställning utvecklade Scania Skill Capture-modellen, som främjar mångfald över ett brett spektrum av områden: kön, ålder, förmåga, religion, etnicitet, bakgrund, personlighet och erfarenhet. Modellen syftar till att öka delaktigheten på alla organisationsnivåer och är tänkt att vägleda medarbetarna från initial medvetenhet till handlingsbara steg. Under 2024 lanserade vi en uppdaterad Skill Capture-modell som betonar flexibilitet och modularitet och gör det möjligt för teamen att utforma egna Skill Capture-resor baserat på sina specifika utmaningar och mål. Team från hela organisationen, inklusive ledningen, har möjlighet att delta i workshops som är skräddarsydda efter deras behov. Här ingår exempelvis Skill Capture Initial Lab, med fokus på ökad medvetenhet i fråga om mångfald och inkludering (D&I), samt avancerade moduler som går in på djupet i specifika ämnen på området mångfald.

Den uppdaterade Skill Capture-modellen understryker vikten av genomförbara planer förankrade i lokala verksamhetsbehov, vilket förutsätter att teamen identifierar och prioritetsordnar sina fokusområden. Utvecklingen i ledningsteamens arbete övervakas genom återbesök vartannat år, för att på så vis säkerställa kontinuerlig förbättring genom att spåra engagemang, lyfta fram viktiga fokusområden och dela goda exempel. I återbesök som genomfördes 2024 identifierades globala teaminsatser inom rekrytering, balans mellan arbete och privatliv, rutiner för inkludering, kulturell medvetenhet och processer för nyanställda.

Scanias företagskultur kännetecknas av ett djupt förankrat engagemang för kontinuerliga förbättringar och Skill Capture. Detta återspeglas i företagets mål för mångfald i företagsledningen, vilket infördes 2024 i syfte att förbättra könsbalansen i ledningen med 2 procent per år. Under 2024 uppnådde vi 30,7 procent på nivåerna 1–3, jämfört med 24 procent år 2023. Nivå 1 utgörs av den verkställande ledningen, nivå 2 av de som rapporterar direkt till den verkställande ledningen och nivå 3 är anställda som rapporterar till nivå 2. I kombination med D&I-index och återbesök, understöder detta mål Scanias arbete med att skapa en mer inkluderande, balanserad och hållbar organisation.

INDEX FÖR MÅNGFALD OCH INKLUDERING[9]

82,8%



2024	**82,8**
2023	81,2
2022	81,1
2021	80,9
2020	80,0

[illegible] Employee Satisfaction Barometer) [illegible]

Mål

>85%

poäng på frågorna om mångfald och inkludering i medarbetarundersökningen Employee Satisfaction Barometer.

Definitioner:

9. Medarbetarnas uppfattning om Scanias klimat för mångfald och inkludering, från den årliga medarbetarundersökningen. Nyckeltalet är ett viktat resultat av tre frågor gällande de anställdas uppfattning om mångfald och inkludering på arbetsplatsen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A8C62B4B7A4E0E5BDC7355BB

SOCIAL HÅLLBARHET

Hälsa och säkerhet

Som en naturlig del av Scanias hållbarhetsarbete är medarbetarnas hälsa och säkerhet ett område med högsta prioritet. Målet är att upprätthålla och främja säkerhet, hälsa och välbefinnande på arbetsplatsen för samtliga medarbetare och besökare på anläggningarna. Allt arbete inom detta område utförs i enlighet med våra principer och kärnvärden. Scania strävar efter att erbjuda en hälsosam och säker arbetsplats där medarbetarna har goda förutsättningar att uppnå en bra balans mellan arbete och privatliv. Scania ska efterleva alla gällande lagar och regler upprättade av nationella myndigheter såväl som Scanias egna mål.

För att vara en attraktiv arbetsgivare och sedan behålla denna position skapar vi engagemang hos våra medarbetare och ger dem ansvar. All verksamhet ska utgå från principen "Med goda arbetsförhållanden kan alla skador och hälsoproblem undvikas". Under 2024 har samarbetet med Skill Capture-teamet förstärkts i syfte att bana väg för ett gemensamt arbete inom områden som neurodiversitet, psykologisk säkerhet och psykisk hälsa. Detta för att säkerställa en mer inkluderande och stöttande arbetsplats.

Scanias koncernpolicy för hälsa och säkerhet är vårt globala vägledande dokument som också ligger till grund för ledningssystemet. Som ett led i arbetet med att främja hälsa och säkerhet på arbetsplatsen har Scania initierat en process för att certifiera ledningssystemet för hälsa och säkerhet i enlighet med ISO 45001. Policyn fokuserar på att förhindra skador och sjukdomar samt skapa goda arbetsförhållanden. Utöver policyn har Scania också riktlinjer som beskriver grundförutsättningarna för en säker och hälsosam arbetsplats. Dessa stöddokument styr alla hälso- och säkerhetsrelaterade insatser i organisationen. Riktlinjerna 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.

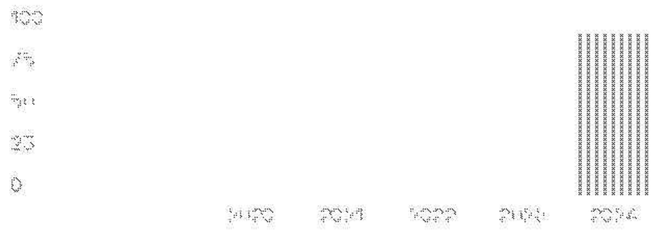
Hundra procent av medarbetarna omfattas av ett arbetsmiljöledningssystem (inkluderar även konsulter och andra som inte är anställda direkt av Scania) som är baserat på lagkrav eller erkända standarder eller riktlinjer.

Under 2024 inträffade inga dödsolyckor i vår verksamhet.

Definitioner:
7. Närvarotimmar i förhållande till totalt antal arbetstimmar för Scanias enheter globalt och alla anställda
8. 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.

FRISKNÄRVARO[7]

96,4%



	%
2024	**96,40**
2023	96,30
2022	96,25
2021	96,54
2020	96,41

Frisknärvaron har ökat sedan föregående år och ligger år 2024 på 96,4 procent. Under 2024 var Scanias mjuka mål att nå minst 97 procents frisknärvaro.

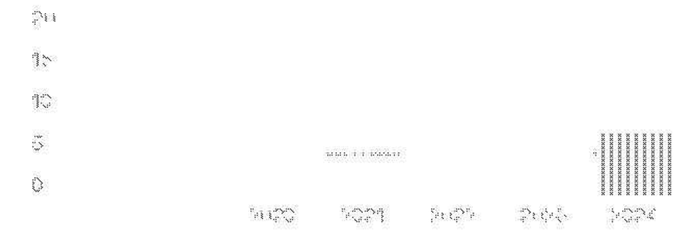
Mål

97%

frisknärvaro

OLYCKOR MED SJUKFRÅNVARO[8]

7,42



Antalet olyckor per miljon arbetade timmar

2024	**7,42**
2023	8,85
2022	3,90
2021	4,90
2015	5,25

Antalet olyckor med sjukfrånvaro minskade kraftigt 2022 jämfört med 2021. Förbättringen berodde på färre olyckor i produktionen och på att Scania ändrade sin definition av olyckor från 2022. Det innebär att olyckor som inträffar i kommersiella enheter inte längre ingår i statistiken. Tidigare år 2015–2021 har inte räknats om enligt den nya definitionen.

Mål

5

eller färre olyckor per miljon arbetade timmar.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C9258497A4E0E98D71355B8B

SOCIAL HÅLLBARHET

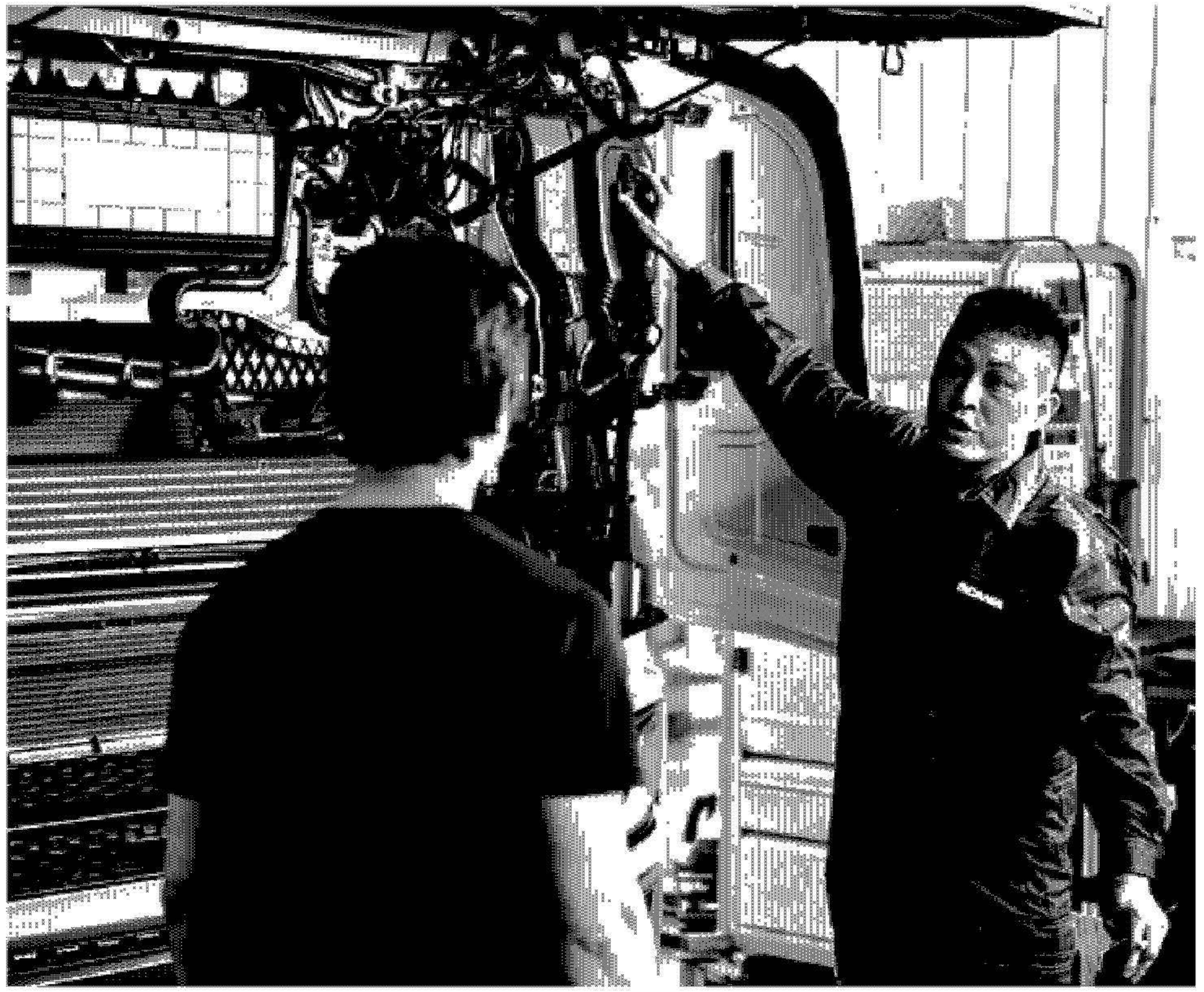
Social dialog

Scania anser att social dialog är en av de viktigaste faktorerna för att vara ett framgångsrikt och hållbart företag. Därför ska det för Scanias samtliga verksamheter finnas en organiserad metod för att föra en meningsfull social dialog med arbetstagarrepresentanterna. Detta innebär också att alla våra medarbetare har möjlighet att förhandla kollektivt eller på annat sätt föra en konstruktiv dialog. I syfte att på ett systematiskt sätt tackla utmaningarna i samband med social dialog i global skala, har Scania varit delaktiga och drivande i skapandet och lanseringen Global Deal. Det är ett flerpartssamarbete mellan regeringar, företag och arbetsgivarorganisationer, fackföreningar, civilsamhället och andra organisationer. Syftet är att främja social dialog och sunda arbetsmarknadsrelationer som ett effektivt sätt att uppnå skäliga arbetsförhållanden och inkluderande tillväxt.

Med utgångspunkt i Scanias globala principer för medarbetarrelationer, och i samarbete med representanter för medarbetarna, har vi skapat Scania Labour Relations Improvement-programmet. Programmet fokuserar på att förbättra dialogen mellan ledning och medarbetarrepresentanter. Under 2024 har samtliga affärsområden påbörjat implementeringen av programmet.

Princip för relationen mellan arbetsgivare och arbetstagare
"Arbetstagarrepresentanter bör involveras tidigt i beslutsprocesser så att deras synpunkter integreras". Denna princip är i linje med Skill Capture-idén och Scanias "business is local"-filosofi, som betonar vikten av att beslutsfattande sker så långt ut i organisationen som möjligt. Det operativa ansvaret för att säkerställa denna dialog ligger hos Scaniakoncernens CEO och Executive Vice President för People & Culture, med ledningen i hela People & Culture-organisationen involverad. Tillsammans med medarbetarrepresentanter har vi upprättat principerna för relationen mellan arbetsgivare och arbetstagare samt utvecklat processer för att interagera med vår arbetsstyrka. Scania utvärderar också effektiviteten i sina interaktioner med medarbetarna med hjälp av ett mångfasetterat arbetssätt som bland annat innefattar regelbunden uppföljning, återkopplings-mekanismer och strukturerade bedömningar.

Processer för att interagera med vår arbetsstyrka
Scania interagerar med medarbetarrepresentanter på tre olika nivåer, där frekvensen varierar beroende på jurisdiktion och enhet.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B0028A872AAE0E58D21358888

SOCIAL HÅLLBARHET

På koncernnivå ingår globala representanter från fyra olika fackföreningar i styrelsen och upprätthåller regelbundna interaktioner med Scanias verkställande ledning. Dessa representanter involveras dessutom tidigt i globala initiativ för att säkerställa att medarbetarnas perspektiv beaktas.

På transnationell nivå fungerar Scania European Committee (SEC) som ett europeiskt företagsråd (EWC) i enlighet med EU-direktiv 2009/38/EG. SEC representerar alla medarbetare inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och är involverat i informations- och samrådsprocesser, främst genom sin arbetsgrupp SEC Select. Dessutom är Schweiz och länder utanför EES där Scania har 500 eller fler anställda, representerade som adjungerade ledamöter. Genom denna invalsprocess fungerar SEC i praktiken som ett globalt företagsråd, även om en sådan formell enhet inte existerar officiellt.

På nationell nivå samarbetar olika Scaniaenheter med sina respektive arbetstagarrepresentanter i enlighet med tillämpliga lagar, kollektivavtal eller andra jurisdiktionsspecifika överenskommelser.

Erbjuda gottgörelse

Scanias generella tillvägagångssätt för att tillhandahålla eller bidra till åtgärder för väsentlig negativ påverkan på arbetsstyrkan är djupt rotade i företagets åtagande om att respektera arbetstagares rättigheter och mänskliga rättigheter. Processen inleds med efterlevnad av Scanias uppförandekod, vilket sätter standarden för ett ansvarsfullt beteende och respekt för mänskliga rättigheter inom företaget. I händelse av avvikelser från dessa standarder, tillämpar Scania en strukturerad process för avvikelsehantering i linje med de principer som beskrivs i The Scania Way (se sidan 59 om visselblåsarkanaler för mer information om Scanias tredjepartsmekanismer och -processer för att åtgärda negativ påverkan).

The Scania Way är ett övergripande ramverk som förkroppsligar företagets värderingar, principer och arbetsmetoder. Det lyfter fram öppen kommunikation och kontinuerliga förbättringar och uppmuntrar medarbetarna att ta upp eventuella funderingar direkt med sina chefer eller genom interna återkopplingsmekanismer, till exempel People and Culture-organisationen.

Läs mer om The Scania Way på vår webbplats →

Hur vi jobbar med våra medarbetare

Under 2024 implementerade Scanias People and Culture-funktion (P&C) en ny verksamhetsmodell för anpassning och stöd till föränderliga affärsbehov, med betoning på samarbete, affärsvärde och enhetliga företagsövergripande insatser. En reviderad styrningsstruktur och expertgrupper (CoE, Communities of Expertise) har inrättats för att skapa en gemensam riktning och för att genomföra globala prioriteringar på ett effektivt sätt. Det innebär att P&C-kollegor på lokal och koncernövergripande nivå träffas, samverkar och prioriterar gemensamt, för att säkerställa att lokala verksamhetsbehov beaktas. Viktiga initiativ är att effektivisera processer och främja digitalisering. Insatserna syftar till att leverera konsekvent värde till verksamheten samtidigt som de stöder cheferna i deras dagliga verksamhet.



Scania erbjuder möjligheter till kontinuerlig kompetensutveckling för sina medarbetare. Under 2024 genomförde vi till exempel mentorskapsprogram för att främja karriärutveckling samt analyser av kompetensbehov för att bättre kunna skräddarsy utbildningsprogram.

Regelbundna mål och prestationsgranskningar har implementerats i syfte att anpassa individuella utvecklingsmål till organisationens mål. Dessutom förbättrades rekryterings- och introduktionsprocesserna för att säkerställa att nya medarbetare integreras i organisationen på ett effektivt sätt. Alla dessa åtgärder bidrar till en mer omfattande talangrekryteringsstrategi som syftar till att uppnå målen inom Skill Capture och framtida personalbehov.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F32480B8B4B73A4E3B8D7A13668BB

SOCIAL HÅLLBARHET

Styrning på området mänskliga rättigheter

Scania har en policy för mänskliga rättigheter som omfattar Scanias samtliga verksamheter och operativa enheter. Policyn för mänskliga rättigheter bygger vidare på Scanias arbete i fråga om mänskliga rättigheter och innehåller information om Scanias due diligence-arbete gällande mänskliga rättigheter, inklusive intressentdialog. Enligt policyn för mänskliga rättigheter måste samtliga Scaniaenheter uppfylla de krav på vederbörlig aktsamhet (due diligence) som finns beskrivna i policyn. Integreringen av due diligence-processer för mänskliga rättigheter är dock en ständigt pågående process för att inkludera dessa områden fullt ut i Scanias relevanta processer och rutiner.

Andra koncernpolicyer hänvisar till policyn för mänskliga rättigheter när det gäller krav beträffande risker och due diligence-processer för mänskliga rättigheter.

Scania har identifierat sina väsentliga människorättsfrågor, det vill säga de frågor i relation till mänskliga rättigheter som Scania betraktar som mest signifikanta, baserat på kriterierna skala, omfattning och möjlighet att åtgärda. I de väsentliga frågorna ingår bland annat områden som har varit centrala för Scanias verksamhet i flera årtionden, till exempel skäliga arbetsförhållanden, social dialog, lika möjligheter, barn- och tvångsarbete i leveranskedjan samt trafiksäkerhet. De är i linje med resultatet från 2024 års dubbla väsentlighetsbedömning (DMA).

Väsentliga frågor
Trafiksäkerhet
Hälsa och säkerhet på arbetet
Arbetstid, lön och förmåner
Barn- och ungdomsarbete
Tvångsarbete och modernt slaveri
Social dialog: föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar
Etisk dataanvändning: artificiell intelligens och teknik
Klagomåls- och åtgärdsprocess
Rättvis omställning
Diskriminering, trakasserier och lika möjligheter
Konfliktdrabbade områden och högriskområden
Påverkan på samhället
Påverkan på klimat och miljö

Scania driver insatser på området mänskliga rättigheter genom den upprättade färdplanen för mänskliga rättigheter, som är organiserat kring följande tre pelare:

- **Commit** – sätta upp tydliga handlingsplaner för att förbättra policyer och riktlinjer.
- **Know** – säkerställa att mänskliga rättigheter integreras i beslutsprocesserna.
- **Show** – förbättra Scanias förmåga att ta emot klagomål, åtgärda problem, erbjuda gottgörelse och kommunicera, med målet att öka transparensen i frågor som rör mänskliga rättigheter.

Viktiga forum för uppföljning av färdplanen för mänskliga rättigheter och riskhantering i samband med mänskliga rättigheter är styrkommittén för mänskliga rättigheter och en arbetsgrupp för mänskliga rättigheter. Båda forumen består av medlemmar från olika funktioner med uppgift att ta upp människorättsrelaterade frågor tvärfunktionellt i hela organisationen och dra nytta av medlemmarnas expertkunskaper inom olika områden.

Styrkommittén för mänskliga rättigheter har till uppgift att samordna, följa upp och ge råd om genomförandet av egna åtaganden, inklusive ramverket för mänskliga rättigheter, samt skyldigheter enligt due diligence-lagarna om mänskliga rättigheter och standarder som Scania har åtagit sig att följa. Om luckor identifieras har kommittén möjlighet att utfärda riktlinjer i form av rekommendationer. Ansvaret för att verkställa Scanias skyldigheter och åtaganden ligger dock kvar hos Scanias enheter. Styrkommittén för mänskliga rättigheter rapporterar kvartalsvis till Scanias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) och TRATONs kommitté för mänskliga rättigheter (TRATON Human Rights Committee).

Scanias due diligence-ramverk för mänskliga rättigheter för leveranskedjan

Scania fattar medvetna och informerade beslut i fråga om leverantörer, särskilt inom högrisksegment. Scania använder specifika strategier och åtgärder för att lindra åverkan med åtgärder kopplade till högriskråvaror, såsom ledningssystemet för råmaterial, hållbarhetsklassningen (S-betyg) och leverantörsutbildningar.

Scania ställer också krav på tillbörlig aktsamhet i fråga om mänskliga rättigheter.

Identifiera och bedöma faktisk och potentiell negativ påverkan
Scania har upprättat en strukturerad process för identifiering, bedömning och prioritering av risker inom vår leveranskedja. Processen inleds med en riskbedömning baserat på de relevanta branscher som ingår i Scanias upphandling och som tar hänsyn till både mänskliga rättigheter och miljörelaterade riskfaktorer. Denna bedömning görs tillsammans, inom ramen för Volkswagenkoncernen. Upphandlingssegmenten klassificeras därefter i hög-, medel- och lågriskgrupper.

En djupare analys görs även av prioriterade verksamheter och leverantörer, med beaktande av de identifierade hög- och medelrisksegmenten. Analysen inkluderar dialog med externa intressenter och resulterar i de mest väsentliga frågorna för leveranskedjan.

Stoppa, förebygga eller begränsa faktisk och potentiell negativ påverkan
Scanias ansvar för att vidta lämpliga åtgärder med anledning av en identifierad faktisk eller potentiell påverkan är beroende av på vilket sätt vi är involverade i de negativa effekterna.

När Scania **orsakar** eller kan orsaka negativ påverkan bör vi vidta de åtgärder som krävs för att stoppa eller förhindra detta.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B0D2B4B7A4E2B3BDC1358BB

SOCIAL HÅLLBARHET

När Scania **bidrar** till negativ påverkan bör vi stoppa eller förhindra vår delaktighet i detta och dessutom använda oss av vårt inflytande för att dämpa eventuell återstående påverkan.

När Scania är **direkt** involverad i en negativ påverkan genom en annan enhet, t.ex. en affärsrelation, bör vi använda oss av vårt inflytande för att förhindra och dämpa effekterna.

Kommunikation och dialog
I avsnittet om intressenter (sidan 47) kan du läsa mer om hur Scania integrerar intressentdialog i due diligence-processen.

Klagomål
Scanias process för att åtgärda negativ påverkan på mänskliga rättigheter beskrivs också i Scanias due diligence-riktlinjer för leveranskedjan. Scanias klagomålsförfaranden för leveranskedjan (SCGM) används för att behandla potentiella indikationer på att direktleverantörer eller leverantörer i leveranskedjan kan ha gjort sig skyldiga till överträdelser av uppförandekoden för leverantörer (SCoC). När någon som arbetar inom Scania får kännedom om potentiella överträdelser av uppförandekoden för leverantörer måste alla relevanta uppgifter vidarebefordras till hållbarhetsteamet inom Inköp, som är det team inom Scania som hanterar dessa fall. Relevanta interna expertfunktioner och externa intressenter konsulteras under hela processen. Alla medarbetare som arbetar med inköp utbildas dessutom i klagomålsförfaranden för leveranskedjan.

Behovet av att tillhandahålla eller begära att ett annat företag ska tillhandahålla korrigerande åtgärder kommer från klagomålsprocessen för leveranskedjan. Om det under processens gång framkommer att Scania har bidragit till den negativa effekten bör Scania bistå med avhjälpande åtgärder som är i proportion till vårt bidrag till den negativa effekten. Åtgärdandeprocessen börjar med en djupgående undersökning av incidenten, inklusive vilka de drabbade personerna är och vilka deras potentiella ytterligare sårbarheter är. Relevanta intressenter identifieras och involveras, och incidenten kan rapporteras till relevanta myndigheter. Därefter identifierar Scania berörda rättighetsinnehavares behov, vilket till exempel kan handla om kompensation, ny anställning, rehabilitering eller annat. Processen bör alltid avslutas med att nödvändiga åtgärder vidtas för att förhindra ytterligare överträdelser.

Scania kräver att alla leverantörer utarbetar och implementerar klagomålsförfaranden som är adekvata för deras respektive verksamheter och som gör det möjligt för medarbetare och andra potentiellt berörda personer att – anonymt, konfidentiellt och utan rädsla för repressalier – ta upp problem eller klagomål i relation till affärsetik, mänskliga rättigheter eller miljö. Klagomålskanalen bör utarbetas i enlighet med effektivitetskriterierna i FN:s vägledande principer och omfatta leverantörernas egen verksamhet och leverantörskedja.

Åtgärder för att hantera risker i relation till mänskliga rättigheter

Under 2024 har risker i relation till mänskliga rättigheter ytterligare förankrats i Scanias generella processer. Dessutom har det funnits ett fokus på kapacitetsuppbyggnad i högriskområden. Några exempel på viktiga insatser under året är:

- Integrering av mänskliga rättigheter i Scanias koncernövergripande riskprocess, med bland annat utbildningstillfällen för Scaniaenheter i hela världen i syfte att främja en förståelse och en förmåga att bedöma risker i relation till mänskliga rättigheter i olika sammanhang.
- Ett kapacitetsuppbyggnadsprojekt har inletts för chefer med ansvar för vårt franchisingnätverk i konfliktdrabbade områden och högriskområden (CAHRA). Syftet är att säkerställa en ansvarsfull verksamhet i linje med Scanias policyer och processer.
- Initiering av ett projekt som syftar till att, i samverkan med TRATON GROUP, stärka due diligence-processerna nedströms i CAHRA.
- Lansering av ett projekt för att utvärdera väsentlig påverkan på arbetstagare i leveranskedjan, med avseende på tvångsarbete.
- Fortsatt arbete med Marikana Coalition-projektet där syftet är att minska risken för våld och fattigdom i ett område med gruvor för brytning av platinametaller (PGM, Platinum Group Metals).

EXEMPEL

Marikana – en framtid bortom gruvdrift

För unga personer i Marikana, en stad i Sydafrikas industricentrum Rustenburg, är möjligheterna begränsade på grund av en ständig brist på skolor och utbildningsmedel. Koalitionen arbetar för att åtgärda problemet genom att göra om en oanvänd gruvbyggnad till en utbildningsanläggning. Anläggningen ska hjälpa eleverna att utveckla kompetenser och bygga upp en karriär 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 råvaror som vi behöver för att kunna producera våra fordon medför ofta miljörelaterade utmaningar och utmaningar kopplade till mänskliga rättigheter, till exempel undermåliga arbetsförhållanden och barnarbete. För att kunna skapa ett hållbart transportsystem måste Scania arbeta systematiskt med dessa utmaningar. 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 här →

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2248C6268497A4E5B82C7358888

SOCIAL HÅLLBARHET

Styrning av leverantörskedjan

För att identifiera, bedöma och minska riskerna i Scanias leveranskedja har vi delat upp arbetet i två nivåer. Den första nivån fokuserar på tier-1-leverantörer och omfattar uppförandekoden för leverantörer, S-klassificering, utbildningar, mediascreening och hållbarhetsrevisioner. Nivån beskrivs i Scanias hållbarhetshandbok för leveranskedjan. Detta dokument gäller alla enheter som har direkta relationer med leverantörer och vägleder medarbetarna i Scanias interna processer, till stöd för hållbarhetsarbetet inom Scania Procurement.

Den andra nivån utgörs av leveranskedjeövergripande tillvägagångssätt (tier-1 till tier-n) i relation till mänskliga rättigheter och dekarbonisering. Åtgärderna på den andra nivån beskrivs i Scanias due diligence-riktlinjer för leveranskedjan. I dessa riktlinjer ligger fokus på de leveranskedjeövergripande strategier som Scania tillämpar för att stoppa, förhindra och begränsa potentiella negativa effekter och åtgärda faktiska negativa effekter.

Scanias uppförandekod för leverantörer
Scanias uppförandekod för leverantörer (SCOC) omfattar alla leverantörer och underleverantörer av varor och tjänster. Leverantörer och underleverantörer ska säkerställa att kraven i Scanias uppförandekod för leverantörer implementeras i relation till samtliga av deras medarbetare, inklusive tillsvidareanställda, tillfälligt anställda, inhyrda konsulter samt andra personer som direkt eller indirekt utför arbete för de relevanta leverantörernas och underleverantörernas räkning. Scanias uppförandekod för leverantörer ingår i alla leverantörsavtal och är också tillgänglig på Scanias webbplats och Scanias leverantörsportal. Den omfattar krav inom områden som mänskliga rättigheter och arbetstagares rättigheter, hälsa och säkerhet, miljö, etik, ledning, klagomålsförfaranden för leveranskedjan samt en beskrivning av vår verifieringsprocess.

Scanias uppförandekod för oberoende distributörer (IDCC)
IDCC är ett omfattande styrningsrelaterat regeldokument som påminner om Scania SCOC och Scanias koncernpolicyer (SGP) men som styr oberoende (d.v.s. icke-Scaniaägda) företag som blivit godkända som distributörer, återförsäljare eller verkstäder.

Scania använder specifika begränsningsstrategier med åtgärder kopplade till högriskråvaror, såsom ledningssystemet för råmaterial, S-klassificering och leverantörsutbildningar. Lagar eller kollektivavtal är tillämpliga och har företräde framför IDCC. I fall där den lokala lagstiftningen är mindre strikt än IDCC ska kraven som beskrivs i detta dokument följas.

Scaniadistributörer och andra nätverksmedlemmar ska se till att IDCC blir avtalsmässigt bindande för lokalt utsedda återförsäljare och verkstäder. Dessutom ska Scaniadistributörer och andra nätverksmedlemmar sträva efter att säkerställa att IDCC blir avtalsmässigt bindande för och följs av alla andra direkta eller indirekta affärspartner, kunder och slutanvändare.

Distributören ska upprätta en årligen uppdaterad affärs- och marknadsplan som omfattar:
- Efterlevnad och etik
- Hållbarhet inklusive, men inte begränsat till, mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter, miljö och antikorruption

Bedömning av leverantörer utifrån hållbarhetsresultat

Scania använder ett S-betygssystem för att kontrollera leverantörers hållbarhetsprestanda samt identifiera möjligheter till kontinuerlig förbättring. Genom att koppla hållbarhetsprestandan direkt till urvalskriterierna för kontraktstilldelning vill vi skicka en signal till våra leverantörer och partner samt uppmuntra till samarbete så att hållbarhetsaspekter kan genomsyra leveranskedjan. Det primära målet är att ge leverantörer som ännu inte uppvisat tillfredsställande resultat möjlighet att förbättra sig och uppnå godkänt betyg snarare än att utestänga leverantörer från leveranskedjan.

Den granskning som ingår i S-betygsprocessen utförs på en riskbaserad och händelsedriven basis innan ett nytt kontrakt tilldelas. Processen baseras på ett lands-riskindex och innehåller flera steg, bland annat riskexponeringsanalys och självskattningsformulär. Resultatet av klassningsprocessen är indelat i tre betygskategorier (A, B och C): Leverantörer med betyget A eller B uppfyller våra krav i tillräcklig utsträckning och är därför berättigade att tilldelas kontrakt. Om en leverantör inte uppfyller våra efterlevnadskrav i fråga om hållbarhet, och deras S-betyg är lågt, kan en revision genomföras. Revisionsresultaten kan påverka S-betygskategorin både positivt och negativt, och kan resultera i ett C-betyg. Leverantören måste då vidta åtgärder för att förbättra sitt betyg för att komma i fråga vid kontraktstilldelning. Målet är att de flesta av våra leverantörer ska ha betyg A.

Leverantörernas hållbarhetsprestanda bedöms på riskbasis och med hjälp av revisioner. Leverantörer som genomgår denna granskning med ett poängresultat som understiger 100 procent, tilldelas förbättringsåtgärder. Om poängresultatet är under 80 procent registreras dessa åtgärder i en plan. Åtgärdsimplementering avtalas med leverantören och följs sedan upp. Beroende på vilka åtgärder som krävs måste leverantören implementera planen senast inom sex månader. Om leverantören får ett revisionsresultat som understiger 60 procent genomförs en ny revision efter att åtgärdsprogrammet har implementerats.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B3D2B4B7AAE2B2BDC1358B8B

Mål

95%
av omsättningen från godkända leverantörer (på A&B-nivå) till 2040.

Under 2024 har Scania reviderat S-betygsmodellen och de relaterade målen. Detta resulterade i nya mål som är kopplade till riskprioriteringen, baserat på leverantörernas omsättning för föregående år. Ett kortsiktigt mål för 2024 var att nå 83 procent. För 2040 är målet 95 procent. S-klassificeringsindikatorn definieras som den procentandel av totalomsättningen som de positivt rankade (A eller B) står för av totalomsättningen för samtliga leverantörer i analysgruppen (A, B, C och "-"), med avseende på leverantörer inomfordonsindustrin och leverantörer inom indirekta inköp. I slutet av 2024 hade SEU (Scania Europe) uppnått målet och hamnade på 90 procent, medan SLA (Scania Latin America) nådde ett resultat på 98 procent.

System för hantering av råvaror

Scania har infört ett due diligence-system för hantering av råvaror i enlighet med OECD:s riktlinjer (detta har gjorts genom samarbete inom Volkswagenkoncernen). Det syftar till att identifiera, bedöma och begränsa faktiska och potentiella risker i relation till mänskliga rättigheter i leveranskedjorna för råvaror uppströms. Under rapporteringsåret har Scania fokuserat på batteriråvaror, konfliktmaterial och naturgummi.

Rättvis logistik

För Scania innebär hållbara transporter inte bara att minska vår miljöpåverkan. Här ingår även att samarbeta med logistikleverantörer som upprätthåller och främjar om förares grundläggande mänskliga rättigheter och arbetsvillkor. Rättvis logistik är ett koncept som Scania tillämpar i sitt logistiknätverk varje dag.

Med rättvis logistik avser Scania förfaranden som innefattar etiska inköpsprocesser och respekt för mänskliga rättigheter. Vi ser till att göra saker och ting rätt – från de första inköpen och genom hela värdekedjan: från leveranserna av de varor som behövs i vår produktion och till dess att våra produkter levereras till slutkunderna på våra försäljningsställen. På så sätt arbetar vi proaktivt med våra leverantörsrelationer för att säkerställa att vårt logistiknätverk är hållbart genom hela värdekedjan.

I Scanias arbete för en rättvis logistik ingår till exempel att vi är medlem i CSR Europes Responsible Trucking Group-initiativ, som främjar god hälsa, välbefinnande, jämlikhet, skäliga arbetsförhållanden och utvecklingsmöjligheter för förarna i det europeiska nätverket. Gruppen har tagit fram sociala riktlinjer för lastbilstransporter, vilka innefattar krav och mål för logistikleverantörer i fråga om arbetsvillkor och affärsetik. Riktlinjerna tar upp perspektiv som trakasserier och övergrepp, arbets- och vilotider, ersättning och förmåner, hälsa och säkerhet samt lokaler och trafiksäkerhet. Responsible Trucking Group har även lanserat årliga enkäter för förare, i syfte att undersöka deras arbetsförhållanden och välbefinnande. Resultaten från undersökningen ligger till grund för Scanias agerande för att uppnå en rättvis logistik.

Scania går därmed i spetsen för ett införande av högre sociala standarder som ska leda till bättre arbetsvillkor för lastbilsförarna. Ett exempel är att vi fokuserar på trafiksäkerhet inom logistiken genom att anlita logistikleverantörer som håller sina lastbilar i gott skick, respekterar reglerna för kör- och vilotider samt tillämpar drog- och alkoholpolicyer.

EXEMPEL

Scanias principer för rättvis logistik

Vi har tagit fram principer för rättvis logistik, som vägleder oss i vår verksamhet.
Dessa är:

- Vi samarbetar med leverantörer som upprätthåller förarnas mänskliga rättigheter.
- Vi är ansvariga för vår påverkan på förarnas arbetsförhållanden och trafiksäkerheten i logistiken.
- Vi uppvisar integritet genom att samarbeta med leverantörer som följer alla lagkrav.
- Vi visar respekt genom att använda oss av rättvisa och etiska metoder som prioriterar förares välbefinnande.

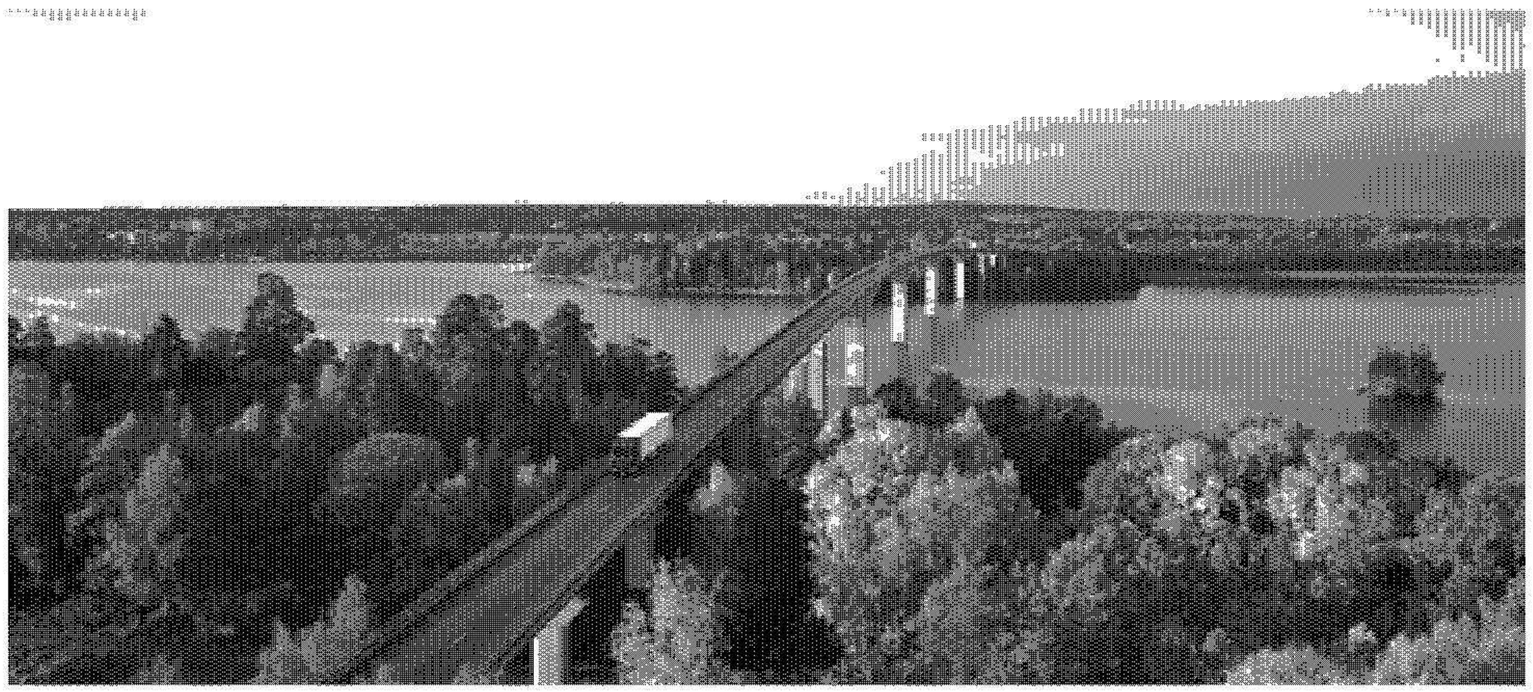
Principerna är fast förankrade i Scanias dagliga arbete, bland annat i anbudsprocesserna vid val av nya leverantörer och i de hållbarhetsrevisioner som utförs på leverantörer.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F732B8CD2B4972AE0E98D71355B2B

SOCIAL HÅLLBARHET

Våra krav på rättvis logistik – exempel

- Transportföretag som samarbetar med Scania måste betala sina förare löner som går att leva på och som följer lagen.
- Vi anlitar endast primära leverantörer (tier 1) för våra logistikflöden, d.v.s. endast en nivå av underleverantörer är tillåtet och därmed högsta möjliga transparens och efterlevnad av mänskliga rättigheter i hela transportvärdekedjan.
- Övertidsersättning ska betalas ut till alla förare som arbetar utöver ordinarie arbetstid.
- Förarna ska ha goda förutsättningar för sömn samt tillgång till vilofaciliteter under veckovilan.



Trafiksäkerhet

Vi på Scania arbetar hårt för att förbättra säkerheten för alla trafikanter. Genom att investera i den senaste säkerhetstekniken, implementera säkerhetslösningar och bidra till dess användning genom hela värdekedjan, är vår ambition att bidra till de globala insatserna för att minska antalet dödsolyckor i trafiken. I samarbete med externa organ arbetar vi för att inta en ledande roll i uppbyggnaden av ett säkrare och mer hållbart transportsystem för framtiden. Samtidigt som vi förbättrar våra egna standarder.

Det ska finnas förutsättningar och säkerhetslösningar som hjälper till att skydda förare och last i olika situationer, både med avseende på fysisk säkerhet och för att förhindra förluster av gods. När det gäller själva körningen har vi säkerhetslösningar och system på nivå ett, som **assisterar och varnar** föraren i olika scenarier och på så vis gör körningen säkrare. Nivå två består av **kollisionsundvikande lösningar**, där systemen ingriper om en olycka är nära förestående och därmed förhindrar att olyckan inträffar eller begränsar skadorna av den. Nivå tre handlar om **krockskydd**, där systemen minskar effekterna av en olycka. Detta kan vara genom lösningar som säkerhetsbältet, vår starka och säkra hyttstruktur och sidokrockkudden, som vid en vältolycka är ett effektivt hjälpmedel. Andra system för passiv säkerhet är bromsar, stabiliseringssystem och krockstruktur. Den sista nivån ger stöd när en krock redan inträffat, exempelvis genom att se till att det går att lämna fordonet eller förse räddningspersonal med information.

Läs mer på webbplatsen →

EXEMPEL

Trafiksäkerhetsindex

Som en del av Scanias engagemang för trafiksäkerhet har vi arbetat med FIA Road Safety Index. Inledningsvis fokuserade vi på verksamheten i Sverige, och mer specifikt på värdekedjan och fotavtrycket, även om de flesta av områdena går att tillämpa på global nivå. Värdekedjeanalysen har gett oss värdefull information för en bättre kartläggning och gett insikter om vår inflytandesfär. Scania möjliggör transporter genom att sälja fordon men också genom varuinköp, tjänsteresor och pendling. Dessutom utvärderade vi styrningsstrukturen för området trafiksäkerhet. Scania har fått det högsta betyget med 3 stjärnor och är det första företaget inom tunga fordon som ackrediterats. Slutligen definierade vi ett mätvärde för olycksfall i värdekedjan för att driva arbetet med visionen om noll olyckor, vilket är Scanias långsiktiga trafiksäkerhetsmål.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324BC6B2B4B73A4E5B8DC1355888

AFFÄRSETIK OCH REGELEFTERLEVNAD



Syftet med de insatser och initiativ som Scania genomför inom affärsetik och regelefterlevnad är att identifiera, förebygga, upptäcka och åtgärda efterlevnadsrisker som verksamheten utsätts för runt om i världen.

De viktigaste områdena när det gäller affärsetik och regelefterlevnad är korruption, pengatvätt, antitrust/konkurrenslagstiftning och mänskliga rättigheter. Scania Group Compliance är en central funktion med regional räckvidd som hanterar Scanias program för regelefterlevnad och affärsetik. En av funktionens uppgifter är att erbjuda råd, stöd och utbildning i affärsetiska frågor. Scanias program för regelefterlevnad har en riskstyrd utformning och används globalt i organisationen.

Läs mer om hur affärsetik införlivas i Scanias bolagsstyrningsprocesser på sidan 88 →

Policyer gällande ansvarsfullt företagande

Vi upprätthåller en hög etisk standard oavsett var i världen vi verkar. Scanias uppförandekod gäller alla medarbetare och bildar ett övergripande ramverk som bland annat innehåller vägledning om förväntat beteende i olika situationer. Alla nya medarbetare ska läsa uppförandekoden och de högsta cheferna måste varje år intyga att de följer den.

Scania har flera koncernövergripande policyer och uppförandekoder som omfattar väsentliga frågor inom ansvarsfullt företagande:

- Hantera donationer och sponsring
- Förhindra penningtvätt och finansiering av terrorism
- Följa konkurrenslagstiftningen
- Hantera gåvor, gästfrihet, inbjudningar till event och smörjmedelsbetalningar (facilitation payments)
- Visselblåsning och interna utredningar
- Due diligence-efterlevnad
- Mänskliga rättigheter (läs mer på sidan 53)
- Intressekonflikter
- Uppförandekod (läs mer på sidan 47)
- Uppförandekod för oberoende distributörer (läs mer på sidan 55)
- Uppförandekod för leverantörer (läs mer på sidan 55)

Utbildningar i ansvarsfullt företagande

Kommunikation och medarbetarutbildning är avgörande delar i Scanias förebyggande arbete för efterlevnad och hållbarhet på alla nivåer i organisationen. Scania genomför regelbundet utbildningar, både fysiskt och online, i olika ämnen kopplade till regelefterlevnad, till exempel antikorruption, penningtvätt, antitrust-/konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter.

Uppförandekodsutbildningen är obligatorisk för alla medarbetare i Scanias verksamheter och ska repeteras med jämna mellanrum.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF3248C62B487AAE058D21399888

AFFÄRSETIK OCH REGELEFTERLEVNAD

Ett riskbaserat synsätt tillämpas som grund för vem som behöver genomgå vissa utbildningar utifrån olika medarbetargrupper. Risknivån bestäms baserat på riskexponeringen. Alla tjänstemän betraktas som högrisk i fråga om korruption och mutor och omfattas därmed av utbildningar inom antikorruption, vilka måste genomföras vart tredje år. Dessutom måste medarbetare som på grund av sina arbetsuppgifter och ansvarsområden utsätts för en större risk i relation till penningtvätt – exempelvis genom att medverka i betalningsprocesser eller har kontakt med kunder, återförsäljare och leverantörer – delta i en obligatorisk utbildning om förebyggande av penningtvätt.

Scania tillhandahåller fysisk utbildning och onlineutbildning för Scaniamedarbetare i relation till hanteringen av visselblåsarärenden, visselblåsares rättigheter och principerna för skydd av visselblåsare. I tillägg till Scanias visselblåsarsystem genomförs, inom ramen för efterlevnadsprogrammet, utbildningar i regelefterlevnad för att öka medvetenheten om företagets policyer på detta område.

Bekämpning av mutor och korruption

Scania har nolltolerans mot korruption och oetiska affärsmetoder. Scania ingår i FN:s företagsnätverk Global Compact och följer dess tio principer, inklusive den för antikorruption. Dessutom är Scania stödjande medlem i Institutet Mot Mutor (IMM) och medlem i Transparency Internationals svenska näringslivsforum, Business Integrity Forum.

Bedömning och hantering av risker är en viktig del i Scanias arbete för regelefterlevnad. Korruption och andra affärsetiska risker, som inkluderar en negativ påverkan på mänskliga rättigheter, omfattas av Scanias riskprocess, vilken genomförs regelbundet i hela verksamheten. Dessutom genomförs på regelbunden basis en mer omfattande och detaljerad riskbedömning i fråga om regelefterlevnad, med fokus på korruption, penningtvätt, antitrust-/konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter.

Visselblåsning

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, affärspartner eller andra externa parter. Det gör att vi kan utreda och stoppa överträdelserna och vid behov vidta avhjälpande och disciplinära åtgärder. I detta avseende är visselblåsarsystemet ett viktigt verktyg. Visselblåsarsystemet är tillgängligt för alla Scaniamedarbetare och tredje part och består av flera olika rapporteringskanaler.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C62B4877AE0E08D71398B8B

AFFÄRSETIK OCH REGELEFTERLEVNAD



Scaniamedarbetare har möjlighet att vända sig direkt till funktioner inom Scania, till exempel de egna chefsledet, People and Culture-funktionen (på lokal eller central nivå), Group Internal Audit, Corporate Security, Group Compliance samt lokalt eller regionalt utsedda kontaktpersoner. Den mottagande funktionen vidarebefordrar sedan uppgifterna till de särskilda visselblåsnings-funktionerna i enlighet med Scanias interna rutiner. Andra tillgängliga kanaler är lokala kanaler för koncernbolagen, kanaler kopplade till TRATONs utredningsfunktion, TRATONs Speak Up!-verktyg och Volkswagens hotlinefunktion. Rapporter kan göras när som helst och på vilket språk som helst. Information om visselblåsarsystemet finns både på Scaniakoncernens webbplats och på intranätet.

Visselblåsarsystemet är utformat för att skydda både visselblåsare och berörda personer. Alla utredningar utgår från de grundläggande principerna om respekt för visselblåsares rätt till konfidentialitet, och Scania tillämpar principen om att alla är oskyldiga tills motsatsen bevisas i de utredningar som genomförs. Alla uppgifter som inkommer via visselblåsarsystemet granskas, utan dröjsmål och på ett taktfullt sätt och behandlas alltid med högsta konfidentialitet.

Scania har en etablerad rutin för att genomföra internutredningar gällande tips om potentiella oegentligheter som Scaniamedarbetare begått och som rapporterats via visselblåsarsystemet. Alla dessa utredningar hanteras av Group Investigation Office och genomförs i enlighet med tillämpliga lagar och policyer. Särskilda funktioner inom Group Compliance, Group Security, Group Internal Audit, Group Legal Affairs och People and Culture kan vid behov bistå i utredningarna. Andra ärenden som skickats in via visselblåsarkanalerna och som rör exempelvis leverantörer, affärspartner och andra externa parter skickas utan dröjsmål vidare till andra interna funktioner. Ett tips utreds först efter noggrann faktagranskning och endast om det föreligger en skälig misstanke om en regelöverträdelse, en etisk oegentlighet eller någon annan typ av överträdelse.

Efter att en rapport mottagits får visselblåsare först en bekräftelse på att Group Investigation Office mottagit ärendet, som sedan bedöms med avseende på potentiella risker och klassificeras baserat på den potentiella allvarlighetsgraden för tipset. Här ingår att ställa förtydligande frågor om det inrapporterade ärendet och samla in tillgängliga uppgifter, i synnerhet från visselblåsarna. Om den initiala bedömningen visar grund för misstanke om en överträdelse inleds en utredning av en särskild utredningsenhet inom Scania. Därefter görs en rättslig bedömning av utredningens resultat.

Om en överträdelse kan bekräftas, kommer lämpliga disciplinära åtgärder att rekommenderas. Scania Group Investigation Office presenterar resultatet och tillhörliga disciplinära åtgärder för disciplinkommittén. Disciplinkommittén består av Head of Group Compliance, Head of Global Labour Law och VD:n för det Scaniabolag där personen i fråga är anställd. Disciplinkommittén har dessutom stöd av lokala HR-representanter.

Scania har nolltolerans mot repressalier och påtryckningar mot visselblåsare. Ett misstänkt fall av repressalier mot visselblåsare betraktas som en överträdelse i sig och hanteras med högsta prioritet. En viktig åtgärd för att skydda visselblåsare mot repressalier är att ge dem möjlighet att lämna rapporter och kommunicera på ett konfidentiellt sätt. Dessutom behandlas alla uppgifter som tas emot via visselblåsarsystemet, däribland uppgiftslämnarens identitet, alltid med högsta konfidentialitet.

Under 2024 tog Scania emot 196 uppgifter om oegentligheter, av vilka cirka 37 procent utreddes vidare som potentiellt allvarliga regelöverträdelser. Av utredningarna som gjordes under året ledde 16 procent till disciplinära åtgärder och 32 procent resulterade i förslag till avhjälpande åtgärder.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF328C6258497A4E0E58D71355B2B

AFFÄRSETIK OCH REGELEFTERLEVNAD

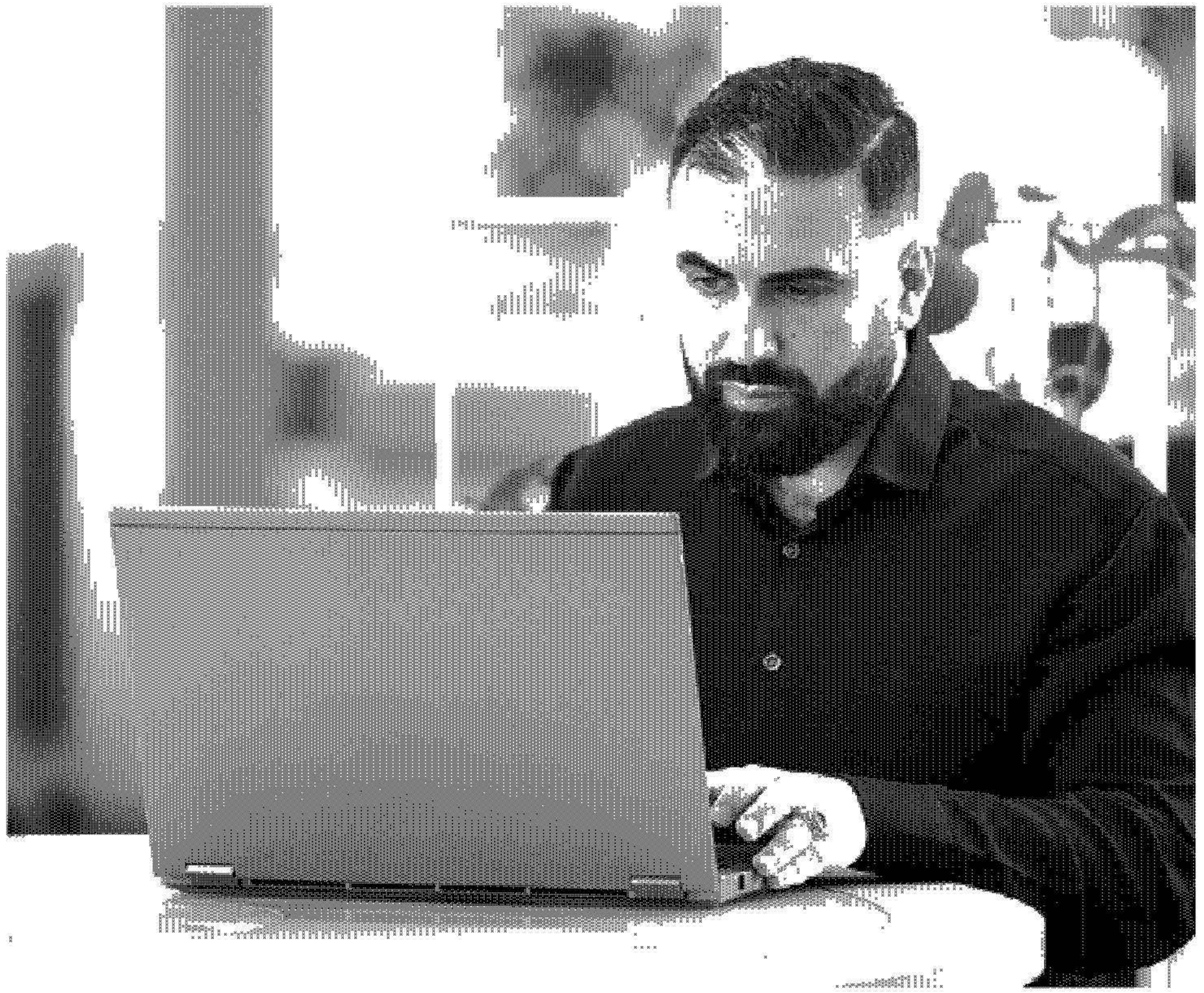
Opinionsbildning och lobbyverksamhet

Scanias arbete inom opinionsbildning och lobbyverksamhet handlar om att använda vårt inflytande för att stödja omställningen till ett hållbart transportsystem. I detta omfattande arbetssätt ingår flera olika nyckelelement.

- Vi engagerar oss i opinionsbildning och påverkansarbete genom dialog med beslutsfattare och intressenter med målet att bidra till politiska mål samt uppnå bättre reglering och därmed bättre regelefterlevnad.
- Vi lägger stor vikt vid nätverkande samt att bygga och upprätthålla relationer med beslutsfattare, intressenter och samhället.
- Vi stöder vår organisation i att bättre förstå och påverka den politiska miljön.

Att säkerställa ett konsekvent och väl avvägt budskap inom detta område är även det en prioriterad fråga, och här vägs också marknads-, policy- och teknikrelaterade aspekter in. Vi strävar efter att behålla och stärka vår roll som en viktig samhällsaktör på lokal, nationell och global nivå. Scania fungerar dessutom som en representativ röst i branschorganisationer, vilket stärker vår närvaro och vårt inflytande inom branschen.

Samarbeten har en viktig roll i Scanias strategi. Vi strävar efter att initiera och upprätthålla långsiktiga samarbeten med både privata och offentliga aktörer för att stärka vår politiska agenda och affärsutveckling. Genom dessa partnerskap ökar Scania sin trovärdighet och genomslagskraft i påverkansarbetet, breddar omfattningen och förstärker budskapet. Genom att delta aktivt i olika samarbeten får Scania möjlighet att påverka andra i fråga om hållbara transporter, hantera budskap och aktiviteter och därmed få en djupare förståelse för andra aktörers utmaningar och planer kring utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F734B0025A6172A4E0E59D7135888B

HÅLLBARHETSINDEX

Scania är fast beslutna om att ha en transparent hållbarhetsredovisning, med målet att ge våra intressenter regelbunden och relevant information om Scanias hållbarhetsarbete.

Hållbarhetsredovisning i enlighet med årsredovisningslagen (NFRD)

Alla Scanias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter runtom i världen omfattas av denna rapport.
I detta avsnitt 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	11–12
Scanias strategi	20–23
Hållbarhetsrisker	28–31, 53, 98–109
Hållbarhetsnyckeltal	35–57

Läs mer om vårt sätt att arbeta och hur vi styr verksamheten och använder policyer inom följande områden:

Miljö	32–45
Medarbetare	46–61, 65
Socialt ansvarstagande	25–27, 46–61
Mänskliga rättigheter	25–27, 46–61
Korruption	58–60

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. Mer information om exempelvis hur väl Scania uppfyller taxonomikriterierna finns på sidorna 72–80.

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Scania AB (publ), org.nr 556184-8564

Uppdrag och ansvarsfördelning
Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2024 på sidorna 24–80 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024.

Granskningens inriktning och omfattning
Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

Uttalanden
En hållbarhetsrapport har upprättats.

Vid datumet för den elektroniska signaturen

Ernst & Young AB

Helene Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F324B0DBA872AFE0B9D1358B2R

REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR HÅLLBARHET

Allmänna redovisningsprinciper

Redovisningsperioden för Scanias års- och hållbarhetsredovisning är 1 januari 2024 till 31 december 2024.

Scanias målsättning är att ha global, kvalitetssäkrade data som är i linje med vår finansiella rapportering, med målet att utöka hållbarhetsredovisningen och förbättra kvaliteten på inhämtade data.

Inom hållbarhetsredovisningen hänvisar vi till vår industriella verksamhet (omfattar produktionsanläggningar, forskning och utveckling och logistik) och vår kommersiella verksamhet som täcker de kommersiella enheterna. Nya förvärv eller sålda enheter inkluderas i hållbarhetsredovisningen genom verksamhetens ordinarie struktur för rapportering. När nya enheter implementeras i Scanias system (t.ex. Quentic och HFM) är dessa skyldiga att rapportera data (t.ex. miljöinformation och medarbetardata) retroaktivt, med början då enheten inledde sin verksamhet.

Några av enheterna som arbetar med finansiella tjänster (Financial services), och som nu är en del av Traton Groups struktur (Traton Financial Services), ingår i Scanias energirapportering. Det beror på att de delar lokaler med Scania. Det är inga väsentliga belopp i relation till de totala siffrorna.

Rapporteringens omfattning

En analys från 2024 visar att omfattningen av vår hållbarhetsrapportering är densamma som omfattningen av den finansiella rapporteringen, med undantag för de redovisningsenheter som enbart används i finansiella syften. Våra produktionsenheter i Kina är undantagna från miljösiffrorna för 2024 eftersom de fortfarande är under uppbyggnad. Dock är de kinesiska kommersiella entiteterna inkluderade. Alla kinesiska enheter är inkluderade i växthusgasutsläppen för scope 3 och datapunkterna för social information.

Scania har inga intresseföretag som vi har operativ kontroll över och därför rapporteras ingen miljödata (växthusgasutsläpp i scope 1 och 2) för dessa enheter. Scania har tre joint ventures: ett där vi har operativ kontroll, ett som är exkluderat från miljöredovisningen eftersom dess bidrag till koncernens sammanlagda data inte är väsentligt, samt ett i Kina som exkluderats från miljörapporteringen av samma anledning som ovan nämnda produktionsenheter i Kina.

Generell metod för uppskattning

Uppskattningar gällande miljödata används när de ger användbar information till intressenter och representerar innehållet i de fenomen som de är tänkta att presentera. De används i händelse av att aktuella data inte hinner samlas in i tid till årsredovisningen, när Scania inte har några aktuella data för en viss datapunkt eller när uppskattningar ger bättre datakvalitet än eventuella tillgängliga data.

Redovisningsprinciper per ämne

Energiförbrukning och växthusgasutsläpp inom scope 1 och 2

Växthusgasutsläpp från scope 1 och 2 samlas in från alla industriella anläggningar och det kommersiella nätverket. Scania beräknar och rapporterar växthusgasutsläpp i enlighet med Greenhouse Gas (GHG) Protocol. För konsolidering tillämpas ett operativt tillvägagångssätt, och Quentic-plattformen används för datainsamling. Scania redovisar koldioxidekvivalenter (CO_2e), inklusive koldioxid (CO_2), metan (CH4) och kvävedioxid (N20). Utsläppen beräknas med hjälp av olika emissionsfaktorer, effektiva värmevärden och GWP-värden från IPCC[1]. (2006 IPCC Guidelines, AR4, 2007. AR5 2014 används för CH_4 och N20.) Dessutom används emissionsfaktorer från IEA[2] (2020) för beräkning av utsläpp i scope 2. För fjärrvärme i Sverige används emissionsfaktorer från Energiföretagen Sverige. För produktionsorterna i Frankrike och Polen används emissionfaktorer direkt från leverantörerna och för våra kommersiella enheter är faktorerna landbaserade och kommer från IEA. Biogena utsläpp kopplade till scope 2 beräknas med hjälp av emissionsfaktorer från VDA[3]. Det är inte alla geografiska platser som omfattas av VDA och därför används en genomsnittlig emissionsfaktor för platser som inte omfattas.

Scope 2-utsläppen beräknas baserat på både den marknadsbaserade och den platsbaserade metoden i enlighet med GHG-protokollet Scope 2 Guidance. För marknader där vi köper fossilfri el används den marknadsbaserade metoden, vilket är fallet för vår industriella verksamhet (med undantag för RPC, Regional Product Center, i Taiwan), medan den platsbaserade metoden används på marknader där vi inte köper fossilfri el.

För december görs uppskattningar av energiförbrukningsdata och växthusgasgasutsläpp i scope 1 och 2 för enheter i den industriella verksamheten. För Lots Group finns faktisk data tillgänglig och används för hela året. Uppskattningarna baseras på faktisk data från föregående år för samma period. För enheter inom den kommersiella verksamheten har estimat gjorts för hela kvartal 4 baserat på faktiska siffror från föregående period och är justerat med den procentuella variansen mellan kvartal 1 och kvartal 3 2024 och samma period 2023. Detta för att kunna räkna in skillnader

1 IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change
2 IEA – Energimyndigheten (International Energy Agency)
3 VDA – (Tyska fordonsindustrin sammanslutning (German Association of the automotive industry)

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B0B2B4B73A4E3B2B0D1365B2B

REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR HÅLLBARHET

under året som skett med hänsyn till olika dekarboniserings initiativ, ändringar i marknadsaktivitet och klimatrelaterade faktorer.

Växthusgasutsläpp 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 och 15 (uppströms: leasade tillgångar, nedströms transporter och distribution). I enlighet med GHG-protokollet ingår kategori 3.8 redan i beräkningarna för scope 1 och 2. Kategori 3.9 ingår i beräkningen för kategori 3.4. Kategori 13 ingår i beräkningen av kategori 11. Kategorierna 1 och 11 är källor till 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. När det gäller beräkningar av växthusgasutsläpp finns det ofta en inneboende osäkerhet på grund mätmetoderna, ofullständig vetenskaplig kunskap om emissionsfaktorer och avsaknad av specifika data, vilket gör att det krävs uppskattningar 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. Materialinformationen kommer från de internationella globala datalagret för material (IMDS) och ger en detaljerad nedbrytning av materialen som används i våra produkter, detta kombineras med information i våra LCA system (från Sphera) för att räkna ut koldioxidpåverkan (CO_2e). Samma metod används för våra motorer och andra fordonsprodukter (växellådor, batterimotorer och andra komponenter). Påverkan från reservdelar och förpackningsmaterial är också inkluderad.

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.

Kategori 4 Transport och distribution uppströms
Utsläpp från inkommande och utgående logistik med data hämtad från Quentic. Metoden är i linje med ISO14083 och GLEC ramverket.

Kategori 5 Avfall som genereras i verksamheten
Beräknat baserat på rapporterad data för avfall som producerats i industriverksamheten. Nya emissionsfaktorer används för 2024 och historisk data har räknats om.

Kategori 6 Affärsresor
En resepåverkansmodel i enlighet med TIM metoden används för att estimera påverkan från flyg. Metoden baseras på Annex 1.A.3.a aviation 2019 som publicerats av den Europeiska miljö organisationen (EEA). Utsläpp som genererats på hög höjd är inräknat genom att använda ett strålningskraftsindex på 3.

Kategori 7 Medarbetare som pendlar
Uppskattning som är baserad på den genomsnittliga medarbetaren och genomsnittet för bil och resväg för Scanias medarbetare globalt beräknat efter geografi där medabetaren är placerad.

Kategori 8 Leasade tillgångar uppströms
Inkluderat i Scope 1 och 2 beräkningarna

Kategori 9 Transport och distribution nedströms
Inkluderad i kategori 3.4

Kategori 10 Bearbetning av sålda produkter
Scania utgår från följande antagande: utsläppen för produktion per fordon är desamma som för bearbetning av sålda produkter per fordon. För detta antagande räknas utsläppen från grön el under produktionen som blandat nät. Beräkningen tar hänsyn till volymerna av sålda fordon.

Kategori 11 Användning av sålda produkter
Kategori 11 står för merparten av vårt scope 3: totala växthusgasutsläpp i värdekedjan. Utsläpp av koldioxidekvivalenter från produkter beräknas för alla lastbilar, bussar, Power Solutions och drivlinekomponenter som Scania producerar globalt under ett kalenderår. För att beräkna utsläppen i användningsfasen beaktas antalet produkter, energiförbrukning, emissionsfaktorer för växthusgaser "well-to-wheel" samt förväntad användning under fordonets livslängd.

Kategori 12 Resthantering av sålda produkter
Resultaten från livscykelanalyser gjorda 2024 har utförts i enlighet med ISO 14040/44. Används för att beräkna utsläppen vid slutet av livslängden för sålda produkter. Historisk data har räknats om baserat på nya emissionsfaktorer.

Kategori 13 Leasade tillgångar nedströms
Utsläpp från fordon som leasas av en kund ingår i kategori 3.11.

Kategori 14 Franchising
Franchising inkluderar de verkstäder Scania inte äger. Data från Quentic används från värt globala kommersiella helägda nätverk för att få information från en genomsnittlig verkstad som sedan multipliceras med antalet globala verkstäder Scania inte äger.

Kategori 15 Investeringar
Beräkningen utgörs av ett urval av de investeringar som ger störst påverkan på växthusgasutsläppen. Scope 1 och 2 beräknas sedan för de valda investeringarna baserat på Scanias andel och utsläppsinformation från bolaget.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF3246D2B4B72A4E2B3D213988B

REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR HÅLLBARHET

Scope 3 Science Based Target
Inom scope 3 kategori 11 har Scania ett godkänt vetenskapsbaserat mål som är i linje med det scenario där uppvärmningen understiger 2 grader Celsius och som slagits fast i Parisavtalet i enlighet med Science Based Targets-initiativet (se sidan 33). Detta är ett intensitetsmål som är baserat på ett "från källa till hjul" perspektiv (well-to-wheel) och mäts i CO_2-ekvivalenter per kilometer. Utsläppen beräknas utifrån driftdata från uppkopplade fordon och serviceavläsningar. 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.

Förorening av luft och vatten
Scania redovisar utsläpp av föroreningar till luft från produktionsanläggningar för vilka det tillämpliga tröskelvärdet som anges i bilaga II till förordning (EG) nr 166/2006 överskrids. För 2024 är det endast enheter inom den industriella verksamheten som överskrider detta tröskelvärde. Scania har för år 2024 analyserat vilka av de föroreningar som finns listade i det europeiska registret över utsläpp (E-PRTR) som överskrider tröskelvärdet. Man har identifierat tre substanser vars utsläpp i luften överskrider tröskelvärdet: klorfluorkolväten (HCFC), lättflyktiga organiska ämnen utan metan (NMVOC) och bensen. Faktisk data används för att rapportera luftföroreningar. För utsläpp till vatten påvisades inga föroreningar som överskrider tröskelvärdet.

Vatten
Scania redovisar mätvärden i relation till vattenanvändning. 2024 är det första året som Scania samlar in och utför kvalitetskontroller på central nivå gällande vatten från den kommersiella verksamheten. Därför finns det ingen data från tidigare år att använda som underlag till variationsanalyser. Scania inser att datakvaliteten för det första årets rapportering är en utmaning och implementerar centrala kontroller för att förbättra datakvaliteten över tid.

Uppskattningar gällande vattenrelaterade data görs för december för den industriella verksamheten och för kvartal 3 och 4 för den kommersiella. För den kommersiella verksamheten är estimat för kvartal 3 och 4 baserat på kvartal 1 och 2 samma år. Större delen av datan för kvartal 1 och 2 för kommersiella organisationen är faktisk data men runt 13 procent är estimat. Detta estimat är baserat på antalet produktionstimmar och ett genomsnittlig vattenanvändning per timme för liknande enheter i samma region.

Vatten som återvunnits och återanvänts är endast tillämpligt för den industriella verksamheten.

Avfall
2024 är det första året som Scania samlar in och utför kvalitetskontroller på central nivå gällande avfall från den kommersiella verksamheten. Därför finns det ingen data från tidigare år att använda som underlag till variationsanalyser. Scania inser att datakvaliteten för det första årets rapportering är en utmaning och implementerar centrala internkontroller för att förbättra datakvaliteten över tid.

Uppskattningar gällande avfallsrelaterade data görs för december för den industriella verksamheten och för kvartal 3 och 4 för den kommersiella. Estimaten baseras på datan från kvartal 1 och 2. Delar av kvartal 1 och 2 datan från kommersiella enheterna är också estimerad baserat på antalet arbetade timmar och den genomsnittliga volymen avfall som uppkommer per timme. Använd data är från en liknande enhet inom samma region.

Medarbetardata
I medarbetardata ingår hela Scanias verksamhet i linje med koncernredovisningsperspektivet. Det inkluderar enheterna i industriella och kommersiella verksamheter för företag som är helt konsoliderade av Scania. Inom Scanias finansiella rapportering ingår heltids- och deltidsanställda liksom konsulter. Dessa grupper rapporteras separat i hållbarhetsrapporten. Merparten av medarbetarinformationen samlas in via systemet för finansiell redovisning (HFM) och vissa uppgifter för svenska enheter kompletteras från lönesystemet SD Worx payroll system. För beräkning av antalet anställda används hela personalstyrkan per den 31 december och inte bara heltidsekvivalenter.

I Scanias definition av tillsvidareanställda ingår medarbetare som är långtidssjukskrivna, långtidsfrånvarande, trainees och lärlingar. Anställningsavtal ska innehålla information om överenskommen minimiarbetstid. Nolltimmarskontrakt är inte tillåtna inom Scaniakoncernen.

Med icke-anställda i den egna arbetskraften avses personal som arbetar på Scanias utan att ha ett anställningsförhållande med Scania exempelvis tillfällig personal, konsulter och egenföretagare (enskilda entrepreneurer som gör tjänster åt Scania).

Personalomsättningen består av antalet och andelen medabetare som lämnat Scania frivilligt eller genom uppsägning, pensionering eller dödsfall. Beräkningen baseras på den genomsnittliga siffran för antalet medarbetare inom respektive rapporteringsperiod (31 December 2023 till 31 December 2024).

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73248C0D5487A4E2C58DC1395B2B

REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR HÅLLBARHET

Indikatorer för mångfald
Data från SD Worx-systemet användes som underlag för rapporten för svenska enheter, med avseende på köns- och åldersfördelning. På grund av sämre datakvaliteten användes antaganden för att dela in medarbetarna i olika åldersskluster, vilket kan göra att klassificeringarna för runt 2 procent av det totala antalet anställda är osäkra.

Skäliga löner
Med utgångspunkt i ESRS-lagstiftningen redovisar Scania de länder där vissa anställda tjänar under det tillämpliga riktmärket för skäliga löner och procentandelen anställda som tjänar under detta riktmärke för vart och ett av länderna.

I den jämförande analysen används följande antagande: inom EES används det ESRS-definierade mätvärdet för "skälig lön", vilket är minimilönen för medlemsstaten i fråga. Om det inte finns någon minimilön tillämpas det närmevärde som föreskrivs av ESRS. För länder utanför EES används databasen för levnadslön från WageIndicator Foundation, vilket ger en godkänd skälig levnadslön för alla länder utanför EES.

Kollektivavtalstäckning
Andelen medarbetare som omfattas av kollektivavtal beräknas med information från våra fabriker och manuellt rapporterad årlig data från marknaderna, detta kan påverka datakvaliteten eftersom tolkningarna av vad som utgör ett kollektivavtal kan skilja sig åt geografiskt. Eftersom detta är ett viktigt nyckeltal och fokusområde för Scania fortsätter vi med redovisningen medan vi stegvis förbättrar datakvaliteten och insamlingsprocessen.

Hälsa och säkerhet
Siffrorna för hälsa och säkerhet samlas in via TIA, vårt system för incident- och riskhantering, i kombination med vårt system för finansiell rapportering (HFM). Siffrorna från HFM används för rapportering, men valideras och kompletteras med uppgifter från TIA. Uppgifterna om dödliga olyckor, frisknärvaro och antalet arbetade timmar inhämtas via HFM från Scanias (industriella och kommersiella) globala verksamhet.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F732480028487A4E8C380C1358B2B

TABELLER FÖR HÅLLBARHETSDATA

HÅLLBARHETSTABELLER – SOCIALA FRÅGOR

Medarbetare, antal efter kön

	Antal medarbetare (antal)		Antal medarbetare (antal) – (exkl. långtidsfrånvarande medarbetare)	
Kön	2024	2023	2024	2023 [1]
Manliga	43 748	43 256	43 031	–
Kvinnliga	11 991	11 162	11 450	–
Annat	0	0	0	–
Ingen inlämnad uppgift	0	0	0	–
Medarbetare totalt	**55 739**	**54 418**	**54 481**	**53 274**
Medarbetare totalt (inklusive icke-anställda) [2]	**58 845**	**58 163**	**–**	**–**

1) Fördelning efter kön för medarbetare (exklusive långtidsfrånvarande medarbetare), är inte tillgänglig för 2023.
2) Medarbetare totalt, från tidigare år (inklusive icke-anställda). Scanianedarbetare totalt + Antalet icke-anställda totalt.

Medarbetare, antal enligt kontraktstyp och kön

	2024				2023 [1]
Medarbetare enligt kontraktstyp och kön	Kvinnliga	Manliga	Annat	Summa	Summa
Antal medarbetare (antal)	11 991	43 748	0	**55 739**	**54 418**
Antal tillsvidareanställda (antal)	10 987	41 507	0	**52 494**	**50 834**
Antal visstidsanställda (antal)	1 004	2 241	0	**3 245**	**3 584**

1) Fördelning efter kön för tillsvidare- och visstids medarbetare, är inte tillgänglig för 2023.

Medarbetare, antal enligt kontraktstyp och region

	2024						2023					
Medarbetare enligt kontraktstyp och region	Europa	Amerika	Asien	Afrika och Oceanien	Eurasien	**Summa**	Europa	Americas	Asien	Afrika och Oceanien	Eurasien	**Summa**
Antal medarbetare (antal)	39 800	10 173	3 491	2 051	224	**55 739**	39 580	9 863	2 744	2 020	211	**54 418**
Antal tillsvidareanställda (antal)	38 079	8 708	3 466	2 017	224	**52 494**	37 231	8 656	2 734	2 002	211	**50 834**
Antal visstidsanställda (antal)	1 721	1 465	25	34	0	**3 245**	2 349	1 207	10	18	0	**3 584**

Personalomsättning

	2024	2023
Totalt antal medarbetare som lämnat företaget	6 128	5 346
Medarbetare totalt	55 739	54 418
Omsättning medarbetare (%) [1]	**11,1%**	**10,0%**

1) Personalomsättning baseras på den genomsnittliga siffran för antalet medarbetare inom respektive rapporteringsperiod (31 December 2023 till 31 December 2024).

Icke-anställda, antal

	Antal icke-anställda i den egna arbetskraften (antal)	
	2024	2023
Icke-anställda totalt [1]	**3 106**	**3 745**

1) Med icke-anställda i den egna arbetskraften avses personal som arbetar på Scanias utan att ha ett anställningsförhållande med Scania exempelvis tillfällig personal, konsulter och egenföretagare (enskilda entreprenörer som gör tjänster åt Scania).

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A8D0EB4B7C7A4E2B2D7C1358BBB

HÅLLBARHETSTABELLER – SOCIALA FRÅGOR

Antal anställda efter åldersgrupp

	2024	2023
	Summa	Summa
Under 30 år	12 760	12 096
30–50 år	30 029	29 204
Över 50 år	12 951	13 118
Totalt	**55 739**	**54 418**

Kollektivavtalstäckning

	2024			
	Kollektivavtalstäckning		Social Dialog	
Täckning	Medarbetare – EES (för länder med >50 anställda, vilket motsvarar >10 % av de anställa totalt) [1]	Medarbetare – utanför EES (uppskattning för regioner med >50 anställda, vilket motsvarar >10% av de anställda totalt)	Medarbetare – Scaniakoncernen	Totalt medarbetare (EEA och utanför EEA)
Omfattas, i%	88%	52%	76%	100%
Omfattas inte, i%	12%	48%	24%	0%

1) Procentandelen i EEA regionen är beräknad baserat på de totala antalet medabetare i regionen, detta var 37 519 31 december 2024

Procentandel medarbetare under skälig lönenivå

	2024	
	Procentandel medarbetare som tjänar mindre än tillämpligt riktmärke för skälig lön [1]	
Land	Medarbetare – EES (%)	Medarbetare – utanför EES (%) [2]
Marocko	–	0,01%

1) Alla Scania anställda ska få lön i linje med lokal lagstiftning och där tillgängligt existerande kollektivavtal. För 2024 så har inte hundra procent av anställda fått en skälig lön i enlighet med de använda referensvärdet. Tabellen ovan indikerar att de nuvarande länder finns medarbetare som tjänar under referensvärdet. I analysen framkom att 1 medarbetare i Brasilien samt 6 medarbetare i Marocco tjänar mindre än riktmärket.
2) Inom ETS används det ESRS definierade måttvärdet för "skälig lön", vilket är minimilönen för medlemsstaten i fråga. Om det inte finns någon minimilön tillämpas det närmevärde som föreskrivs av ESRS. För länder utanför ETS används databasen för levnadslön från Wageindicator Foundation, vilket ger en godkänd skälig levnadslön för alla länder utanför EES.

Mätvärden för hälsa och säkerhet för anställda och icke-anställda

	2024 [3]			2023 [2]
	Anställda	Icke-anställda [1]	Övriga arbetstagare [1]	Anställda
Procentandel medarbetare som omfattas av ledningssystem för hälsa och säkerhet	100%	100%	–	100%
Antal dödsfall till följd av arbetsrelaterade skador och arbetsrelaterad ohälsa	0	0	0	1
Antal registrerbara arbetsrelaterade olyckor	688	64	–	758
Antal registrerbara arbetsrelaterade olyckor (%)	7,42	0	–	8,85
Totalt antal frånvarodagar p.g.a. arbetsrelaterade olyckor och arbetsrelaterad ohälsa	11 097	–	–	0

1) För 2024 redovisade Scania hälsa och säkerhetsdata med utgångspunkt i ESRS rekommendationerna
2) Samma uppdelning är inte tillgänglig för 2023 års siffror.

This file is sealed with a digital signature.
Document ID:
87F7248C02B487AAE0E08D21398BB
To verify a signature, go to the document.

HÅLLBARHETSTABELLER – MILJÖFRÅGOR

Energianvändning och -mix

Energianvändning och -mix		2024	2023	2022	2021	2015
Bränsleförbrukning från kol och kolprodukter	(MWh)	0	–	–	–	0
Bränsleförbrukning från råolja och petroleumprodukter	(MWh)	279 940	298 698	290 707	297 531	375 857
Bränsleförbrukning från naturgas	(MWh)	116 974	104 772	113 614	138 918	125 604
Bränsleförbrukning från andra fossila källor	(MWh)	0	–	–	–	–
Förbrukning av köpt eller förvärvad el, värme, ånga och kyla från fossila källor	(MWh)	134 804	149 712	144 565	174 098	608 488
Sammanlagd energiförbrukning, fossila källor	**(MWh)**	**531 717**	**553 182**	**548 885**	**610 546**	**1 109 949**
Andel fossila energikällor i total energiförbrukning	**%**	**45%**	**46%**	**46%**	**51%**	**96%**
Förbrukning från kärnkraft	(MWh)	1 127	–	–	–	–
Andel av den totala energiförbrukningen som kommer från kärnkraft	**%**	**0,1%**	**–**	**–**	**–**	**–**
Bränsleförbrukning för förnybara källor, inklusive biomassa (omfattar även industriellt och kommunalt avfall av biologiskt ursprung, biogas, förnybar vätgas osv.)	(MWh)	47 438	50 205	50 824	41 379	6 275
Förbrukning av köpt eller förvärvad el, värme, ånga och kyla från förnybara källor	(MWh)	593 674	594 808	579 028	552 919	36 371
Användning av egenproducerad förnybar icke-bränslebaserad energi	(MWh)	5 721	4 782	4 045	3 868	0
Sammanlagd energiförbrukning, förnybara källor	**(MWh)**	**646 832**	**649 795**	**633 898**	**598 165**	**42 646**
Andel förnybara energikällor i den totala energiförbrukningen	**%**	**55%**	**54%**	**54%**	**49%**	**4%**
Icke-förnybar energi, produktion	(MWh)	0	–	–	–	–
Förnybar energi, produktion	(MWh)	7 645	6 616	6 272	4 824	0
Total energianvändning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan	**(MWh)**	**1 179 676**	**1 202 977**	**1 182 783**	**1 208 712**	**1 152 595**
Antal producerade fordon	enheter	101 648	102 283	88 142	92 718	79 346
Total energi per producerat fordon	**MWh/tillverkade enheter**	**11,6**	**11,8**	**13,4**	**13,0**	**14,5**
Total energiförbrukning (enligt Scanias mål – sidan 40) [1]	(MWh)	600 550	639 874	614 928	585 385	556 323
Total energi per producerat fordon (enligt Scanias mål – sidan 40) [1]	(MWh)	5,9	6,3	7,0	6,3	7,0

1) Tabellen visar Scanias energiförbrukning för hela verksamheten (total energiförbrukning) och total energiförbrukning enligt Scanias mål, vilket omfattar produktionsenheter och logistikcenter globalt.

Energiintensitet per nettoomsättning

Energiintensitet per nettoomsättning		2024	2023	2022	2021	2015
Total energiförbrukning från verksamheter i sektor med hög klimatpåverkan per nettoomsättning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan	(MWh/MSEK)	5,46	5,89	7,43	8,27	11,79

Omsättningsavstämning för energiintensitet

Avstämning av nettoomsättning från aktiviteter i sektorer med hög klimatpåverkan mot relevanta finansiella rapporter		2024	2023	2022	2021	2015
Nettoomsättning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan, använd för att beräkna energiintensitet	(MSEK)	216 129	204 126	159 181	146 146	97 792
Nettoomsättning (övrigt)	(MSEK)	0	0	0	0	0
Total nettoomsättning (i finansiella rapporter) – not 4	**(MSEK)**	**216 129**	**204 126**	**159 181**	**146 146**	**97 792**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7282C9E8A7A4E3C8D71958B

HÅLLBARHETSTABELLER – MILJÖFRÅGOR

Växthusgasutsläpp, uppdelat efter scope 1, 2 och 3

			Retrospektivt			
Växthusgasutsläpp, uppdelat efter scope 1, 2 och 3		2024	2023	2022	2021	2015
Scope 1 Växthusgasutsläpp						
Gross Scope 1-växthusgasutsläpp [1][6]	(1 000 tCO_2e)	99,2	103,3	100,1	105,0	125,0
Procentandel av scope 1-växthusgasutsläpp från system för reglerad handel med utsläppsrätter	%	0	0	0	0	0
Scope 2 Växthusgasutsläpp						
Platsbaserade Gross scope 2-växthusgasutsläpp	(1 000 tCO_2e)	56,1	58,2	–	–	84,9
Marknadsbaserade Gross scope 2-växthusgasutsläpp [3]	(1 000 tCO_2e)	10,9	13,2	15,1	20,4	82,1
Signifikanta scope 3-växthusgasutsläpp						
Totala indirekta Gross scope 3-växthusgasutsläpp	**(1 000 tCO_2e)**	**140 320**	**144 794**	**135 075**	**143 802**	**117 456**
Köpta varor och tjänster (kategori 3,1) [2]	(1 000 tCO_2e)	2 303	2 283	2 184	2 211	1 926
Varaktiga produktionsmedel (kategori 3,2)	(1 000 tCO_2e)	354	280	251	261	–
Bränsle- och energirelaterade verksamheter (som inte ingår i scope 1 och 2) – (kategori 3,3)	(1 000 tCO_2e)	45	42	45	48	–
Transport och distribution uppströms (kategori 3,4) [6]	(1 000 tCO_2e)	326	275	287	266	191
Avfall som genererats i verksamheten (kategori 3,5)	(1 000 tCO_2e)	221	266	251	253	–
Affärsresor (kategori 3,6) [5]	(1 000 tCO_2e)	65	33	18	4	–
Medarbetare som pendlar (kategori 3,7) [5]	(1 000 tCO_2e)	28	49	54	69	–
Bearbetning av sålda produkter (kategori 3,10)	(1 000 tCO_2e)	38	–	–	–	–
Användning av sålda produkter (kategori 3,11) [2][7]	(1 000 tCO_2e)	136 517	141 182	131 613	140 305	114 974
Resthantering av sålda produkter (kategori 3,12)	(1 000 tCO_2e)	324	320	284	300	252
Franchising (kategori 3,14)	(1 000 tCO_2e)	98	63	88	84	113
Investeringar (kategori 3,15)	(1 000 tCO_2e)	0	–	–	–	–

			Retrospektivt			
Växthusgasutsläpp, uppdelat efter scope 1, 2 och 3		2024	2023	2022	2021	2015
Totala utsläpp GHG						
Totala växthusgasutsläpp (platsbaserade)	(1 000 tCO_2e)	140 475	144 955	–	–	117 665
Totala växthusgasutsläpp (marknadsbaserade)	(1 000 tCO_2e)	140 430	144 910	135 190	143 927	117 663
Antal producerade fordon	enheter	101 648	102 283	88 142	92 718	79 346
Totala utsläpp (scope 1 och 2 | marknadsbaserat per fordon)	(1 000 tCO_2e/ producerad enhet)	1,1	1,1	1,3	1,4	2,6
Totala CO_2e från verksamheten – scope 1 och 2 (enligt Scanias vetenskapligt satta mål) [3]	(1 000 tCO_2e)	110,0	116,5	115,2	125,3	207,1
Totala CO_2e från landtransporter (enligt Scanias mål) [4]	(1 000 tCO_2e)	155,7	175,7	154,7	170,5	–
Biogena utsläpp						
Biogena utsläpp av CO_2, separat från växthusgasutsläppen i scope 1	(1 000 tCO_2e)	13 151	–	–	–	–
Biogena utsläpp av CO_2, separat från växthusgasutsläppen i scope 2	(1 000 tCO_2e)	10 771	–	–	–	–
Biogena utsläpp av CO_2, separat från växthusgasutsläppen i scope 3	(1 000 tCO_2e)	9 100	–	–	–	–

1) Kategorierna 3.6 och 3.7 har uppdaterade metoder för 2024 för att ge en bättre kvalitet på informationen dock har det inte varit möjligt att räkna om historisk data enligt ny metod
2) Kategorierna 3.1 och 3.11 räknades om för 2023 till 2015 för att återspegla förändringar i beräkningsmetoden
3) Inbollen visar CO_2e från egen verksamhet, i enlighet med Scanias vetenskapligt satta mål vilket täcker Scanias globala verksamhet.
4) Tabellen visar information om Scanias mål för land transporter. 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.
5) Kategori 3.6 ingår i beräkningarna för scope 1 och 2 (i enlighet med GHG protokollen)
6) Kategori 3.4 ingår i beräkningen av kategori 3.4 (i enlighet med GHG-protokollen)
7) Kategori 3.13 ingår i kategori 3.11

GHG-intensitet per nettoomsättning

GHG-intensitet per nettoomsättning		2024	2023	2022	2021	2015
Totala växthusgasutsläpp (platsbaserade) per nettoomsättning	(tCO_2e/MSEK)	650,0	710,1	–	–	1 203,2
Totala växthusgasutsläpp (marknadsbaserade) per nettoomsättning	(tCO_2e/MSEK)	649,8	709,9	849,3	984,8	1 203,2

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF32B3C2E487AAE2E8DC1358B8B

HÅLLBARHETSTABELLER – MILJÖFRÅGOR

Omsättningsavstämning för GHG-intensitet

Avstämning av nettoomsättning använd för att beräkna GHT-intensitet mot relevanta finansiella rapporter		2024	2023	2022	2021	2015
Nettoomsättning använd för att beräkna GHG-intensitet	(MSEK)	216 129	204 126	159 181	146 146	97 792
Nettoomsättning (övrigt)	(MSEK)	0	0	0	0	0
Total nettoomsättning (i finansiella rapporter) – not 4	**(MSEK)**	**216 129**	**204 126**	**159 181**	**146 146**	**97 792**

Vattenanvändning

Vattenförbrukning		2024 [1]
Vattenanvändning	(1 000 m³)	1 076
Vatten som återvunnits och återanvänts	(1 000 m³)	51
Antal producerade fordon	enheter	101 648
Vattenanvändning per fordon	(1 000 m³/producerad enhet)	10,58
Vattenanvändning (enligt Scanias mål) [1]	enheter	512
Vattenanvändning per fordon (enligt Scanias mål) [1]	(1 000 m³/producerad enhet)	5,04

1) För 2024 redovisar Scania uppgifter som omfattar hela Scanias verksamhet, som täcker industriella anläggningar, FoU och kommersiellt nätverk. Samma uppdelning är inte tillgänglig för historisk data. Uppgifter från tidigare år finns i vår årsredovisning från 2023 på Scanias webbplats. I tabellen redovisas också Scanias mål för vattenanvändning, vars scope omfattar produktionsenheter och logistikcenter globalt.

Miljöföroreningar

Luftföroreningar [1]		2024
Klorfluorkolväten (HCFCs)	ton	0,02
Lättflyktiga organiska ämnen utom metan (NMVOC)	ton	208,5
Bensen	ton	5,5

1) När det gäller utsläpp av föroreningar redovisas föroreningar från produktionsanläggningar för vilka det tillämpliga tröskelvärdet som anges i bilaga II till förordning (EG) nr 166/2006 överskrids. (ESRS E2.4.29). I Scanias verksamhet är det få produktionsanläggningar som når tröskelvärdet för farliga ämnen.

Uppkommet avfall

Uppkommet avfall		2024 [1]
Uppkommet avfall [2]	**1 000 ton**	**186 251**
Farligt avfall som inte behövt gå till deponi	**1 000 ton**	**25 716**
Farligt avfall som avletts från deponi på grund av förberedelse för återanvändning	1 000 ton	3 126
Farligt avfall som avletts från deponi på grund av återvinning	1 000 ton	11 886
Farligt avfall som avletts från deponi på grund av annan återvinningsverksamhet	1 000 ton	10 704
Icke-farligt avfall som inte behövt gå till deponi	**1 000 ton**	**120 105**
Icke-farligt avfall som avletts från deponi på grund av förberedelse för återanvändning	1 000 ton	2 145
Icke-farligt avfall som avletts från deponi på grund av återvinning	1 000 ton	103 636
Icke-farligt avfall som avletts från deponi på grund av annan återvinningsverksamhet	1 000 ton	14 324
Farligt avfall som gått till deponi	**1 000 ton**	**15 540**
Farligt avfall som gått till deponi genom förbränning	1 000 ton	529
Farligt avfall som gått till deponi genom deponering på avfallsupplag	1 000 ton	15 011
Farligt avfall som gått till deponi på grund av andra deponeringsaktiviteter	1 000 ton	0
Icke-farligt avfall som gått till deponi	**1 000 ton**	**24 890**
Icke-farligt avfall som gått till deponi genom förbränning	1 000 ton	965
Icke-farligt avfall som gått till deponi genom deponering på avfallsupplag	1 000 ton	23 935
Icke-farligt avfall som gått till deponi på grund av andra deponeringsaktiviteter	1 000 ton	0
Icke återvunnet avfall	1 000 ton	65 457
Procentandel icke återvunnet avfall	%	35%
Total mängd farligt avfall	**1 000 ton**	**41 256**
Total mängd radioaktivt avfall	1 000 ton	0
Antal producerade fordon	enheter	101 648
Avfall per fordon	(1 000 ton/producerad enhet)	1,83
Avfallsmaterial som inte återvunnits, totalt (enligt Scanias mål) [3]	kg/fordon	426

1) För år 2024 presenterar Scania data uppdelat i enlighet med de avfallskategorier som föreslås av ESRS. Samma uppdelning är inte tillgänglig för historisk data. Uppgifter från tidigare år finns i vår årsredovisning från 2023 på Scanias webbplats.
2) Uppgifterna om avfall omfattar Scanias hela verksamhet, inbegripet industriella anläggningar, FoU och kommersiellt nätverk.
3) Dessutom finns det i tabellen ytterligare uppgifter om avfall som inte återvinns, enligt information som matts för Scanias mål och som omfattar den industriella verksamheten.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is an guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
B7F4F2A4B0D8B4B7A4E2B3B0C1395BBB

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Bakgrund

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852[1] från den 18 juni 2020 (hädanefter kallad 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 mot ett hållbart transportsystem.

Till 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 kallat DNSH, Do No Significant Harm).

Taxonomin för Scania

För räkenskapsåret 2024 redovisar Scaniakoncernen för samtliga miljömål i enlighet med taxonomiförordningen: 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.

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.

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 32–37 →

EU-taxonomin innehåller formuleringar och termer där det råder viss osäkerhet beträffande tolkningen och som kan leda till förändringar av redovisningen framöver om osäkerhetsmomenten i efterhand tydliggörs av EU. Det finns en risk att de redovisade nyckeltalen måste bedömas annorlunda i framtida rapporter. Scaniakoncernens tolkning presenteras i följande avsnitt.

Redovisningsprinciper

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/SNI[2]-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.

1 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar 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 näringsgrensindelning, är den svenska motsvarigheten.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F23A8C0B2B97C7AE2B2C0C13E6B2B

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

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 aktiviteter under den ekonomiska verksamheten "3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik". Ekonomisk verksamhet där Scania inte agerar tillverkare, utan istället är leverantör av komponenter och delar, omfattas inte av taxonomin. Därför har Scania inga ekonomiska verksamheter som klassificeras under aktivitet 3.18 – tillverkning av fordons- och mobilitetskomponenter." 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 taxonomiförordningen, 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 kriterierna för väsentligt bidrag enligt de tekniska granskningskriterierna i taxonomiförordningen. Det innebär att räkenskapsårets ekonomiska verksamhet i relation till batterielfordon uppfyller kriterierna för väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar".

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- samt 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 de regler som år 2024 ska tillämpas i EU för den löpande dagliga verksamheten samt interna policyer och processer. För platser utanför EU användes landsspecifika regler och interna processer. Samtliga Scanias produktionsanläggningar, inbegripet forskning och utveckling, omfattas av Scanias miljöledningssystem och är certifierade i enlighet med ISO 14001.

Alla anläggningar har också de tillstånd som krävs enligt nationell lagstiftning. Utöver dessa lag- och tillståndskrav kan verksamheten omfattas av lokala krav och regelverk.

Med undantag för DNSH-kriteriet för förebyggande och minskning av miljöföroreningar var analysen positiv för de nio Scaniaanläggningar som ingick i analysen: Södertälje, Oskarshamn, Luleå, Angers, Zwolle, Meppel, Słupsk, São Bernardo och Tucumán.

Scaniakoncernens 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)[3] – scenariot med högst koldioxidkoncentration, fram till år 2050. Dessutom genomfördes riskspecifika analyser med hjälp av ytterligare datakällor som var baserade på de exakta platserna. Identifierade hot kontrollerades med avseende på relevans för den lokala miljön. Vid behov utarbetades nödvändiga åtgärder för att minska risken.

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.

Omställning till en cirkulär ekonomi

Omställningen till en cirkulär ekonomi är ett av Scanias strategiska fokusområden med inverkan på såväl inköp som produktutveckling, produktion och affärsutveckling. I interna processer och rutiner som stöder omställningen till en cirkulär ekonomi ingår de specifika krav som finns i

3 Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) är FN:s organ för att bedöma vetenskapen relaterad till den globala uppvärmningen.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A8C6286B7CA4E0E2B2C7358888

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

taxonomin gällande cirkulär ekonomi. Under 2024 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 betraktas som miljömässigt hållbar kan en ekonomisk verksamhet inte leda till en betydande ökning av luft-, vatten- eller markföroreningar jämfört med nivåerna innan verksamheten inleddes. Fordonsindustrin är redan på det hela taget extremt reglerad. Detta återspeglas bland annat i den allmänt tillgängliga Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Scania har implementerat godkännande- och kontrollprocesser som är utformade för att säkerställa efterlevnad av de rättsliga krav och interna regelverk som gäller för den löpande affärsverksamheten. I detta sammanhang tar vi upp användningen av ersättningsämnen i våra analyser och bedömningar.

Europeiska kommissionen förändrade DNSH-kriterierna i EU-taxonomin i juli 2023. Det råder osäkerhet beträffande hur de förändrade kraven för interna ersättningstestprocesser för ämnen som inger mycket stora betänkligheter (SVHC) ska påverka redovisningsperioden 2024.

I och med införandet av kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/2485 från den 27 juni 2023 ändrades bland annat DNSH-kriteriet för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar, vilket innebar att de tekniska bedömningskriterierna i EU-taxonomin utökades. Följaktligen går EU-taxonomin längre än de befintliga ämnesförbuden och -begränsningarna och föreskriver att användningen av andra ämnen, som i nuläget inte begränsas av EU:s ämnesförordningar (ämnen på EU:s REACH-kandidatlista och andra ämnen som inger betänkligheter), endast är godtagbar om det finns dokumenterat och är säkerställt att inga lämpliga ersättningsämnen är tillgängliga på marknaden och användningen av dessa ämnen sker under kontrollerade former. Det finns således också utrymme för tolkning kring kravbilden kring dokumentation hur man ska testa för utbytbarhet. De tillagda kraven har således tillfört ytterligare en nivå av komplexitet i EU-taxonomin.

Scania har redan utarbetat specifikationer och processer som på en generell nivå föreskriver att ämnen som inger mycket stora betänkligheter måste undvikas och ersättas. Baserat på detta, och i syfte att bedöma utbytbarheten för ämnen som inger särskilt stora betänkligheter, väger vi i våra analyser in produktionsprocessmaterial och fordonsrelaterade komponenter för samtliga helelektriska fordon, med avseende på de ämnen som de innehåller, samt leverantörerna av dessa. Våra nuvarande processer baseras på att våra leverantörer lever upp till vår uppförandekod för leverantörer och dess uppdateringar.

På grund av den omfattande förändringen av EU-taxonomin och tillhörande allvarliga effekter på våra processer och system, kan vi i nuläget inte helt och hållet utgå från att våra processer innefattar alla övriga ämnen som inger betänkligheter. Som ett resultat är det därav inte möjligt att redovisa taxonomiförenlig försäljning, kapitalutgifter och rörelsekostnader för räkenskapsåret 2024.

Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem
Relevanta områden har identifierats med hjälp av olika informationskällor (däribland Natura 2000[4]-områden och miljökonsekvens-bedömningar) 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 ger någon betydande påverkan på bevarandemålen för det skyddade området.

Minimiskyddsåtgärder
Kriterierna för minimiskyddsåtgärder kräver efterlevnad av OECD:s[5] 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 inom TRATON GROUP baserat på rekommendationerna om minimiskyddsåtgärder från EU:s plattform för hållbar finansiering (PSF)[6] från oktober 2022.

4 Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden, vilket omfattar Europas mest värdefulla och hotade arter och livsmiljöer.
5 OECD står för Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling
6 Plattformen för hållbar finansiering (PSF) är en rådgivande nämnd, bestående av experter. Dess främsta uppgift är att ge EU-kommissionen råd om vidareutveckling av taxonomiförordningens regelverk. I oktober 2022 publicerade PSF sin slutliga rapport om hur företag ska tolka och genomföra minimiskyddsåtgärder, OECD:s riktlinjer och vederbörlig aktsamhet (due diligence) avseende mänskliga rättigheter i enlighet med taxonomiförordningen

This file is sealed with a digital signature.
This seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF7248C02B487FAE05BDC1398B8B

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Scanias processer, kontrollfunktioner och efterlevnadsåtgärder inom följande fyra kärnområden analyserades:

- Mänskliga rättigheter inklusive arbetsrätt
- Korruption/mutor
- Beskattning
- Rättvis konkurrens

Scanias bolagsstyrning, efterlevnadsprogram och ramverk för mänskliga rättigheter utgör grunden för arbetet med minimiskyddsåtgärder. Scaniakoncernen ska respektera mänskliga rättigheter i den egna verksamheten och 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 som 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, pengatvätt, 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 56 →

Scania bedriver insatser på området mänskliga rättigheter genom den upptättade färdplanen för mänskliga rättigheter, som är organiserat kring följande tre pelare: "commit" – upprätta 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 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). Bland framstegen under 2024 kan nämnas integrering av mänskliga rättigheter i Scanias riskprocesser och lansering 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 mänskliga rättigheter på sidan 25 →

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. Det finns även rutiner för interna utredningar. Kontrollen sker genom olika aktiviteter, exempelvis interna granskningar. Läs mer på sidan 89. 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 58–61 →

Metoder för att definiera och beräkna nyckeltal för taxonomin

Nyckeltalen för räkenskapsåret 2024 inkluderar taxonominförenlig omsättning (intäkter), kapitalutgifter (capex) och rörelsekostnader (opex). Nyckeltalen är definierade i enlighet med bilaga I till den delegerade akten baserad på artikel 8 i taxonomiförordningen. Endast transaktioner med tredje part har beaktats. Omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekost-naderna 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. För räkenskapsåret 2024 redovisar Scania dock inga nyckeltal för taxonomiförenlighet. Mer information finns i kapitlet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar" på sidan 74.

De tabeller som krävs enligt EU:s taxonomiförordning visas i slutet av kapitlet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F324BC0E9A4EC88C0135888

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Omsättning

2024	Omsättning MSEK	Omsättning % [1]	Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar" MSEK	Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar" % [1]	Överensstämmelse med DNSHkriterier Ja/Nej	Överensstämmelse med minimiskydd–åtgärder Ja/Nej	Taxonomiförenlig omsättning MSEK	Taxonomiförenlig omsättning % [1]
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin								
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	200 195	92,6	1 031	0,5	Nej	Ja	0	0,0
B. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin	**15 933**	**7,4**						
Summa (A + B)	**216 129**	**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 2024 (nämnaren), vilket för räkenskapsåret 2024 var MSEK 216 129 (205 066) (not 4).

Omsättning som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 uppgick till MSEK 200 195 (189 896) av denna totalsumma, motsvarande 92,6 procent (92,6 procent) av intäkterna klassade som omsättning som omfattas av taxonomin. Här ingår framför allt intäkter från 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 under 2024 till noll MSEK.

Förändringen i taxonomiförenlig omsättning beror främst på det faktum att det inte längre gick att påvisa DNSH-kriteriet för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar.

Mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar" – sidan 74 →

Kapitalutgifter (CAPEX)

2024	Kapitalutgifter (CAPEX) MSEK	Kapitalutgifter (CAPEX) % [1]	Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar" MSEK	Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar" % [1]	Överensstämmelse med DNSHkriterier Ja/Nej	Överensstämmelse med minimiskydd–åtgärder Ja/Nej	Taxonomiförenliga kapitalutgifter MSEK	Taxonomiförenliga kapitalutgifter % [1]
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin								
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	25 105	98,6	3 689	14,5	Nej	Ja	0	0,0
B. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin	**358**	**1,4**						
Summa (A + B)	**25 464**	**100**						

1) Procentsatsen baserad på totala kapitalutgifter enligt taxonomin

Kapitalutgifter (CAPEX) baseras på nyanskaffningar av immateriella anläggningstillgångar, materiella anläggningstillgångar och leasade tillgångar (not 10) samt företagsförvärv som ingår i koncernredovisningen per den 31 december 2024, och uppgick till MSEK 25 464 (21 826). Nytillkommen goodwill inkluderas inte i nämnaren.

Kapitalutgifter som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3,3 uppgick till MSEK 25 105 (21 342) av denna totalsumma, eller 98,6 procent (97,8 procent) av Scanias totala kapitalutgifter som omfattas av taxonomin. Här ingår framför allt kapitalutgifter direkt kopplade till 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 noll under 2024.

Precis som för intäkterna beror förändringen i taxonomiförenliga kapitalutgifter på att det inte längre gick att påvisa DNSH-kriteriet för förebyggande och minskning av miljöföroreningar.

Mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar" – sidan 74 →

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee of the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A4B3D2B4B7CA4B2B6DC1358BB

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Rörelsekostnader (OPEX)

	Rörelsekostnader (OPEX)		Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar"		Överensstämmelse med DNSH-kriterier	Överensstämmelse med minimiskydd–åtgärder	Taxonomiförenliga rörelseutgifter (OPEX)	
2024	MSEK	%[1]	MSEK	%[1]	Ja/Nej	Ja/Nej	MSEK	%[1]
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin								
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	13 294	97,5	1 534	11,2	Nej	Ja	0	0,0
B. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin	**344**	**2,5**						
Summa (A + B)	**13 638**	**100**						

1) Procentsatsen refererar till totala rörelsekostnader enligt taxonomin

Rörelsekostnaderna baseras på icke aktiverade kostnader för forskning och utveckling enligt koncernredovisningen per den 31 december 2024 (se sidan 115) 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 13 638 (13 928).

Rörelsekostnader som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3,3 uppgick till MSEK 13 294 (13 381) av denna totalsumma, motsvarande 97,5 procent (96,1 procent) av Scanias 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 noll under 2024.

Förändringen i taxonomiförenliga rörelsekostnader beror på att det inte längre gick att påvisa DNSH-kriteriet för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar (mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar").

Kapitalutgiftsplan

På grund av de långtgående process- och systemrelaterade förändringar som skulle krävas för att vi i framtiden skulle kunna påvisa DNSH-kriteriet för förebyggande och minskning av miljöföroreningar, tillämpar vi försiktighetsprincipen och redovisar därmed ingen kapitalutgiftsplan i tillägg till nyckeltalen för taxonomiförenlighet (mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar" – sidan 74).

Grön obligation

Under 2022 gav Scania ut en grön obligation om totalt MSEK 3 000. Kapitalet skulle användas för ytterligare investeringar i utvecklingen av batterielfordon. Hela beloppet har nyttjats under räkenskapsåren 2022 och 2023. Det innebär att det för 2024 inte längre krävs att Scania presenterar justerade nyckeltal för taxonomin på grund av att det finns en grön obligation. För mer information om allokering av gröna obligationer och justerade nyckeltal för tidigare år, se årsredovisningen för 2023.

Kärnenergi- och fossilgasrelaterade verksamheter

Scaniakoncernen bedriver ingen ekonomisk verksamhet på områdena kärnenergi och fossilgas. I enlighet med Esmas och EU-kommissionens krav presenterar vi en tabell nedan:

Kärnenergirelaterade verksamheter	
Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot forskning, utveckling, demonstration och utbyggnad av innovativa elproduktionsanläggningar som producerar energi från kärnenergiprocesser med minimalt avfall från bränslecykeln.	NO
Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande och säker drift av nya kärntekniska anläggningar för produktion av el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion, samt för säkerhetsuppgraderingar av dessa, med hjälp av bästa tillgängliga teknik.	NO
Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot säker drift av befintliga kärntekniska anläggningar som producerar el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion från kärnenergi, samt säkerhetsuppgraderingar av dessa.	NO
Fossilgasrelaterade verksamheter	
Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande eller drift av elproduktionsanläggningar som producerar el med hjälp av fossila gasformiga bränslen.	NO
Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av anläggningar för kombinerad produktion av värme/kyla och el med hjälp av fossila gasformiga bränslen.	NO
Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av värmeproduktionsanläggningar som producerar värme/kyla med hjälp av fossila gasformiga bränslen.	NO

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F23460285467A4E2B2D1358888

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Omsättning

Räkenskapsåret 2024 [1]		År		Kriterier för väsentligt bidrag [1]						DNSH-kriterier (Do No Significant Harm, orsaka inte betydande skada)									
Ekonomisk verksamhet [3]	Kod [2]	Omsättning [3]	Andel av omsättning år 2024 [4]	Begränsning av klimatförändring [5]	Anpassning till klimatförändring [6]	Vatten och marina resurser [7]	Miljöföroreining [8]	Cirkulär ekonomi [9]	Biologisk mångfald och ekosystem [10]	Begränsning av klimatförändring [11]	Anpassning till klimatförändring [12]	Vatten och marina resurser [13]	Miljöföroreining [14]	Cirkulär ekonomi [15]	Biologisk mångfald och ekosystem [16]	Minimiskyddsåtgärd [17]	Taxonomiförenlig andel av (A.1) eller möjliggörande (A.2) Omsättning, år 2023 [18]	Kategori möjliggörande verksamhet [19]	Kategori omställningsverksamhet [20]
		SEK million	%	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A. VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)																			
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	0	0,0	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	0,4	E	–
Omsättning, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)		**0**	**0,0**							**Y**	**Y**	**Y**	**N**	**Y**	**Y**	**Y**	**0,4**		
varav möjliggörande verksamhet		**0**	**0,0**							Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	**0,4**	E	
varav omställningsverksamhet		**–**	**–**							N	N	N	N	N	N	N	**–**		
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	200 195	92,6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								92,2		
Omsättning, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)		**200 195**	**92,6**	92,6													**92,2**		
A Omsättning, verksamhet som omfattas av taxonomin (A1+A2)		**200 195**	**92,6**	92,6													**92,6**		
B. VERKSAMHET SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Omsättning, verksamhet som inte omfattas av taxonomin		**15 933**	**7,4**																
Summa (A + B)		**216 129**	**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)

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7282C6258497A4E0E98D70B5883

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Kapitalutgifter (CAPEX)

Räkenskapsåret 2024 [1]		År		Kriterier för väsentligt bidrag [1]						DNSH-kriterier (Do No Significant Harm, orsaka inte betydande skada)									
Ekonomisk verksamhet [3]	Kod [2]	Kapital-utgifter (CAPEX) [3]	Andel av kapitalutgifter år 2024 [4]	Begränsning av klimat-förändring [5]	Anpassning till klimat-förändring [6]	Vatten och marina resurser [7]	Miljöföroreining [8]	Cirkulär ekonomi [9]	Biologisk mångfald och ekosystem [10]	Begränsning av klimat-förändring [11]	Anpassning till klimat-förändring [12]	Vatten och marina resurser [13]	Miljöföroreining [14]	Cirkulär ekonomi [15]	Biologisk mångfald och ekosystem [16]	Minimisky-ddsåtgärd [17]	Taxonomiförenlig andel av (A.1) eller möjliggörande (A.2) kapitalutgifter, år 2023 [18]	Kategori möjlig-görande verksamhet [19]	Kategori omställnings-verksamhet [20]
		SEK million	%	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A. VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)																			
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	0	0,0	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	16,6	E	–
Kapitalutgifter, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)		**0**	**0,0**							**Y**	**Y**	**Y**	**N**	**Y**	**Y**	**Y**	**16,6**		
varav möjliggörande verksamhet		**0**	**0,0**							Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	**16,6**	E	
varav omställningsverksamhet		**–**	**–**							N	N	N	N	N	N	N	**–**		
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	25 105	98,6	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								81,2		
Kapitalutgifter, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)		**25 105**	**98,6**	98,6													**81,2**		
A Kapitalutgifter, verksamhet som omfattas av taxonomin (A1+A2)		**25 105**	**98,6**	98,6													**97,8**		
B. VERKSAMHET SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Kapitalutgifter, verksamhet som inte omfattas av taxonomin		**358**	**1,4**																
Summa (A + B)		**25 464**	**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)

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7282CC2B4972A4E2E98D71355B8B

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Rörelsekostnader (OPEX)

Räkenskapsåret 2024[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) [3]	Andel av OPEX år 2024 [4]	Begränsning av klimat-förändring [5]	Anpassning till klimat-förändring [6]	Vatten och marina resurser [7]	Miljöföro-reining [8]	Cirkulär ekonomi [9]	Biologisk mångfald och ekosystem [10]	Begränsning av klimat-förändring [11]	Anpassning till klimat-förändring [12]	Vatten och marina resurser [13]	Miljöföroren-ing [14]	Cirkulär ekonomi [15]	Biologisk mångfald och ekosystem [16]	Minimisky-ddsåtgärd [17]	Taxonomiförenlig andel av (A.1) eller möjliggörande (A.2) Rörelsekostnader (OPEX), år 2023 [18]	Kategori möjlig-görande verksamhet [19]	Kategori omställnings-verksamhet [20]
		SEK million	%	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y;N; N/EL	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	Y/N	%	E	T
A.. VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)																			
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	CCM 3.3	0	0,0	Y	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	13,8	E	–
Rörelsekostnader, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)		**0**	**0,0**							**Y**	**Y**	**Y**	**N**	**Y**	**Y**	**Y**	**13,8**		
varav möjliggörande verksamhet		**0**	**0,0**							Y	Y	Y	N	Y	Y	Y	**13,8**	E	
varav omställningsverksamhet		**–**	**–**							N	N	N	N	N	N	N	**–**		
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	13 294	97,5	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								82,3		
Rörelsekostnader, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)		**13 294**	**97,5**	97,5													**82,3**		
A Rörelsekostnader, verksamhet som omfattas av taxonomin (A1+A2)		**13 294**	**97,5**	97,5													**96,1**		
B. VERKSAMHET SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN																			
Rörelsekostnader, verksamhet som inte omfattas av taxonomin		**344**	**2,5**																
Summa (A + B)		**13 638**	**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).

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C22B487AAE0E08D71358B8B

BOLAGSSTYRNINGS-RAPPORT

Tillit och ansvarighet är själva kärnan i vårt sätt att driva vår verksamhet.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2248C62B4973AE0E98D71358B8

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, främst den svenska aktiebolagslagen, årsredovisningslagen och interna styrdokument. Denna bolagsstyrnings-rapport har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen.

Scanias årsredovisning upprättas i enlighet med EU:s direktiv om icke-finansiell rapportering (NFRD). Scania redovisar dessutom information enligt EU:s taxonomi (sid 72) och har för 2024 inkluderat aspekter som finns med i EU:s nya direktiv om företagens hållbarhetsrapportering (CSRD), som en förberedelse för en helt CSRD-anpassad rapport för 2025 (läs mer på sidan 3).

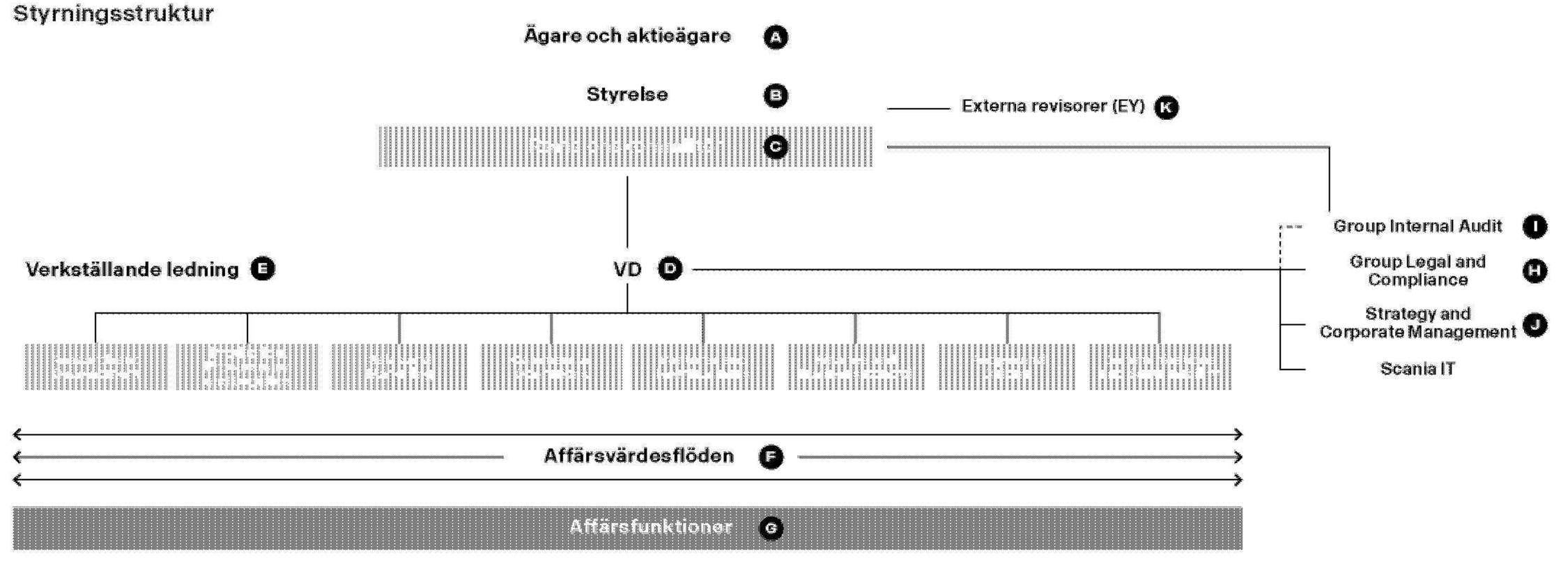
För bolagsstyrningen tillämpar Scania bland annat ledningssystem för kvalitet (ISO 9001) och miljö (ISO 14001).

Styrningsstruktur

Styrelsen är ansvarig för att fastställa 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.

Den verkställande ledningen fastställer Scanias strategiska inriktning. Medlemmarna ansvarar tillsammans för strategin och säkerställer en helhetssyn för Scania i frågor av strategisk betydelse inom respektive område. Baserat på strategin ansvarar cheferna för affärsfunktionerna G för att lämpliga åtgärder vidtas inom deras respektive ansvarsområden. Varje affärsområde rapporterar till någon av medlemmarna av den verkställande ledningen. Tvärfunktionella grupper, så kallade affärsvärdesgrupper (BVT, Business Value Tables), har befogenhet att vidta de operativa beslut som krävs i varje affärsvärdesflöde F. Våra olika affärer är: godstransport, persontransport, e-mobilitet, drivlina för integrering i andra OEMs och transportsystemslösningar.

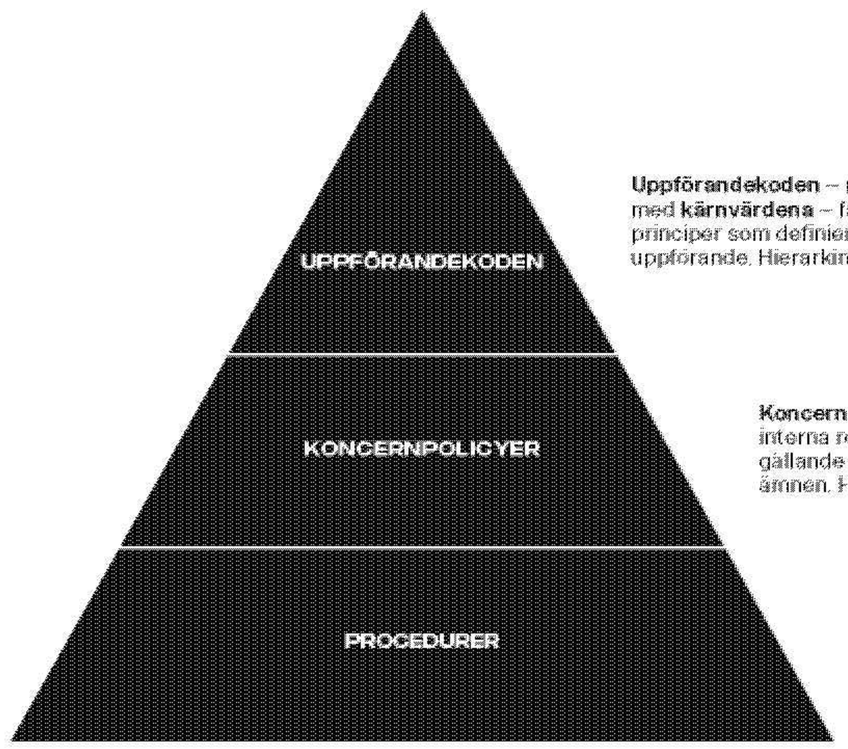
Styrningsstruktur



This file is sealed with a digital signature.
This seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C02B487AAE058D21398BB

BOLAGSSTYRNING

Styrdokumentshierarki inom Scania



Uppförandekoden – i kombination med **kärnvärdena** – fastställer de principer som definierar etiskt uppförande. Hierarkinivå 1

Koncernpolicyer: Överordnade interna regleringsdokument gällande specifika väsentliga ämnen. Hierarkinivå 2

Procedurer: Samlingsbegrepp för alla interna, detaljerade dokument med eller utan bindande verkan. Beskriver "hur" något måste eller bör göras. Utgör eller utgör inte ett komplement till en policy. Hierarkinivå 3

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

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

Scanias styrningsstruktur utgår från uppförandekoden, som visas på bilden bredvid. Uppförandekoden bygger på våra kärnvärden och The Scania Way. I likhet med Scanias koncernpolicyer gäller den Scanias samtliga medarbetare och enheter i 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 och inom fastställd tidsram. Varje verksamhetsområde bekräftar detta skriftligen när en ny policy antagits.

Ägare och aktieägare

Ensam aktieägare Ⓐ i Scania AB är TRATON Sweden AB, ett indirekt 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324B0626B4B73A4E0E3B2C71358BB

BOLAGSSTYRNING

Vid bolagsstämman röstar aktieägarna om bland annat godkännande av den årsredovisning som styrelsen lägger fram. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis vid ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet.

Styrelsen

Styrelsen (B) 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 sidan 19 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. 44 procent av ledamöterna är kvinnor. Styrelsen består till 19 procent av oberoende styrelseledamöter, varav en man och två kvinnor. Ledamöterna väljs årligen för perioden fram till och med utgången av nästkommande årsstämma.

Styrelseledamöterna är baserade i Tyskland, Österrike och Sverige och har erfarenhet från olika sektorer, däribland branscherna för fordon, hushållsmaskiner, fastigheter, informations- och kommunikationsteknik, hälsovård, service samt detaljhandels- och konsumentprodukter.

Under 2024 skedde ingen förändring i fråga om de valda ledamöterna och beträffande de ledamöter som utses av fackföreningarna.

Styrelsen kallas till en konstituerande sammanträde och minst fyra ordinarie sammanträden per år. Vid det konstituerande styrelsemötet, som hålls i direkt anslutning till årsstämman, fattas beslut om fastställelse av 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.

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 i koncernredovisningen.

Läs mer om styrelsen på sidan 92–94 →

Revisionskommittén

Revisionskommittén (C) följer upp effektiviteten i processerna för styrning, riskhantering och internkontroller, liksom frågor som rör administrativa processer, refinansiering och finansförvaltning. I dess ansvarsområden 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 tar också emot rapporter om och diskuterar potentiella problem i fråga om 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 (VD) (D) ansvaret för Scanias dagliga verksamhet. VD ansvarar för uppfyllande av koncernens övergripande strategi och finansiella och affärsmässiga kontrollrutiner, liksom för koncernens finansiering, kapitalstruktur, riskhantering, internkontroll 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 nuvarande sammansättningen består av nio medlemmar, varav 33 procent är kvinnor och 67 procent män. Två medlemmar, båda kvinnor, är icke-verkställande.

This file is sealed with a digital signature.
This seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2480C2B4877AE0E08D71398B8B

BOLAGSSTYRNING

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

Information om arvodet till den verkställande ledningen finns under not 25 i koncern-redovisningen.

Läs mer om den verkställande ledningen på sidan 95 →

Strategi

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

Scania har ingen separat hållbarhetsstrategi. Hållbarhet utgör istället själva kärnan i affärs-strategin. 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.

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 affärsvärdesgrupperna (BVT) Ⓕ och cheferna för affärsfunktionerna Ⓖ ansvarar för att lämpliga åtgärder, utifrån fastställda strategier, vidtas inom respektive ansvarsområde. I Scanias dotterbolag vilar detta ansvar på styrelsen för respektive dotterbolag 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. Genom att ha medarbetare med så många olika färdigheter, kunskaper, bakgrunder och erfarenheter som möjligt säkerställer vi att vi har rätt personer och med en inkluderande företagskultur driver vi vår verksamhet framåt. Vi kallar detta systematiska tillvägagångssätt för Skill Capture och det är en viktig del av vår strategi för hållbar utveckling för Scanias nästan 59 000 medarbetare globalt.

Operativ modell

Till stöd för strategin har Scania en operativ modell som säkerställer att vi tar till vara nya möjligheter och fortsätter leverera värde till våra kunder. De omvälvande tekniska framsteg som förändrar vår sektor skapar nya affärsmöjligheter och ny konkurrens.

För att lyckas i detta nya affärslandskap måste vi kunna tänka och agera snabbt, vara smidiga och flexibla i vårt sätt att arbeta och snabbt anpassa oss till förändringar. Vår operativa modell är utformad så att den stöder denna affärsutveckling. Den operativa modellen gör oss bättre rustade att snabbt utveckla och anpassa oss till ny teknik, främja affärsinnovation och förenkla processerna för våra kunder. Till stöd för Scanias operativa modell anpassar vi också sättet på vilket vi strukturerar och styr vår organisation. Den senaste förändringen har varit att utveckla ett värdeflödes-system för styrning och tvärfunktionella team med delegerat mandat.

Även om vi förändras och ändrar vårt sätt att arbeta med de tvärfunktionella flödena, utforskar nya marknader och utvecklar nya affärsmodeller och lösningar, fortsätter The Scania Way att vara den solida grund som vi stöder oss på.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2248C6268497A4E0B2C7355888

BOLAGSSTYRNING

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 funktioner inom Scania, till exempel Legal (juridik), Governance (bolagsstyrning), Data Protection (dataskydd), Risk Management (riskhantering), Internal Controls (internkontroll), Compliance (regelefterlevnad), Corporate Investigations (företagsutredningar), Export Controls (exportkontroll), Intellectual Property (immateriella rättigheter) och Security (säkerhet), vilka stöder företaget 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 beslutar även om större förändringar i Scania Group Control Catalogue och om implementeringsplaner för förändringar i kontrollmiljön. Detta inkluderar, men är inte begränsat till, godkännande av kontrolleveransplanen två gånger per år eller vid behov samt andra ad hoc-ärenden.

CGB övervakar tillämpningen av koncernpolicyer inom hela Scaniakoncernen och rapporterar aktuell status till den verkställande ledningen och revisionskommittén. CGB följer också upp tillämpningen av och frågor gällande TRATON GROUPs policyer och Volkswagens koncernpolicyer och har tio ordinarie möten per år.

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

Scania Sustainability Board (SSB)
Scanias hållbarhetsråd (Scania Sustainability Board, SSB) är ett forum för tvärfunktionell samordning av hållbarhetsfrågor där alla delar av företaget deltar. SSB ansvarar för Scanias inriktning, mål och initiativ inom hållbarhet och säkerställer att tvärfunktionella åtgärder vidtas i prioriterade hållbarhetsfrågor. På sidan 26 finns mer information om SSB.

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 hållbarhetsfrågor som risker i fråga om klimat, företagande och mänskliga rättigheter. Riskprocessen säkerställer en transparent, systematisk och praktisk metod för riskhantering och är utformad på grundval av Scanias strategi (från sidan 19).

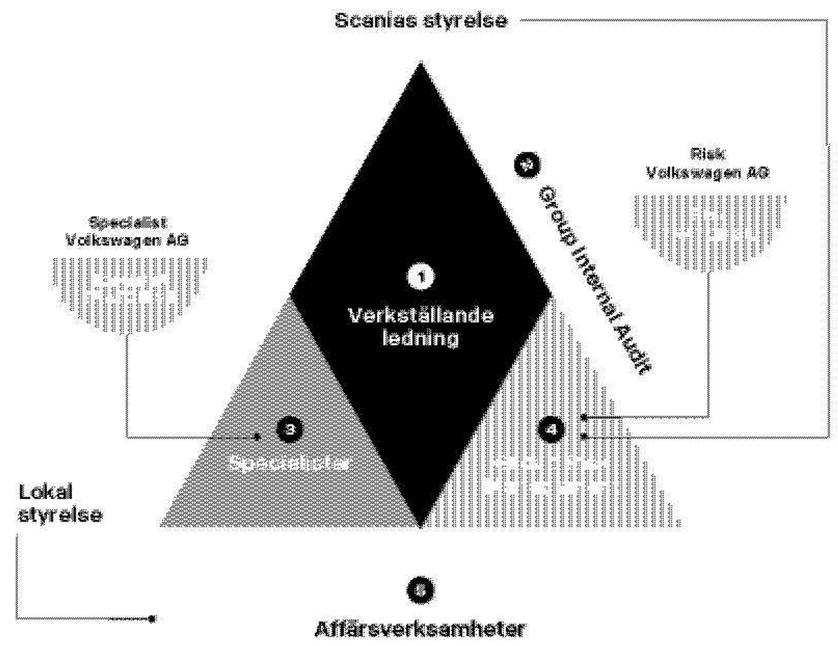
Scania använder en integrerad metod som säkerställer att hänsyn tas till såväl risker som affärsmöjligheter när relevanta beslut fattas. Därigenom uppnås en sund balans mellan risk och möjlighet. Scania är ständigt utsatt för risker som, om de inte hanteras korrekt, kan påverka möjligheten att leda omställningen till ett hållbart transportsystem, verkställa strategier och uppnå mål. I riskprocessen har vi även integrerat negativa effekter på miljö och människor, däribland negativ påverkan på mänskliga rättigheter till följd av affärsaktiviteter och/eller affärsrelationer.

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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF32A8CCBB4B73A4E1E8DC1365B8B

BOLAGSSTYRNING



Roller och ansvarsområden inom Scanias riskhantering

1
- Äganderisker
- Identifiera och bedöma risker
- Implementera åtgärder för att hantera risker
- Rapportera risker och åtgärder till högre nivå

2
- Stödja affärsverksamheten och säkerställa att riskhanteringsprocessen fungerar
- Identifiera och bedöma risker
- Rapportera risker och åtgärder till högre nivå

3
- Stödja affärsverksamheten och säkerställa att riskhanteringsprocessen fungerar
- Identifiera och bedöma risker
- Rapportera risker och åtgärder till högre nivå

4
- Kontrollmiljön och riskmedvetenhet
- Ansvara för att de regelverk som gäller för Scania efterlevs

5
- Ledning och riskhantering i Scania-koncernen
- Kommunicera eller säkerställa externa rapporteringsskyldigheter och övriga risker och åtgärder, särskilt väsentliga risker och negativa effekter med betydelse och på ett lämpligt sätt och rapportera till den verkställande ledningen via Group Risk Management.
- Ge en rättvisande bild av Scanias risker samt deras påverkan och säkerställa att på ett effektivt sätt hantera risker och negativa effekter på ett ändamålsenligt riskområde

Funktionen Group Risk Management (H) ska verka för att riskhantering integreras i processerna på ett effektivt sätt. Den ska också säkerställa optimal riskhantering genom att se till att gällande lagar samt internationella standarder för styrning, riskhantering, regelefterlevnad och ägarkrav uppfylls, med beaktande av 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 proaktivt 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 ansvarar för riskhanteringen inom sitt ansvarsområde. Ett av koncepten i Scanias ledarskapsmodell och en ledstjärna i organisationen är "Dare to try – manage the risk" (våga prova – hantera risken).

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

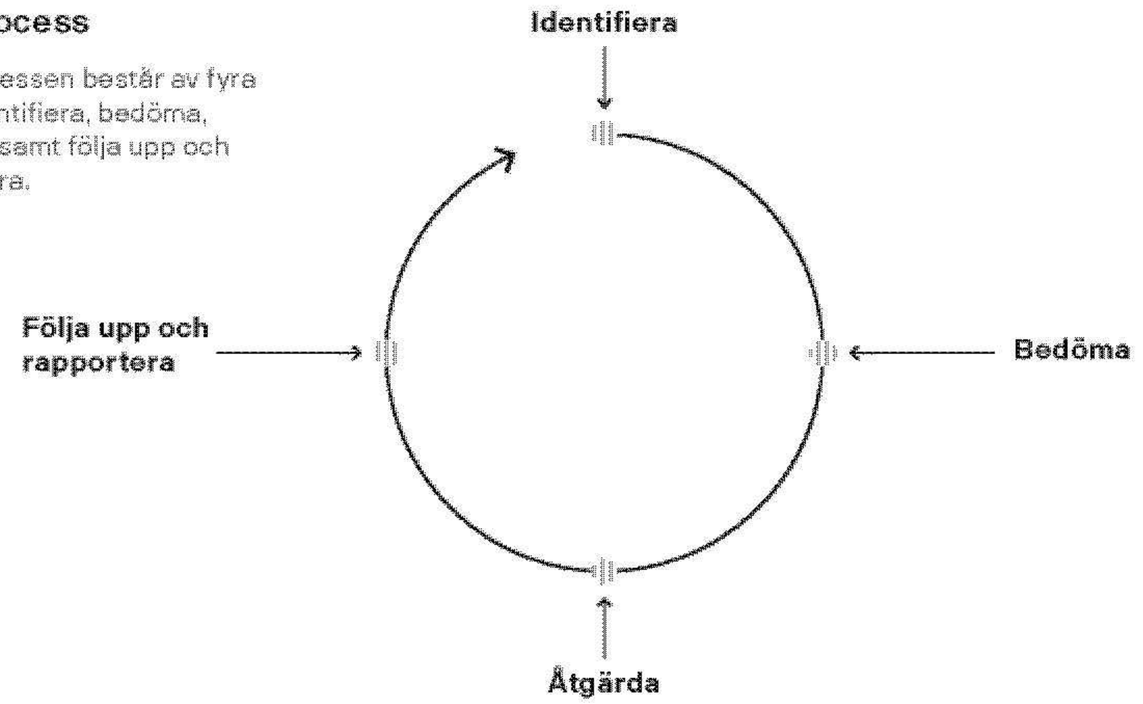
Den återkommande riskprocessen består av fyra steg: identifiera, bedöma, åtgärda, samt följa upp och rapportera. Det första steget är att identifiera risker som kan hindra att verksamhetsmål uppnås eller andra nya eller förändrade risker. Nästa steg är att bedöma de identifierade riskernas sannolikhet och potentiella konsekvenser – finansiellt, anseendemässigt och rättsligt – så att ansvarig riskägare kan prioritetsordna riskerna för vidare analys. Negativ påverkan på miljö och människor bedöms också i denna fas. Analysen

This file is secured with a digital signature.
It is prohibited to change the content of this document.
Document ID:
8A7F2A8C9B2E4D6F1A3C5E7B9D0F2A4C6E8B0D2F4A6C8E0B2D4F6A8C0E2B4D6
8A7F2A8C9B2E4D6F1A3C5E7B9D0F2A4C6E8B0D2F4A6C8E0B2D4F6A8C0E2B4D6

BOLAGSSTYRNING

Riskprocess

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



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 89 om internkontroll).

Riskprocessen baseras på en årlig workshop, med kvartalsvisa uppdateringar och rapporter.

Affärsetik och regelefterlevnad

Syftet med de insatser och initiativ som Scania genomför inom affärsetik och regelefterlevnad är att identifiera, förebygga, upptäcka och åtgärda efterlevnadsrisker som verksamheten utsätts för runt om i världen. De viktigaste områdena när det gäller affärsetik och efterlevnad är korruption, pengatvätt, antitrust/konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter. Scania inser vikten av att kunna hantera risker i relation till digital efterlevnad och etik – inklusive men inte begränsat till AI, dataskydd och hållbarhet – för att säkerställa en helhetsinriktad strategi i fråga om affärsetik.

Scania har nolltolerans mot korruption och oetiska affärsmetoder. Vi upprätthåller en hög etisk standard oavsett var i världen vi verkar. Scanias uppförandekod gäller alla medarbetare och bildar ett övergripande ramverk som bland annat innehåller vägledning om förväntade beteenden. Alla nya medarbetare ska läsa uppförandekoden och de högsta cheferna måste varje år intyga att de följer den. Utöver uppförandekoden har Scania koncernpolicyer som tillämpas på global nivå och som täcker regelefterlevnadsområden som donationer och sponsring, förmåner till och från affärspartner, smörjmedelsbetalning (facilitation payments), penningtvätt, finansiering av terrorism, antitrust-/ konkurrenslagstiftning, intressekonflikter, vederbörlig aktsamhet (due diligence) gentemot mellanhänder samt företagande och mänskliga rättigheter.

Scania Group Compliance H. är en central funktion med regionalt ansvar för Scanias program för regelefterlevnad och affärsetik. En av funktionens uppgifter är att erbjuda råd, stöd och utbildning i affärsetiska frågor. Inom ramen för Scanias efterlevnadsprogram tillämpas ett riskbaserat arbetssätt och programmet används globalt.

Scania betonar också vikten av integritet och affärsetik i förhållande till affärspartner och till samhället i stort. Affärspartner förväntas följa samma höga etiska standarder som Scania. För leverantörer beskrivs dessa standarder i Scanias uppförandekod för leverantörer, medan oberoende aktörer i återförsäljarnätet förväntas följa Scanias uppförandekod för oberoende distributörer.

Bedömning och hantering av risker är en viktig del i Scanias arbete för regelefterlevnad. Korruption och andra affärsetiska risker omfattas av Scanias riskprocess (se sidan 86), som genomförs två gånger per år i hela verksamheten. Dessutom genomförs på regelbunden basis en mer omfattande och detaljerad riskbedömning, med fokus på korruption, penningtvätt, antitrust-/ konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter.

Ett annat verktyg i Scanias affärsetiska arbete är visselblåsarsystemet, som omfattar flera särskilda kanaler för att rapportera om potentiella överträdelser av lagar och regler, interna policyer och Scanias uppförandekod. Via systemet kan både Scaniamedarbetare och externa parter inkomma med rapporter i god tro och utan rädsla för repressalier. Scania har en väletablerad rutin för att genomföra internutredningar gällande rapporter som kommer in via visselblåsarsystemet. Systemet granskas regelbundet för att säkerställa att det är fortsatt effektivt.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7324BC02B467AAE05B0D71999B2B

BOLAGSSTYRNING

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. Industrial Operations, inklusive 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

Grundpelarna i Scanias system för internkontroll ⓘ utgörs av kontrollmiljön, som bygger på den internationella COSO-modellen som består av komponenterna riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning och övervakning. Internkontrollfunktionen samordnar och övervakar utvecklingen och dokumentationen gällande kontroller av upplysningsplikten för relevanta funktioner. I rapporterings- och uppföljningssyfte dokumenteras dessa kontroller sedan i Scanias standardiserade Control Catalogue och internkontrollsystem.

Internkontrollsystemet ICMS (Internal Control Management System) bygger på Scania Group Control Catalogue och de nyckelaktiviteter som beskrivs på nästa sida:

Kontrollmiljö

Kontrollmiljön inom Scania bygger på årsbaserade procedurer samt kraftfulla ledarskapsprinciper och en kultur som är förankrad i uppförandekoden och 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 utgörs av de beslut om organisationsstruktur, befogenheter och procedurer som styrelsen fattat. Styrelsens beslut omsätts i funktionella 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.

Riskbedömning och kontrollaktiviteter

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.

Scania har omfattande kontrollaktiviteter för viktiga riskområden och processer – till exempel finansiell rapportering, regelefterlevnad och miljörisker – vilka sammanfattas i Scania Group Control Catalogue och implementeras i lokala kontrollkataloger inom de största enheterna i Scaniakoncernen.

Koncernens funktion för internkontroll (Group Internal Control) genomför varje år riskbedömningar och aktiviteter i fråga om utveckling, implementering och oberoende utvärdering av internkontroller inom Scaniakoncernen. Både självskattning och stickprovskontroller 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. Revisionskommittén, bolagsstyrelsen och den verkställande ledningen rapporterar och följer regelbundet upp alla identifierade avvikelser.

Information och kommunikation

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A8C0E2B4B7CA4E0E08DC7358888

BOLAGSSTYRNING

Rapportering sker regelbundet till ledningen på alla nivåer. Den centrala controllerorganisationen har, i sitt 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, kommittéer och ledningsgrupper. På detta sätt nås berörd personal av information om exempelvis policyer, riktlinjer och rapporteringsmanualer. Som komplement till de formella kanalerna förs en ständig dialog mellan funktionerna Finance and Business Control, Risk, Internal Control and Compliance och de personer som ansvarar för den finansiella och icke-finansiella rapporteringen i de operativa enheterna.

Scania anordnar 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 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 resultat utförs av controlleravdelningarna i den industriella verksamheten och i samtliga försäljnings- och serviceföretag.

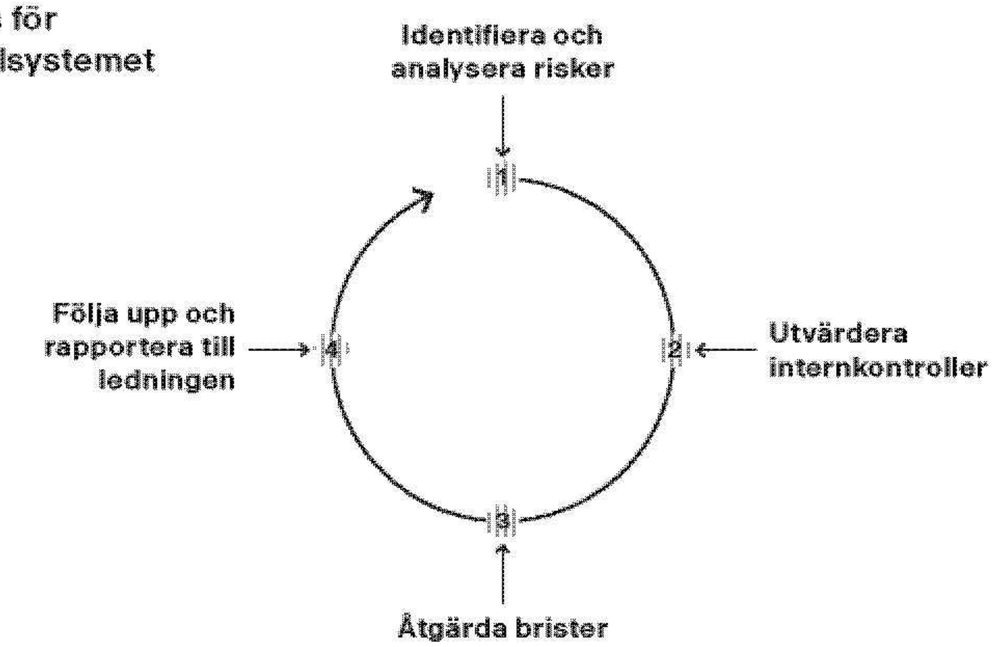
Styrelsen erhåller kvartalsvis finansiella rapporter. Den finansiella information ökar i omfattning inför delårsrapporterna. Både hel- och halvårsrapporterna godkänns av styrelsen.

Fyra gånger per år får revisionskommittén dessutom information om statusen för internkontrollerna. Detta sker via oberoende rapporter från internkontrollsfunktionen.

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.

Årlig process för internkontrollsystemet



Internrevision

Scanias internrevision (Group Internal Audit) ❶ är en oberoende och objektiv granskning- 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. I internrevisionens ansvarsområden ingår även uppföljning och granskning av internkontroll, riskhantering och bolagsstyrning. Resultaten rapporteras till Scanias revisionskommitté och delges även VD och verkställande ledningen för att säkerställa att de vidtar nödvändiga åtgärder.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF32483D2B487A4E3E6DC1358B8B

BOLAGSSTYRNING

Den riskbaserade strategin för 2024 tillämpades i en kontinuerlig riskbedömningsprocess för att säkerställa att internrevisionen riktades mot de mest relevanta och väsentliga riskerna. Revisionen omfattade interna policyer och externa regelverk i relation till varje revisionsämne. Internrevisionen rapporterar funktionellt till revisionskommittén och administrativt till verkställande direktören.

Externa revisorer

Scanias oberoende externa revisorer (K) utses varje år 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 bjuds vid behov in till att delta vid ytterligare möten för att rapportera till styrelsen.

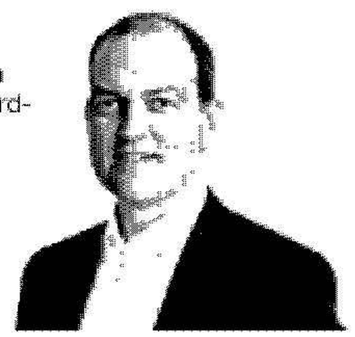
De externa revisorerna har inga uppdrag i bolaget som påverkar deras oberoende som revisorer i Scania. Information om ersättningen till revisorer finns i not 26.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF32A8D2B487C4AE2E8DC1355B2B

STYRELSE

1
Michael Jackstein
Styrelseordförande



2
Christian Levin
VD och koncernchef, Scania och TRATON GROUP



3
Lilian Fossum Biner



4
Gunnar Kilian



5
Julia Kuhn-Piëch



6
Nina Macpherson



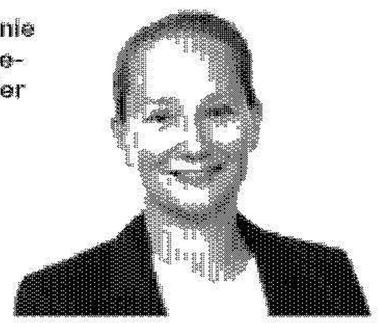
7
Christian Porsche



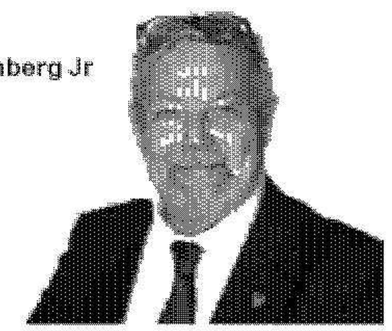
8
Mark Philipp Porsche



9
Stephanie Porsche-Schröder



10
Peter Wallenberg Jr



11
Mari Carlquist



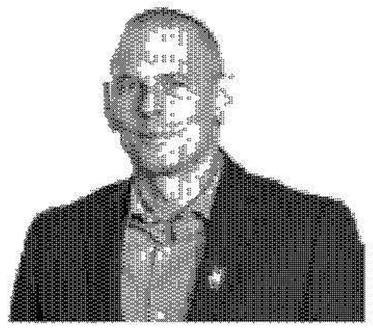
12
Lisa Lorentzon



13
Mikael Johansson



14
Michael Lyngsie



15
Bo Luthin



16
Maja Lundberg



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73483C2B4B7AAE6E58D71358B8B

STYRELSE

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. Medlem i Supervisory Board för MAN Truck & Bus SE. Styrelseordförande i Scania CV AB. Styrelseordförande i Scania AB. Styrelseledamot i Navistar International Corporation. Ledamot i Advisory Board för Volkswagen Truck och Bus Indústria e Comercio de Veículos Ltda. Styrelseordförande i TRATON Sweden AB. Styrelseledamot i TRATON AB. Styrelseledamot i TRATON Financial Services AB. Styrelseledamot i TRATON US, LLC. Medlem i Supervisory Board för Volkswagen Middle 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

Styrelseledamot sedan 2021.

Född: 1967.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör i maskinteknik.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i TRATON AB, Ordförande i Supervisory Board MAN Truck & Bus SE. Styrelseledamot i Navistar International Corporation, Volkswagen Truck & Bus, Scania Growth Capital AB, Scania Growth Capital II AB, TRATON Financial Services AB, och Vattenfall AB (från 29 april 2024).

Relevant arbetserfarenhet: Olika ledande befattningar inom Scania och TRATON SE. VD och koncernchef för Scania och VD för TRATON SE sedan 2021. Ledamot i Stockholms Handelskammare och Finsk-Svenska Handelskammaren.

3 Lilian Fossum Biner

Styrelseledamot 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

Styrelseledamot sedan 2020.

Född: 1975.

Utbildning: Redaktör.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i Supervisory Boards för MAN Energy Solutions, Autostadt GmbH, Volkswagen Immobilien GmbH, Volkswagen Group Services GmbH samt ledamot i Supervisory Boards för bland annat Audi, MAN, TRATON, Wolfsburg AG och PowerCo. Ordförande i LADW (den latinamerikanska kommittén för tyskt näringsliv).

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Volkswagen AG. Medlem i Board of Management, Volkswagen AG, med ansvar för "Human Resources" och "Trucks".

5 Julia Kuhn-Piëch

Styrelseledamot 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

Styrelseledamot sedan 2018. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1958.

Utbildning: Juristexamen, LL.M.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board, TRATON SE och ledamot i dess revisionskommitté sedan 2019. Styrelseledamot i Scandinavian Enviro Systems AB och 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 Kollegiet för svensk bolagsstyrning.

7 Christian Porsche

Styrelseledamot sedan 2020.

Född: 1974.

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

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board, 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2248C02B4B7A4E0E98CA35888

STYRELSE

8 **Mark Philipp Porsche**

Styrelseledamot sedan 2020.

Född: 1977.

Utbildning: Master i samhälls- och företagsekonomi.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board för 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 Familien-Privatstiftung foundation i Salzburg sedan 2014.

9 **Stephanie Porsche-Schröder**

Styrelseledamot sedan 2017. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1978.

Utbildning: Diplomerad designer.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseledamot i MAN Truck & Bus SE.

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

10 **Peter Wallenberg Jr**

Styrelseledamot sedan 2005.

Född: 1959.

Utbildning: Master i företagsekonomi.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Knut and Alice Wallenbergs stiftelse, Marianne och Marcus Wallenbergs stiftelse samt The Grand Group AB. Styrelseledamot i Atlas Copco AB.

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

11 **Mari Carlquist**

PTK-representant på Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2020. Dessförinnan suppleant sedan 2015.

Född: 1969.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1987.

12 **Lisa Lorentzon**

PTK-representant på Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2015. Dessförinnan suppleant sedan 2012.

Född: 1982.

Utbildning: Master of Science, MSc.

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 2008. Dessförinnan suppleant sedan 2008.

Född: 1963.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania.

14 **Michael Lyngsie**

Representant för IF Metall vid Scania. Styrelseledamot 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. Styrelsesuppleant sedan 2020.

Född: 1967.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1985.

16 **Maja Lundberg**

PTK-representant på Scania. Styrelsesuppleant sedan 2022.

Född: 1968.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1986.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF32B8C02B487AAE058DC1358B8B

VERKSTÄLLANDE LEDNING

1


2


3


4


5


6


7


8


9


1 Christian Levin

Styrelseledamot. VD och koncernchef.

Född: 1967.

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

2 Do Young Kim

Executive Vice President, Chief Financial Officer (CFO).

Född: 1975.

Utbildning: Kandidatexamen i företagsekonomi. Anställd sedan 2025.*

3 Camilla Dewoon

Executive Vice President, Head of Communications and Sustainability.

Född: 1973.

Utbildning: Civilekonom. Anställd 1998–2019 och sedan från 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: Civilekonom och civilingenjör. 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. Anställd sedan 2008.

7 Jeanna Tällberg

Executive Vice President, Head of People & Culture.

Född: 1975.

Utbildning: Kandidatexamen i socialt arbete samt i personalfrågor. Anställd 2003-2015 och sedan från 2022.

8 Marcus Holm

Executive Vice President, Head of Production, Procurement and Logistics.

Född: 1971.

Utbildning: Civilingenjör i maskinteknik. Anställd sedan 1994.

9 Sara Forsberg

Executive Vice President, Chief Technical Officer/Head of Research and Development and Head of Brand Identity Development.

Född: 1976.

Utbildning: Civilingenjör i ergonomisk design och produktion. Anställd sedan 2001.

* Tidigare CFO Jonas Rickberg lämnade Scania i december 2024. Han efterträddes av Do Young Kim i februari 2025.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324BC62B4B72A4E0E98C7135E8B8

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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF324BC62B4A72A4E0E68DC7356882

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2024

Efterfrågan på Scanias produkter och tjänster var under året robust och genererade ett starkt finansiellt resultat för 2024.

Scanias totala orderingång sjönk med 5 procent samtidigt som leveranserna ökade, särskilt i Brasilien. Även i Europa var leveranserna starka, drivna av en orderbok som fyllts på under 2023.

Leveranserna minskade med 4 procent till 54 787 (57 092) lastbilar, främst hänförligt till Storbritannien och Frankrike.

Scanias totala marknadsandel för tunga lastbilar i EU27 ökade med 2,4 procentenheter till 17,8 (15,4) procent.

Fordon och tjänster

Scania nådde rekordhöga leveransnivåer under 2024 och passerade 100 000 fordon. Många av de leveranskedjeproblem som på senare år stört produktionen löstes, vilket resulterade i ett stabilare produktionsflöde.

Scanias fordonsleveranser ökade under 2024 med 6 procent jämfört med 2023. Lastbilsleveranserna ökade med 5 procent till totalt 96 443 enheter. Leveranserna av bussar ökade med 11 procent till 5 626 enheter. Leveranserna från Power Solutions minskade med 19 procent till 11 170 enheter. Tjänsteförsäljningen ökade med 3 procent till MSEK 43 886.

Lastbilsmarknaden

Under 2024 kännetecknades den europeiska lastbilsmarknaden totalt sett en avmattning jämfört med 2023. Däremot var efterfrågan i Latinamerika fortsatt stark, i synnerhet i Brasilien, tack vare en positiv ekonomisk utveckling. I Asien påverkades efterfrågan av den ekonomiska nedgången i Kina, och i Mellanöstern av krig och oroligheter.

Scania fortsatte under 2024 utveckla sitt batterielektriska-erbjudande och lanserade fler elmaskiner, axelkonfigurationer, hyttalternativ och ett antal olika kraftuttag.

En annan höjdpunkt för lastbilsverksamheten var att Scania tilldelades Green Truck Award 2024, ett pris som Scania vunnit sju av de senaste åtta åren.

Under 2024 öppnade Scania för beställningar av självkörande fordon för första gången. Scania och den australiensiska tjänsteleverantören Regroup ska under 2025 lansera världens första flotta av självkörande gruvlastbilar, vilka ska användas vid Butcherbird-gruvan i Pilbara i västra Australien.

Europa

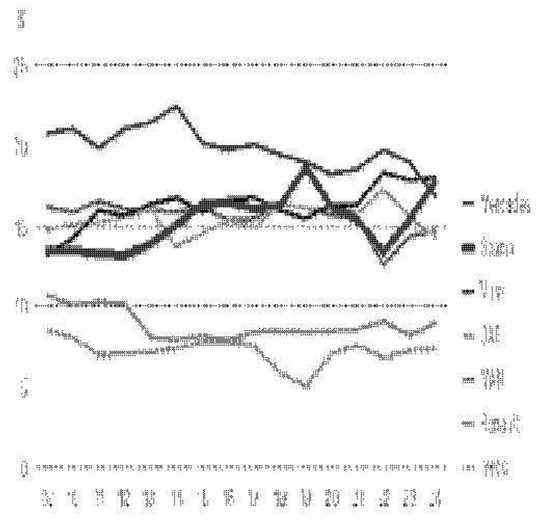
Under 2024 var efterfrågan i Europa mer avvaktande jämfört med 2023. Även om det fortfarande fanns en efterfrågan på ersättningsfordon i Europa var denna lägre än under 2023 och investeringsbesluten påverkades av en hög inflation. Orderingången för helåret 2024 minskade i Europa med 3 procent till 41 705 (40 658) lastbilar, en ökning som främst kunde hänföras till Nederländerna och Belgien.

I Europa förekom avvikelser i produktionsflödena då Scania lanserade uppdateringar till sin nya programvaruplattform i syfte att möta ny lagstiftning inom cybersäkerhet och samtidigt säkerställa nya, värdeskapande funktioner för kunderna. Komplexitet och kvalitetsproblem i mjukvaruimplementeringen gjorde att många kunder drabbades av leveransförseningar.

Batterielektriska lastbilar levererades inte enligt plan delvis på grund av leverantörsrelaterade komponentproblem, vilket resulterade i förseningar i volymökningen. På det stora hela växer den underliggande kundefterfrågan på batterielfordon i Europa och på global nivå, men tillväxttakten är långsammare än vad som angavs i förra årets prognoser. Transportköparnas ambitioner i fråga om koldioxidutsläpp inom sektorer som dagligvaruhandel, bygg, fordon och kommuner har börjat påverka megaflottorna, vilket gör transportköparna mer benägna att ställa om snabbare än under tidigare år.

Den totala marknaden för tunga lastbilar i 27 av EUs medlemsländer (samtliga EU-länder utom Malta) samt Norge, Storbritannien, Schweiz och Island minskade med cirka 8 procent till 315 100 (342 000) enheter under 2024. Trots detta gjorde de ökade leveranserna och framgångarna med Super-drivlinan att Scania stärkte sin position i Europa och tog en marknadsandel på 17,8 (15,4) procent.

Marknadsandel för tunga lastbilar på över 16 ton i EU27*



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

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2024

Latinamerika

I Latinamerika drevs efterfrågan på lastbilar främst av den positiva ekonomiska utvecklingen i Brasilien. I Argentina var efterfrågeutvecklingen för lastbilar positiv trots politiska förändringar och en instabil växelkurs. Det berodde huvudsakligen på förbättringar av landets ekonomi och marknadens behov.

Scanias orderingång i Latinamerika minskade med cirka 7 procent till 21 500 (23 003) lastbilar, främst relaterat till Brasilien. Leveranserna ökade med 45 procent till 25 513 (17 590) lastbilar, främst hänförligt till Brasilien.

Dessutom nådde vi en milstolpe med en halv miljon tillverkade lastbilar i Brasilien sedan produktionsstarten där år 1957.

Eurasien, Asien samt Afrika och Oceanien

I Asien gjorde den minskade tillväxten i Kinas ekonomi och en längre ersättningscykel för tunga transporter (HDT) att den inhemska detaljhandeln stabiliserades på en lägre nivå. I Mellanöstern minskade efterfrågan markant på grund av krig och oroligheter i regionen. I denna region är Turkiet fortfarande den största marknaden i termer av marknadsstorlek och Scanias försäljning. I Afrika stabiliserades affärsverksamheten i Sydafrika efter de allmänna valen, och leveranserna var fortsatt starka under 2024. Dock minskade orderingången kraftigt. I Oceanien minskade totalmarknaden.

Orderingången i Eurasien minskade med 18 procent till 770 (936) lastbilar, en minskning som främst kunde hänföras till Kazakstan. Leveranserna var i linje med föregående år, 1 154 (1 159) lastbilar, främst hänförligt till Georgien. Eftersom Scania inte längre säljer lastbilar i Ryssland är marknaden i Eurasien betydligt mindre och domineras av försäljningen till Ukraina och Kazakstan.

Orderingången i Asien ökade med 1 procent till 8 233 (8 139) lastbilar, en ökning som främst kunde hänföras till Förenade Arabemiraten. Leveranserna minskade med 7 procent till 8 913 (9 549) lastbilar, främst hänförligt till Israel.

Orderingången i Afrika och Oceanien minskade med 55 procent till 2 717 (6 063) lastbilar, en minskning som främst kunde hänföras till Sydafrika och Australien. Leveranserna minskade med 3 procent till 6 076 (6 262) lastbilar, främst kopplat till Australien och Sydafrika.

Bussmarknaden

Scanias bussverksamhet uppvisade fortsatt stark återhämtning under 2024, med en europeisk marknad som var tillbaka på pre-covid-nivåer och en stark utveckling i Latinamerika.

Under året ökade orderingången för bussar med 15 procent till 6 087 (5 281) enheter, med en stark förbättring i alla regioner. I Europa ökade orderingången till 1 590 (1 469) enheter. I Latinamerika ökade orderingången till 3 141 (2 887) enheter, främst hänförligt till Brasilien, Peru och Argentina. Orderingången i Asien ökade till 672 (395) bussar, främst hänförligt till Malaysia. Orderingången i Afrika och Oceanien ökade till 682 (530) enheter, främst relaterat till Kenya.

Leveranserna ökade under 2024 med 11 procent till 5 626 (5 075) enheter. I Europa, där Scanias huvudsakliga marknader är Spanien, Italien, Storbritannien, Sverige, Frankrike och Tyskland, uppgick leveranserna till totalt 1 669 (1 750) enheter. Med tanke på avvecklingarna inom fordonsprogrammet och införandet av en ny cybersäkerhetslagstiftning är denna minskning relativt måttlig, vilket vittnar om styrkan och motståndskraften i denna region.

I Latinamerika ökade leveranserna med 28 procent till 2 807 (2 186) enheter, främst hänförligt till Brasilien, Mexiko och Colombia. Detta bekräftar Scanias ställning i regionen vilken underbyggs av de starka resultaten för produkterna i Scanias nya bussgeneration.

I Asien minskade leveranserna med 21 procent till 498 (631) enheter, främst på grund av lägre efterfrågan i Israel under det första halvåret. Leveranserna till Afrika och Oceanien ökade med 28 procent till 652 (508) enheter, främst kopplat till Australien och Sydafrika.

Höjdpunkterna i det gångna årets produktlanseringar var bland annat lanseringen av LBG/LNG-versionen av vår Scania Touring-turistbuss, som har samma kraft och räckvidd som sin dieseldrivna motsvarighet men med betydligt lägre driftkostnader och koldioxidutsläpp.

Under 2024 har Scania med framgång slutfört omstruktureringen av bussverksamheten och infört en ny strategi genom vilken Scania fortsatt erbjuder kompletta lösningar för buss men fokuserar den egna produktionen på chassier. Scanias busskarosser tillverkas och distribueras nu kollaborativt via strategiska, globala samarbeten. Scania fortsätter tillhandahålla lösningar som är integrerade i företagets modulsystem och stöds av Scanias exceptionella globala servicenätverk, vilket säkerställer hög drifttillgänglighet och funktionssäkerhet.

Den nya strategin har redan gett enastående resultat och befäster Scanias löfte om att vara en globalt betrodd partner för kompletta lösningar.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2024

Scania investerar i att anpassa sin produktionslinje för den lokala produktionen av batterielektriska bussar i Latinamerika, med start under andra halvåret 2025. Det är ett drag som bekräftar Scanias engagemang i tillverkning av batterielbussar på global nivå samtidigt som vi fortsätter erbjuda ett brett urval av hållbara drivlinor, som LBG-, CBG-, biogas- och hybriddrivlinor för att tillgodose kraven från kunder från olika delar av världen.

Scania tilldelades utmärkelsen Sustainable Bus Award i turistbusskategorin för sin gasdrivna Scania Touring LBG/LNG, vilket är ett bevis på värt oförtrutna hållbarhetsarbete inom alla bussegment.

Marknaden för Power Solutions

Efterfrågan inom Power Solutions förbättrades under 2024, vilket ökade den totala orderingången med 9 procent till 8 492 (7 818) motorer. Dock minskade leveranserna under 2024 med 19 procent och nådde 11 170 (13 871) motorer.

I Latinamerika var efterfrågan stark, främst hänförligt till Brasilien och en betydande efterfrågan på generatoraggregat till kraftverk på grund av låga vattennivåer i reservoarerna. I Europa tog efterfrågan fart i slutet av 2024. Ledtiderna har nu återgått till mer normala nivåer. I synnerhet elproduktionssegmentet ställdes inför utmaningar på grund av höga lagernivåer och fortsatt låg marknadsefterfrågan. Inom marinområdet var verksamheten fortsatt stark och Norge, den största marinmarknaden, levererade rekordhöga nivåer. I Asien minskade orderingången markant, särskilt inom bygg- och anläggningsutrustning. Minskningen är kopplad till Kina och den vikande inhemska marknaden där.

Tjänster

Scanias tjänsteverksamhet fortsatte växa under 2024. Tjänsteintäkterna uppgick till MSEK 43 886 (42 424), en ökning med 3 procent. Högre volymer påverkade omsättningen positivt. I lokala valutor ökade intäkterna med 4 procent.

I Europa ökade tjänsteintäkterna med 5 procent till MSEK 30 517 (29 098). I Amerika ökade intäkterna med 1 procent till MSEK 6 587 (6 508) medan tjänsteintäkterna i Eurasien minskade med 11 procent till MSEK 148 (166). Intäkterna i Asien sjönk med 2 procent till MSEK 3 506 (3 579). I Afrika och Oceanien ökade intäkterna med 2 procent till MSEK 3 128 (3 073).

Vi fortsatte utveckla vårt enastående tjänsteerbjudande. Här ingick bland annat den europeiska lanseringen av den modulbaserade tjänsteportföljen Service 360 samt lanseringen av ProDriver, en spelinspirerad förarutbildningsapp som främjar hållbar och bränsleeffektiv körning.

Våra medarbetare

Totalt sett uppgick Scanias antal medarbetare till 58,845 (58,163) personer vid slutet av 2024. Scania arbetar för en inkluderande och säker arbetsmiljö som präglas av mångfald och där fokus ligger på att främja välbefinnande och kontinuerlig kompetensutveckling. Vi mäter medarbetarnas nöjdhet regelbundet för att säkerställa att vi levererar i enlighet med vår People-strategy. Mer information finns på sidorna 46–52 och i not 23.

Produktion

Under 2024 hade hållbarhet fortsatt högsta prioritet i vår finansiella och operativa strategi, med betydande framsteg inom de miljörelaterade och sociala dimensionerna:

- **Hållbarhetsutbildning:** Fortsatt arbete med att integrera hållbarhet i The Scania Way, med fokus på mål för både planeten och människorna.
- **Utökad mätvärdesspårning:** Förbättrad intern övervakning av koldioxidutsläpp i relation till energi, avfall, vatten och marktransporter, övergång från kvartals- till månadsredovisning i enlighet med EU:s regelverk
- **Initiativ inom cirkulär ekonomi:** Lyckad provmontering av växellådor och motorer med återanvända komponenter, vilket vittnar om vår innovationsförmåga och vårt arbete inom hållbara metoder.

Scania fortsatte etablera företagets tredje industriella nav, den största investering i den industriella verksamheten sedan flytten till Latinamerika. Anläggningen, som ligger i Rugao nordväst om Shanghai i Kina, omfattar 800 000 kvadratmeter och kommer att leverera Scaniaprodukter till kunder i Kina och resten av Asien. Anläggningen beräknas stå klar under 2025. Att ha produktion nära kunderna i regionen ökar Scanias konkurrenskraft som kommer kunna leverera med kortare ledtider, sänkta kostnader och förbättrade skräddarsydda specifikationer för att tillgodose kundernas behov. Anläggningen kommer att drivas av förnybar energi.

Forskning och utveckling

Syftet med Scanias verksamhet inom forskning och utveckling är att utveckla hållbara lösningar som ökar kundernas produktivitet och lönsamhet genom ett fokus på låg bränsle och energiförbrukning, hög fordonstillgänglighet och låga underhållskostnader i kombination med förstklassiga prestanda. Totalt investerade Scania 15,5 (12,8) miljarder kronor i forskning och utveckling under 2024, vilket motsvarar 7 procent av nettoomsättningen.

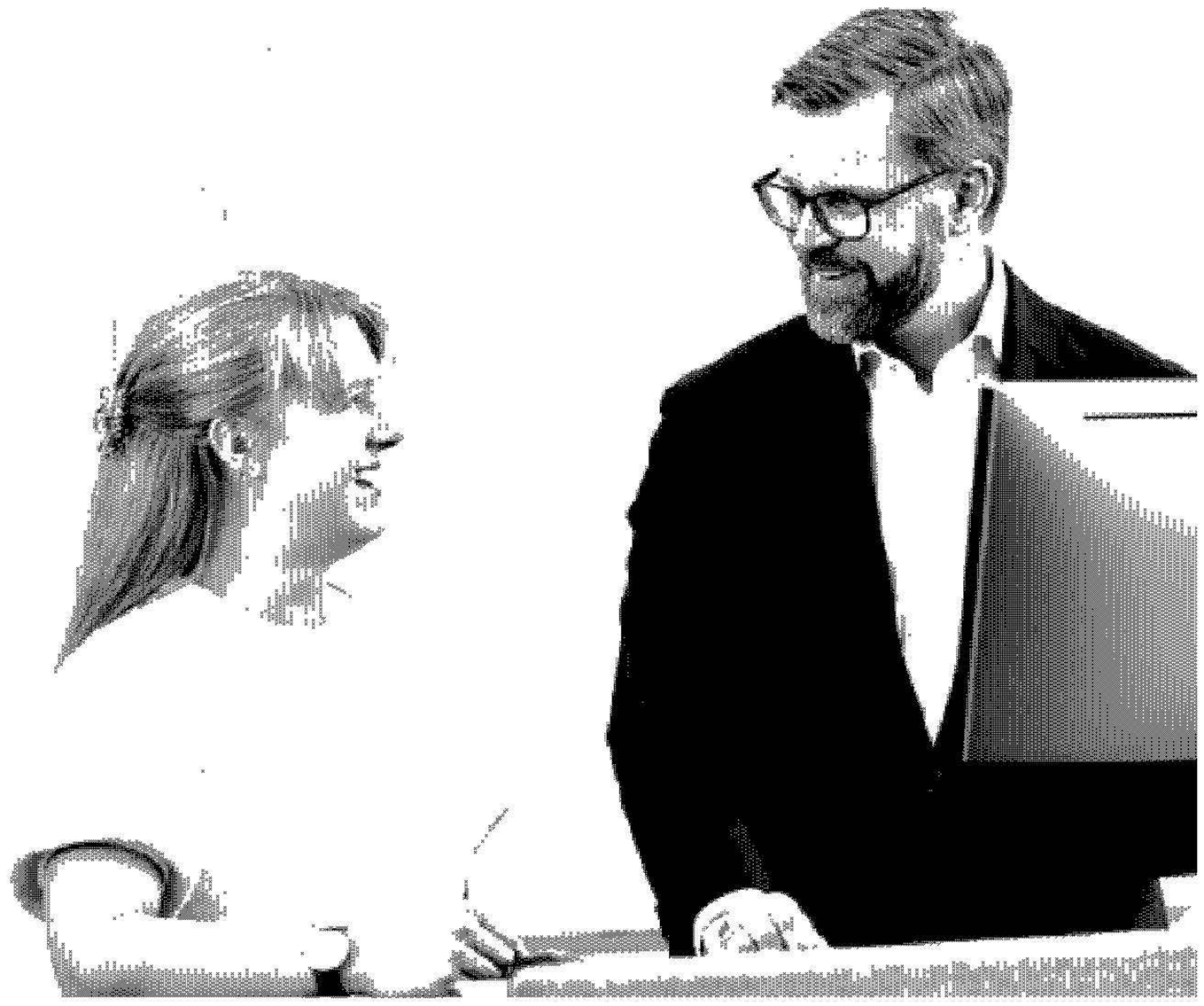
This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F324BC62B4B73A4E2E6BDC1358BB

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2024

Som en del av TRATON GROUP har Scania tillgång till omfattande teknisk expertis, vilket främjar innovation och ökad kostnadseffektivitet. Scania fokuserar på att optimera TRATON Groups globala FoU-organisation genom att upprätta strukturer, styrningsprocesser, perspektiv och arbetsmetoder som är gemensamma för hela organisationen. Scania har en nyckelroll i att utveckla och implementera TRATON Modular System, en varumärkesövergripande plattform som bygger på Scanias eget modulsystem. Det nya modulsystemet kommer att ge design-, produktions- och kostnadsfördelar till varumärkena i koncernen.

Höjdpunkter inom Scanias FoU-arbete 2024:

- Framsteg för verksamheten inom självkörande fordon:
  - Övergick från forsknings- till försäljningsfasen för självkörande gruvlastbilar, vilket banar väg för säkrare, effektivare och mer hållbar gruvdrift.
- Nästa generations elarkitektur:
  - Lanserade ett innovativt system som ska ge högre säkerhet, skalbarhet och funktionalitet och som uppfyller det nya strängare regelverket för cybersäkerhet.
  - Säkerställde överensstämmelse med EU:s nya förordning om allmän fordonssäkerhet (GSR).
- Innovationssamarbeten:
  - Genomförde flera offentliga vetenskapliga tester och fördjupade vårt samarbete med Integrated Transport Research Lab (ITRL) vid Kungliga Tekniska högskolan (KTH) i Stockholm, i syfte att forma framtiden för hållbara transporter.
- Bredda batterielektriska-erbjudandet:
  - Fortsatte bredda Scanias batterielektriska-erbjudande genom att lansera fler elmaskiner, axelkonfigurationer, hyttvarianter och kraftuttagslösningar.

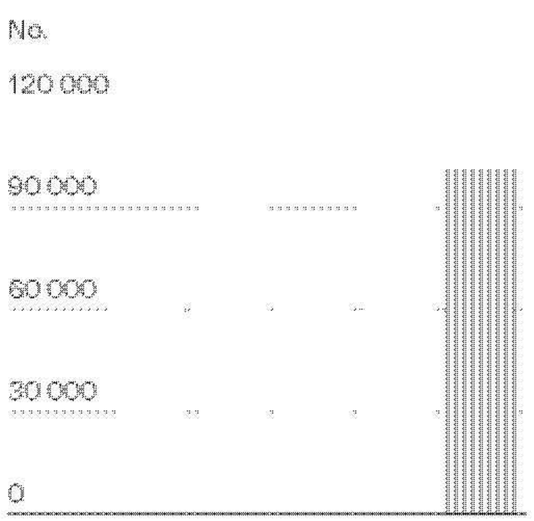


This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF248C62B487AAE0E08D1359B8B

HÅLLBARHETSRAPPORTERING

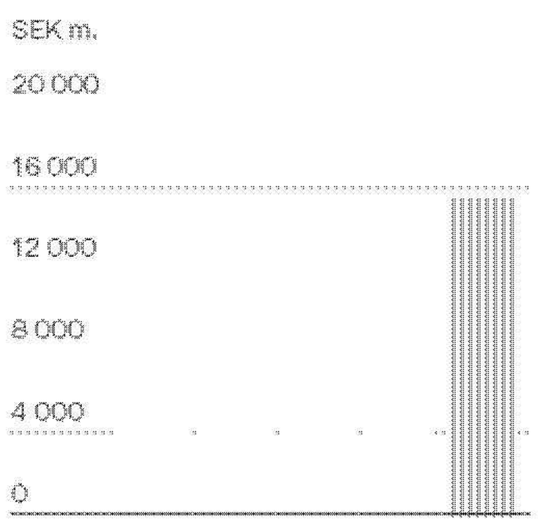
Tillverkade fordon

Under 2024 producerade Scania 101 648 fordon (102 283).



Investeringar i forskning och utveckling

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



I enlighet med ÅRL 6 kap 11§ har Scania AB valt att upprätta hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapportens omfattning framgår på sidan 62 i det här dokumentet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7243C02B497A4E05B0C1358828

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Rekordleveranser av fordon 2024 tillsammans med en hög nyttjandegrad av produktionssystemet bidrog till en stark finansiell prestation trots en makroekonomiskt och geopolitiskt utmanande situation. Flödet från lastbilsorder till leverans förbättrades under året, vilket tidigare varit ett hinder för oss. Trots detta upplevde våra kunder leveransförseningar på grund av utmaningar med att uppdatera vår nästa generations mjukvaruplattform för att följa ny cybersäkerhetslagstiftning. Efterfrågan på lastbilar höll sig på en bra nivå trots en försiktig europeisk marknad, och i slutet av året ökade orderintaget.

Som en del av den pågående omvandlingen av TRATON GROUP såldes utlåningsportföljen mot TRATON Financial Services (tidigare Scania Financial Services) till TRATON Treasury AB under 2024.

Leveranser

Under 2024 levererade Scaniakoncernen 96 443 (91 652) lastbilar, en ökning med 5,2 procent. Leveranserna av bussar ökade med 10,9 procent till 5 626 (5 075) enheter. Power solutions minskade med 19,5 procent till 11 170 (13 871) enheter.

Levererade fordon, antal	2024	2023
Fordon och tjänster		
Lastbilar	96 443	91 652
Bussar	5 626	5 075
Summa nya fordon	**102 069**	**96 727**
Begagnade fordon	16 837	15 908
Power Solutions	11 170	13 871
Summa antal enheter	**130 076**	**126 506**

Nettoomsättning

Scaniakoncernens nettoomsättning inom segmentet Fordon och tjänster ökade med 5,4 procent till MSEK 216 129 (205 066). Nettoomsättningen från försäljning av nya fordon ökade med 9,7 procent. Försäljningen påverkades positivt av volymökningar, en ändrad pris- och produktmix samt negativt på grund av valutakurseffekter. Nettoomsättningen från Service ökade med 3,4 procent och uppgick till MSEK 43 896 (42 424). Ökad försäljning av reservdelar och tjänster hade en positiv effekt.

Inom Power solutions minskade nettoomsättningen med 14,4 procent på grund av lägre volymer.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2024	2023
Lastbilar	136 584	125 149
Bussar	10 466	8 852
Power Solutions	3 689	4 308
Service	43 886	42 424
Begagnade fordon	9 161	10 010
Övrigt	5 034	6 141
Leasingintäkter	7 309	8 182
Nettoomsättning Fordon och tjänster	**216 129**	**205 066**
Elimination	–	–940
Scaniakoncernen totalt	**216 129**	**204 126**

Resultat

Scaniakoncernens rörelseresultat för Fordon och tjänster uppgick 2024 till MSEK 29 206 (24 813). Rörelsemarginalen uppgick till 13,5 (12,1) procent. Rörelseresultatet för 2024 påverkades negativt av jämförelsestörande poster på MSEK –1 243 främst hänförliga till kostnader för civilrättsliga krav från kunder. Exklusive jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet för 2024 till MSEK 30 449.

Ökade volymer för lastbil och bussförsäljning inverkade positivt. Marginalen på lastbilar påverkades positivt av pris och produktmix.

Scaniakoncernens utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 15 446 (12 780). Efter justering för aktivering med MSEK 5 607 (2 808) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 1 814 (1 264) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 11 654 (11 236). Den totala valutaeffekten på rörelseresultatet uppgick till MSEK –1 006.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2024	2023
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	29 206	24 813
Rörelsemarginal, %	13,5	12,1
Scaniakoncernen		
Rörelseresultat	29 206	24 807
Rörelsemarginal, %	13,5	12,2
Resultat före skatt	**27 138**	**23 243**
Skatt	–4 604	–7 385
Årets resultat från kvarvarande verksamhet	**22 534**	**15 858**
Årets resultat från avvecklad verksamhet	**–**	**1 448**
Årets resultat för koncernen	**22 534**	**17 306**

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Scaniakoncernens finansnetto uppgick till MSEK –2 068 (–1564), inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK –64 (4). Räntenettot uppgick till MSEK 1 099 (2 061). Räntenettot påverkades negativt av en lägre lånevolym till TRATON Financial Services på grund av försäljningen av Treasurys låneportfölj under 2024.

Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK –3 103 (–3 630). I dessa ingick värderingseffekter om MSEK 188 (–793) avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 27 138 (23 243). Scaniakoncernens skattekostnad för 2024 motsvarade 17,0 (31,8) procent av resultatet före skatt. Den lägre effektiva skattesatsen för 2024 kan huvudsakligen förklaras av valutakurseffekter och av en uppskjuten skatteeffekt på underskottsavdrag inom räntenetton i Sverige.

Nettoresultatet från kvarvarande verksamheter uppgick till MSEK 22 534 (15 858). Nettoresultatet från avvecklade verksamheter uppgick till MSEK 0 (1 448).

Kassaflöde

Kassaflödet efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 15 828 (25 845). Föregående år påverkades positivt av försäljningen av segmentet Financial Services. Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK –16 538 (–1 888) inklusive MSEK –5 607 (–2 808) i aktiverade utvecklingskostnader. Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2024 till MSEK 28 765 (28 448).

Finansiell ställning

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2024	2023
Soliditet, Scaniakoncernen %	26,7	27,2
Soliditet, Fordon och tjänster %	41,9	40,0
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster % [1]	31,4	31,5
Nettoskuldsättningsgrad, Fordon och tjänster [2]	0,31	0,35

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

Scaniakoncernens egna kapital ökade under 2024 med MSEK 13 659 och uppgick vid årets utgång till MSEK 94 184 (80 525). Årets resultat tillförde MSEK 22 534 (17 306). Utdelningar minskade eget kapital med MSEK –7 903 (–15 800).

Valutakursdifferenser vid omräkning av utländska nettotillgångar minskade eget kapital med MSEK –372 (539). Därutöver ökade eget kapital med MSEK 184 (–1 317) på grund av aktuariella förändringar av pensionsskulden och minskade med MSEK –863 (13) på grund av justeringar av verkligt värde på egetkapitalinstrument. Ett kapitaltillskott från TRATON ökade också det egna kapitalet med MSEK 990 (1 332). Koncernbidrag till TRATON-företag minskade eget kapital med MSEK –990 (–1 445). Skatter hänförliga till poster som redovisats under "Övrigt totalresultat" uppgick till MSEK 83 (279). Innehav utan bestämmande inflytande minskade under året med MSEK –15 (–7).

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.

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 2024 till MSEK 20 736 (6 191). För styrelsens förslag till resultatdisposition, se sidan 164.

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

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.

Företagsklimatet under 2024 har präglats av ökade spänningar mellan olika regioner i världen, vilket bland annat resulterat i att antalet väpnade konflikter, sanktioner och handelsbarriärer har ökat. Detta kommer att få företag att i större utsträckning se över sina leveranskedjor samt omvärdera marknadsnärvaro och teknikstrategier i syfte att hantera riskexponering och bygga upp förmågan att hantera oväntade händelser. Politiska allianser och förändrade handelsmönster har sakta men säkert lett till en mer regionaliserad värld. Global frihandel kan inte längre tas för given eftersom händelsestyrda geopolitiska risker kan uppstå snabbt. Detta kan påverka tillträdet till och utvecklingen på marknaden rent generellt, inflations- och räntetrender och utvecklingen av den globala ekonomin och därmed även affärsförutsättningarna för Scania och för våra kunder, leverantörer och partner.

Scania fortsätter övervaka hur den politiska osäkerheten kan påverka de makroekonomiska utsikterna, särskilt på marknader där Scania bedriver verksamhet eller gör inköp. Under året har Scania sett risker materialiseras i form av brist på material och komponenter, störningar i produktions- och logistikflödena och försäljningsnätverken. 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 mål som kan påverkas om riskerna materialiseras. Scanias rigorösa och proaktiva riskhantering stödjer det arbete vi genomför för att uppfylla våra affärsmål.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A8C6284B7AE0E9B2C7356888

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

Förbättring av flodan · Människorna och planeten · Förnyelse och skalning · Lönsamma och nöjda kunder · Bäst presterande fordonståg · Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Klimatomställningsrisker		Som en viktig del av ekosystemet för transporter och som global aktör är Scania exponerad för risker som härrör från omställningen till en klimatneutral ekonomi. Scanias strategiska inriktning är direkt kopplad till de möjligheter och risker som uppstår genom klimatförändringen och dess konsekvenser. De omställningsrisker som Scania har identifierat rör bland annat teknikskiftet, elfordon, kostnaden för övergången till utsläppsfri teknik, kundernas behov och förväntningar samt tillgången till komponenter och råvaror. I omställningsrisker ingår även risker som har med regeltillämpning att göra, till exempel lagstiftning för koldioxidutsläpp, koldioxidprissättning, utveckling av möjliggörande faktorer (inklusive laddningsinfrastruktur och tillgång till förnybar energi och biobränslen), sociala risker och det faktum att övrig klimatlagstiftning inte fullt ut stöder den tekniska utvecklingen. Alla dessa risker kan påverka Scanias intäktsströmmar på både kort och medellång sikt.	Scanias strategiska inriktning är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Strategin bygger på de möjligheter och risker som är kopplade till klimatförändringen och syftar till att göra Scania motståndskraftigt och lönsamt idag såväl som i framtiden. Konsekvenserna av klimatförändringen och tillhörande begränsningsåtgärder inom lagstiftning, affärsförhållanden och teknik har haft avgörande inverkan på Scanias övergripande strategiska inriktning, affärsprocesser och hållbarhetsfokus. I Scanias årliga process för strategisk planering tillämpas scenarioanalyser som ett viktigt verktyg i att testa strategins motståndskraft mot potentiella framtida förändringar samt identifiera nya risker och möjligheter. Detta förstärks ytterligare genom Scanias centrala riskprocess. En av Scanias viktigaste strategiska aktiviteter har varit att sätta upp mål för minskning av koldioxidutsläppen i enlighet med vad vetenskapen anser krävs för att uppfylla Parisavtalet samt uppnå strategin och målen som är kopplade till leveranskedja, utfasning av fossila bränslen och digitalisering. För att nå sina affärsmål har Scania genomfört en strategiöversynsprocess som huvudsakligen gått ut på att proaktivt övervaka, förstå och delta i utvecklingen inom branschen och marknaden samt på områden som teknik och lagstiftning. Dessutom upprättar Scania samarbeten med relevanta intressenter på marknaden för att säkerställa att Scania kan leva upp till kraven från kunderna och marknaden.
Affärsutvecklingsrisker		Transportbranschen verkar i en svårhanterlig miljö med snabba förändringar vad gäller teknik, affärsmodeller, konkurrenter och globala trender. Dessa driver på Scanias omställning från en tillverkare av tunga kommersiella fordon till en leverantör av transport- och logistiklösningar. Därmed finns också en risk att Scania inte lyckas leverera produkter och tjänster anpassade till vissa kundbehov eller på allvar positionera sig i den allt snabbare utvecklingen mot självstyrande och uppkopplade eldrivna transportfordon.	Risker som har med affärsutveckling och långsiktig planering att göra hanteras huvudsakligen genom ett strukturerat och tvärfunktionellt samarbete mellan olika avdelningar inom Scania och TRATON, med målet att gemensamt fatta strategiska och taktiska beslut. Ett annat sätt att hantera utvecklingsrisker på är genom den årliga process som Scania upprättat för strategisk planering och där externa och interna faktorer diskuteras och ifrågasätts i hela företaget – över enhets- och organisationsgränserna. En viktig del av The Scania Way är att främja integritet och psykologisk trygghet i syfte att skapa en miljö där frågor och oklarheter kan diskuteras öppet. Genom att tillämpa ett buy-in-förfarande på olika nivåer i företaget kan vi genomföra strategin och affärsutvecklingen på ett produktivt och effektivt sätt. Utöver detta kartlägger Scania genom den årliga strategiprocessen hela tiden nya områden som kan driva på utvecklingen av framtidens ekosystem för transport och logistik. Forsknings- och utvecklingsprojekt utsätts för ständiga iterationer baserat på teknisk och kommersiell relevans.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8FF32A8C0B2B4A4E9BC7A3588

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

Förbättring av flodan · Människorna och planeten · Förnyelse och skalning · Lönsamma och nöjda kunder · Bäst presterande företag · Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Affärsrisker			
Affärsmodells- och strategirisker		Scanias affärsmodell och strategi måste kontinuerligt uppdateras och anpassas till en affärsmiljö som hela tiden förändras. Scanias erbjudande måste vara attraktivt och konkurrenskraftigt för våra intressenter. För att behålla sin konkurrenskraft och relevans måste företaget snabbt kunna svara på förändringar i affärsmiljön.	Scania övervaker, 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 fortsätta vara relevant för samhället, kunderna, kapitalmarknaderna och andra intressenter. Scania har metoder och processer för att lyfta viktiga frågor som behöver uppmärksammas och åtgärdas tvärfunktionellt. Mer information om Scanias strategiprocess och användningen av scenarier finns på sidorna 19–23.
Bolagsstyrnings- och policyrisker		Scania verkar över hela världen i föränderliga miljöer och sammanhang och vi ser en avglobaliseringstrend som beror på en växande komplexitet i det politiska landskapet. Det är viktigt att hantera förändringar och utveckla verksamheten i rätt riktning då det annars finns en risk för 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 väldokumenterat 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, utbilda och ge råd. För mer information, se avsnittet med bolagsstyrningsrapporten som börjar på sidan 81.
Geopolitiska risker		Geopolitisk risk har blivit allt viktigare i och med de stigande politiska spänningarna inom och mellan regioner. Som globalt företag verkar Scania på marknader med politisk instabilitet, konflikter och social oro, vilket kan påverka Scanias möjlighet att bedriva verksamhet i dessa områden. Geopolitiska spänningar fortsätter öka riskexponeringen inom ett antal olika områden, till exempel handelsbarriärer som sanktioner, avbrott i leveranskedjor, brott mot mänskliga rättigheter och säkerhetsproblem. De ökade spänningarna mellan de globala maktblocken, som bland annat tar sig uttryck i ett växande antal sanktioner och exportregleringar, kommer att göra att företagen vill minska riskerna i leveranskedjorna och minimera sina beroenden. Nya politiska allianser och förändrade handelsmönster kan resultera i en mer regionaliserad värld. Ur ett inköpsperspektiv kan global frihandel inte längre tas för given eftersom händelsestyrda geopolitiska risker kan uppstå snabbt. Risken ökar ytterligare på grund av komplexiteten i att ha flera nivåer i leveranskedjorna och flera motparter som är extremt svåra att följa upp och övervaka.	I den årliga utvärderingen av strategin genomförs scenariobaserade analyser med syfte att förstå potentiella förändringar i den alltmer osäkra geopolitiska situationen i Scanias affärsmiljöer. Relevanta åtgärder för att hantera förändringar med hög påverkan integreras i strategin och dess genomförande. I detta ingår lokalisering av produktionsanläggningar och komponentleverantörer. Informationsflödet för politiska risker har också redovisats genom den centrala riskprocessen för att hjälpa den verkställande ledningen och affärsenheterna att fatta välgrundade beslut. Scania mobiliserar tvärfunktionella affärsenheter för att få en enhetlig hantering av viktiga affärshändelser som materialiseras från geopolitiska risker. Ett bra exempel på detta är hur Scania aktiverade sin krishanteringsprocess och tvärfunktionella enheter för att hantera vad som till en början bedömdes som en kritisk brist på halvledare för att sedan lyckas nå en hanterbar och stabil nivå. Som ett led i Scanias arbete med kontinuerliga förbättringar fortsätter Procurement-funktionen att ta fram riskreducerande åtgärder för att säkra tillgången. Särskild uppmärksamhet kommer att ges åt kritiska komponenter och material som kommer från regioner som blir allt viktigare att utvärdera och hantera. Vi har också utarbetat åtgärdsstrategier och verksamhetsprinciper för en mer diversifierad portfölj av tier-1-leveranskedjor. Inom handelspolitiken arbetar Scania proaktivt genom att övervaka, utvärdera och förespråka en fri och regelbaserad internationell handel. Här ingår till exempel att öka betydelsen av globala produktstandarder och effektiva frihandelsavtal.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
B7F73A8D0B4B7A4E3B3D1395BB

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

Förbättring av flodan · Människorna och planeten · Förnyelse och skalning · Lönsamma och nöjda kunder · Mest prestigefyllda förstag · Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
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. Utöver sanktionerna kan vår gränsöverskridande interna och externa handel påverkas ekonomiskt av höjda tullar till följd av handelskrig och förändrad utrikeshandelspolitik.	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. När det gäller tullavgifter följer vi noggrant förändringar i utrikeshandelspolitik och tullbestämmelser för att kunna begränsa eller planera för de konsekvenser och ekonomiska effekter som förändringar kan ge upphov till.
Risker relaterade till avtal och immateriella rättigheter		Legala risker uppstår i den dagliga verksamheten vid hantering av avtal och väsentliga rättigheter. Scanias verksamhet innefattar en rad olika immateriella licensavtal, patent och andra immateriella rättigheter. Scania ingår också många affärs- och finansavtal, vilket är normalt för ett företag av Scanias storlek och typ. Inget enskilt affärs- eller finansavtal, patent, licensavtal eller liknande rättighet har avgörande betydelse för Scanias verksamhet.	Scanias specialister inom Group Legal and Compliance ger råd och vägledning i juridiska och kommersiella frågor samt frågor som rör patent, licensiering och annat. Mer information finns i not 17.
Rättsprocesser och administrativa förfaranden		Scania berörs av rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. Här ingår 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 not 17.	För att uppnå ett effektivare och mer enhetligt arbetssätt har rapporteringen av rättsliga risker införlivats i företagets halvårsbaserade riskrapporteringsprocess. Minst en gång per år skickas dessutom en rapport om de rättsliga riskerna till revisionskommittén. Scanias centrala funktion Group Legal Affairs 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. Det är viktigt att alla dessa frågor hanteras på ett systematiskt och transparent sätt. I affärsetik ingår dessutom åtaganden i fråga om integritet, dataskydd och mänskliga rättigheter vilka också måste hanteras. Det ökande beroendet av digital teknik understryker ytterligare vikten av etisk dataanvändning och ansvarsfull tillämpning av artificiell intelligens. Se även underavsnitten om risker i relation till dataskydd och sekretess samt risker kopplade till mänskliga rättigheter. 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 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), riskhantering (Group Risk Management), bolagsstyrning (Group Governance) och dataskydd (Group Data Protection) som är centrala i att hjälpa verksamheterna att nå dessa affärsmål. Dessutom är det riskbaserade due diligence-förfaranden från tredje part en viktig del i arbetet med regelefterlevnad, och Group Internal Audit hjälper också till att noggrant följa upp att processen är effektiv.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A6D0EB4B73AAE2B3B7C1356BBB

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

Förbättring av flodan | Människorna och planeten | Förnyelse och skalning | Lönsamma och nöjda kunder | Bäst presterande företag | Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Externa risker			
Risker relaterade till nya eller ändrade lagar och regler		Nya lagkrav för bolagsstyrning införs nu i många jurisdiktioner. Detta ökar risken för att vi ska bedriva en verksamhet som inte fullt ut följer alla relevanta myndighetskrav. Olika länders rättssystem samt större förändringar av lagar och bestämmelser (gällande exempelvis teknik, miljö, säkerhetsstandarder, personuppgiftshantering, AI, handel, finansiella regleringar, hållbarhet, regelefterlevnad, hållbarhet, företag och mänskliga rättigheter, korruption, pengatvätt, finansiering av terrorism, antitrust/konkurrens samt exportkontroll med extraterritoriell påverkan) kan innehålla aspekter som inte är förenliga med regionala regelverk, vilket i sin tur kan hota Scanias ställning rent generellt. Kommande lagstiftning inriktiad på skyldigheter för värdekedjan även utanför respektive lands gränser riskerar att skapa motstridiga regler på samma sätt som vid sanktioner och motsanktioner. Det finns en risk för att Scania förhindras att effektivt bedriva verksamhet, genomföra viktiga transaktioner, övervaka efterlevnaden av avtal eller komplettera strategier och aktiviteter. Se även underavsnittet om klimatomställningsrisker.	Scania bevakar kontinuerligt lagändringar 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 i samband med nya och förändrade lagar och bestämmelser. För att på ett proaktivt sätt minska riskerna i samband med nya och uppdaterade lagar och regler deltar Scania i olika aktiviteter inom områden som reglering och offentlig förvaltning på global, europeisk och nationell nivå. Detta arbete utförs både självständigt och i samarbete med olika partners och branschorganisationer som ACEA (de europeiska biltillverkarnas förbund) och OICA (den internationella organisationen för fordonstillverkare).
Dataskydds- och integritetsrisker		Under utveckling och drift är Scanias produkter och tjänster beroende av stora mängder data, bland annat personuppgifter. Här finns det en risk för att Scania inte lyckas efterleva reglerna i fråga om dataskydd och integritet, vilket kan leda till kännbara böter och straff, anspråk på ersättning av skada och andra förpliktelser. Dessutom kan det ha en negativ inverkan på vårt varumärke och göra att vi förlorar kunder.	Ett av Scanias kärnvärden är "Respekt". Detta är grunden i våra direkta interaktioner med kollegor, kunder, partners, förare och andra berörda personer och styr hur vi hanterar integritetsfrågor och dataskydd på en övergripande nivå. Scania säkerställer efterlevnad av integritets- och dataskyddsbestämmelser genom att arbeta proaktivt och inkludera rutiner för integritets- och personuppgiftsskydd i verksamheten. Detta är särskilt viktigt när man går in på nya marknader eller etablerar nya affärsmodeller. Scanias specialistfunktion Group Governance and Data Protection verkar i hela världen genom centrala och regionala nätverk för dataskydd. Den hjälper till att säkerställa att personuppgifter hanteras på ett korrekt och regelrätt sätt under hela livscykeln. Det är dock affärsenheterna som är ytterst ansvariga för att fullt ut implementera integritets- och dataskydd samt påvisa överensstämmelse med tillämpliga regler.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F12A8C0DB487C4E2C8DC1395B2B

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

Förbättring av flodan | Människorna och planeten | Förnyelse och skalning | Lönsamma och nöjda kunder | Bäst presterande fordon | Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Risker relaterade till mänskliga rättigheter		Det finns potentiella risker relaterade till mänskliga rättigheter i hela Scanias värdekedja och det krävs förebyggande åtgärder för att inte människor, internt och externt, ska påverkas negativt. Riskerna för brott mot mänskliga rättigheter ökar vid konflikter samt vid social och ekonomisk volatilitet. Respekten för mänskliga rättigheter och internationell lag utmanas när auktoritära krafter vinner makt och rättsstaten försvagas. Årets utveckling i den riktningen ökar riskerna relaterade till mänskliga rättigheter. I kombination med andra befintliga krav, gör lagkraven på att företag ska visa vederbörlig aktsamhet (due diligence) avseende mänskliga rättigheter att pressen på företag ökar när det gäller att hantera risker i relation till mänskliga rättigheter genom hela värdekedjan och utanför respektive lands gränser.	För att på ett ansvarsfullt sätt kunna hantera risker som rör mänskliga rättigheter krävs att vederbörlig aktsamhet (due diligence) ingår i relevanta beslutsprocesser. Under 2024 har Scania fortsatt utveckla sitt ramverk för hantering av mänskliga rättigheter som kopplar samman befintliga due diligence-program (som ledningssystemet för råmaterial) med ett riskbaserat tillvägagångssätt på koncernnivå genom Scanias riskprocess. Ramverket omfattar även de viktiga områden som Scania definierat, så kallat "salient issues". Sedan 2023 har Scania en tvärfunktionell styrkommitté för mänskliga rättigheter som övervakar, hanterar och ger råd om genomförandet av förpliktelser enligt lagar om mänskliga rättigheter och Scanias åtaganden i fråga om mänskliga rättigheter i hela organisationen. Dessutom har påverkan på mänskliga rättigheter integrerats i riskhanteringsarbetet och implementerats inom Scanias organisatoriska enheter. Flera utbildningar och workshops har genomförts för att hjälpa Scanias organisatoriska enheter att ta in arbetet med mänskliga rättigheter i sina affärsplaner och budgetar. Ytterligare stöd till de organisatoriska enheterna har planerats för att ge ytterligare mognad. I enlighet med detta har policyn och riktlinjerna för riskhantering setts över och omarbetats för att återspegla denna integrering. Scania har implementerat ett flertal policyer för att bevara och främja hälsa, säkerhet och välbefinnande på arbetsplatsen samt främja goda prestationer. Eventuella problem gällande mänskliga rättigheter och arbetstagares rättigheter kan rapporteras via visselblåsarkanalerna. Dessutom har Scania en uppförandekod för leverantörer som bland annat omfattar miljö- och etikfrågor samt mänskliga rättigheter och arbetstagares rättigheter. Det finns också en klagomålsprocess för leveranskedjan, som syftar till att följa upp rapporter om överträdelser av uppförandekoden för leverantörer och i relation till leveranskedjan. Dessutom tillämpar Scania både en uppförandekod och en due diligence-process för oberoende distributörer och återförsäljare.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8AFF2A2BC6B1A7A3E3B2C7355888

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

Förbättring av flodan · Människorna och planeten · Förnyelse och skalning · Lönsamma och nöjda kunder · Mest presterande företag · Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Personal			
Risker relaterade till medarbetare och kompetens		Det pågående tekniskiftet kräver motsvarande omställning av kompetenser. Scania måste agera proaktivt genom att kartlägga framtida behov innan de uppstår. Om Scania inte lyckas attrahera 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 konflikter och nya arbetssätt som kan påverka personalens säkerhet och 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 2024 lanserade vi vårt globala IT-verktyg för HR som nu kan användas fullt ut av våra medarbetare. Dessutom används scenariobaserad planering för att planera för framtida kompetensbehov i olika 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, till exempel Innovation Factory och Skill Capture, vilket säkerställer en inkluderande arbetskultur och en personalstyrka som präglas av mångfald. För att kunna hantera omställningen/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. Medbestämmande är avgörande, inte bara för att skydda arbetstagarnas rättigheter utan också för att upprätthålla kontinuitet och stabilitet under förändring. 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. Scania följer kontinuerligt upp personalens välbefinnande och säkerhet, vilket är särskilt viktigt i tider av förändring med allt vad det innebär i form av nya arbetssätt och när globala spänningar leder till konflikter på marknader där Scania verkar.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73AB0D8B4B7A4E2B3B0C1395BBB

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

Förbättring av flodan · Människorna och planeten · Förnyelse och skalning · Lönsamma och nöjda kunder · Bäst presterande företag · Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Risker i leveranskedjan		Den osäkra globala miljö som Scania i dag verkar i sätter stor press på oss som företag och på våra leverantörer. Leverantörer kan misslyckas med att uppfylla sina leveransåtaganden på grund av exempelvis råvarubrist, strejker, kapacitetsfördelning till fördel för andra kunder eller ekonomiska problem och då riskerar Scania att drabbas av produktionsstopp, ökad produktionskostnad, förseningar och minskat förtroende bland kunderna. I och med att inköp görs från en global leveranskedja och är underordnade regionala regler och bestämmelser, finns det också hållbarhetsrisker i Scanias affärsverksamhet gällande bland annat miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik. Risken förvärras ytterligare av växande geopolitiska spänningar, handelsrestriktioner för teknik och nya sanktioner som påverkar flödet i leveranskedjorna. Se även underavsnittet om geopolitiska risker. Scania fortsätter sitt förbättringsarbete och har lanserat flera produktuppdateringar och fler är att vänta under de kommande åren. Även om detta kommer att gynna våra kunder kommer det också att öka riskerna, med förändringar i Scania leveranskedjor.	Dessutom har Scania inlett ett flertal förebyggande initiativ för att minska riskerna i leveranskedjorna. Ett exempel är en mer systematisk metod för att följa upp leverantörer och förebygga risker internt. Scania har processer och särskilda team på plats för att säkerställa tillgången till komponenter på kort, medellång och lång sikt. Fokus ligger på driftrelaterade risker i leveranskedjan och geopolitiska situationer, naturkatastrofer och andra oväntade negativa effekter på våra leverantörskedjor i syfte att förhindra, minska och reagera på riskhändelser. Leverantörer genomgår en kvalificeringsprocess som i förväg säkerställer att de uppfyller kriterierna i fråga om teknik, kvalitet, leverans, kostnad och hållbarhet. Detta övervakas och följs regelbundet upp av Scania Procurement and Logistics för alla leverantörer. Leverantörer måste följa företagets uppförandekod för leverantörer. Scania gör en ingående utvärdering vid varje val av leverantör med hjälp av en grundlig due dilligence-process som kallas Scania Sustainability Rating. På månadsbasis övervakar Scania leverantörernas risknivåer med avseende på hållbarhet och finansiell ställning. Dessutom har Scania proaktivt analyserat tecken på försämring hos leverantörer med svag finansiell ställning. Ett nära samarbete inom Volkswagenkoncernen och TRATON GROUP och med våra leverantörer är avgörande för att säkerställa att Scania kan anpassa sig till förändringar och hantera identifierade risker.
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 även underavsnittet om 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 specialistorganisation för informationssäkerhet som bland annat ansvarar för implementeringen och uppföljningen av Scanias informationssäkerhetspolicy.
Produktlanserings- och produktansvarsrisker		Vid introduktion av en ny produkt på marknaden finns risk för avvikelser i produktkvaliteten, exempelvis på grund av fel i konstruktion, produktval eller tillverkningsprocess. Brister i produktkvaliteten kan leda till återkallelse av produkter och medföra betydande egna kostnader, kompensation till kunder för indirekta kostnader, bristande regelefterlevnad och att Scanias anseende skadas.	Dessa risker hanteras genom Scanias utvecklings-, verifierings- och valideringsprocess. Det är Scanias mål att utveckla produkter som är pålitliga och säkra för användaren, allmänheten och miljön. Om en produkt ändå skulle uppvisa tecken på tekniska brister som kan vara skadliga för människor, planeten eller egendom, hanteras det av Scania Product Liability Council. Denna funktion beslutar vilka tekniska lösningar som ska användas för att lösa problemet och vilka marknadsföringsåtgärder som behövs. Product Liability Council gör också en genomgång av de aktuella processerna för att säkerställa att problemet inte återkommer. I tillämpliga fall har Scania en rättvis riskdelning med leverantörerna avseende produktansvar, vilket minimerar den ekonomiska risken för Scania.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73248C0CB487C4AE2C8DC1395B2B

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

Förbättring av flodan · Människorna och planeten · Förnyelse och skalning · Lönsamma och nöjda kunder · Bäst presterande fordonståg · Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Risker och osäkerhetsfaktorer			
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 befintliga 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.
Klimat- och naturkatastrofrisker		Scanias verksamhet och leverantörer finns över hela världen, vilket innebär att vi inte kan undvika fysiska risker förknippade med extrema väderförhållanden, översvämningar, värmeböljor, vattenbrist och andra naturfenomen som kan skada fysiska tillgångar som byggnader. Dessa risker kan orsaka komponentbrist genom störningar i logistikflödet eller leveranskedjan. Det kan vara svårt att förutse naturkatastrofernas frekvens och effekter för de relevanta geografiska platserna. I och med klimatförändringarna i samband med den globala uppvärmningen uppstår extremväder oftare, och väderförhållandena förändras i vissa områden. Allvarliga situationer kan uppstå oftare i framtiden, vilket i sin tur kan leda till resursbrist inom vissa områden. Dessa risker kan också påverka Scanias tillgång till ett heltäckande försäkringsskydd, utan vilket vår balansräkning skulle kunna påverkas av oförsäkrade förmodade förluster.	De fysiska klimatrisker och risker som uppstår till följd av andra naturkatastrofer bedöms och dokumenteras i affärskontinuitetsprocessen. Vissa av de fysiska risker som är kopplade till möjligheten till försäkring omfattas av försäkringsprocessen. Användningen av prognoser och scenarioplanering kommer att innefatta en mer proaktiv klimatmodellering för 2025 och framåt. Scania har ett miljöledningssystem i linje med ISO 14001, för att säkerställa att verksamheten bedrivs med högsta globala standard på alla miljörelaterade områden.
Produktionsrisker		En oförutsedd störning vid en produktionsanläggning kan orsakas av olika typer av incidenter, till exempel brister i energiförsörjningen, naturkatastrofer, brist på arbetskraft och geopolitiska problem. Om Scania överskattar kundernas efterfrågan finns en risk att produktionskapaciteten underutnyttjas, medan en underskattning av efterfrågan kan resultera i otillräcklig produktionskapacitet. Produktionsrisker omfattar också logistiska utmaningar när färdiga lastbilar ska levereras.	Scania driver ett program som uppmuntrar lokala ledningsgrupper att ta kontroll över och driva kontinuitetsfrågan och se till att hänsyn tas till lokala behov, resurser och kompetenser. Produktionskapaciteten övervakas noggrant genom tvärfunktionella möten och anpassas kontinuerligt till rådande förutsättningar. I år har arbetet med E2E-redesignprogrammet (End to End) utvecklats till en planerings- och genomförandefas. Fokus för programmet är att förbättra förmågan att hantera en ökad mängd extern och intern variation, med målet att stabilisera och förbättra flödesprestandan inom vårt E2E-flöde.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C2B4B7AE5E8D71398BB

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

Förbättring av flodan | Människorna och planeten | Förnyelse och skalning | Lönsamma och nöjda kunder | Bäst presterande fordon | Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
OPERATIVA			
Produktrelaterade cybersäkerhetsrisker		Scanias fordon innehåller avancerad data- och kommunikationsteknik och är, med ett fåtal undantag, uppkopplade. Våra fordon är en viktig del i kundernas verksamhet. Eftersom de är tunga fordon är de också säkerhetskritiska. Framgångsrika cyberattacker riskerar därför att påverka trafiksäkerheten, våra kunders verksamhet och i slutändan också Scanias verksamhet.	Scania har igenom en systematisk, riskbaserad strategi definierat organisatoriska processer, ansvarsområden och styrning för att säkerställa att risker som har med cyberhot att göra hanteras genom hela livscykeln för våra produkter och tjänster.
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 en robust och tillförlitlig ESG-kommunikation kommer att kvarstå.	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 revisionskommittén. 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 not 27.
Kreditrisker		Om Scanias avtalspartner inte uppfyller sina åtaganden på grund av sin egen finansiella situation eller politiska förhållanden finns risk för finansiell förlust för Scania.	Kreditrisker hanteras i enlighet med Scanias policyer för Credit Risk Governance och Treasury, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté. 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 not 27.
Valuta- och ränterisker		Valutaexponeringen är ett resultat av gapet mellan den stora geografiska spridningen för vår produktförsäljning jämfört med den mer geografiskt koncentrerade produktionsverksamheten. Rörelser på valuta- och räntemarknaderna kan påverka Scanias resultat- och balansräkning negativt. Mer information finns i not 27.	Valuta- och ränterisker hanteras i enlighet med Scanias Treasury-policy, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté. För att förbättra överblicken och hanteringen koncentrerar Scania i allmänhet valutaexponeringsrisken till de stora industriella verksamheterna i Sverige och Brasilien. Vad gäller de stora kommersiella valutaflödena använder sig Scania främst av prisjusteringar för att kompensera för valutakursförändringar. Enligt Scanias koncernpolicy Treasury kan företagets ledning välja att kurssäkra framtida valutaflöden, men detta har historiskt sett gjorts i begränsad omfattning. Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar kan säkring dock ske. Mer information finns i not 27.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2248CC2B4B7A4E0E88C7A35888

RISKÖVERSIKT

AMBITIONER

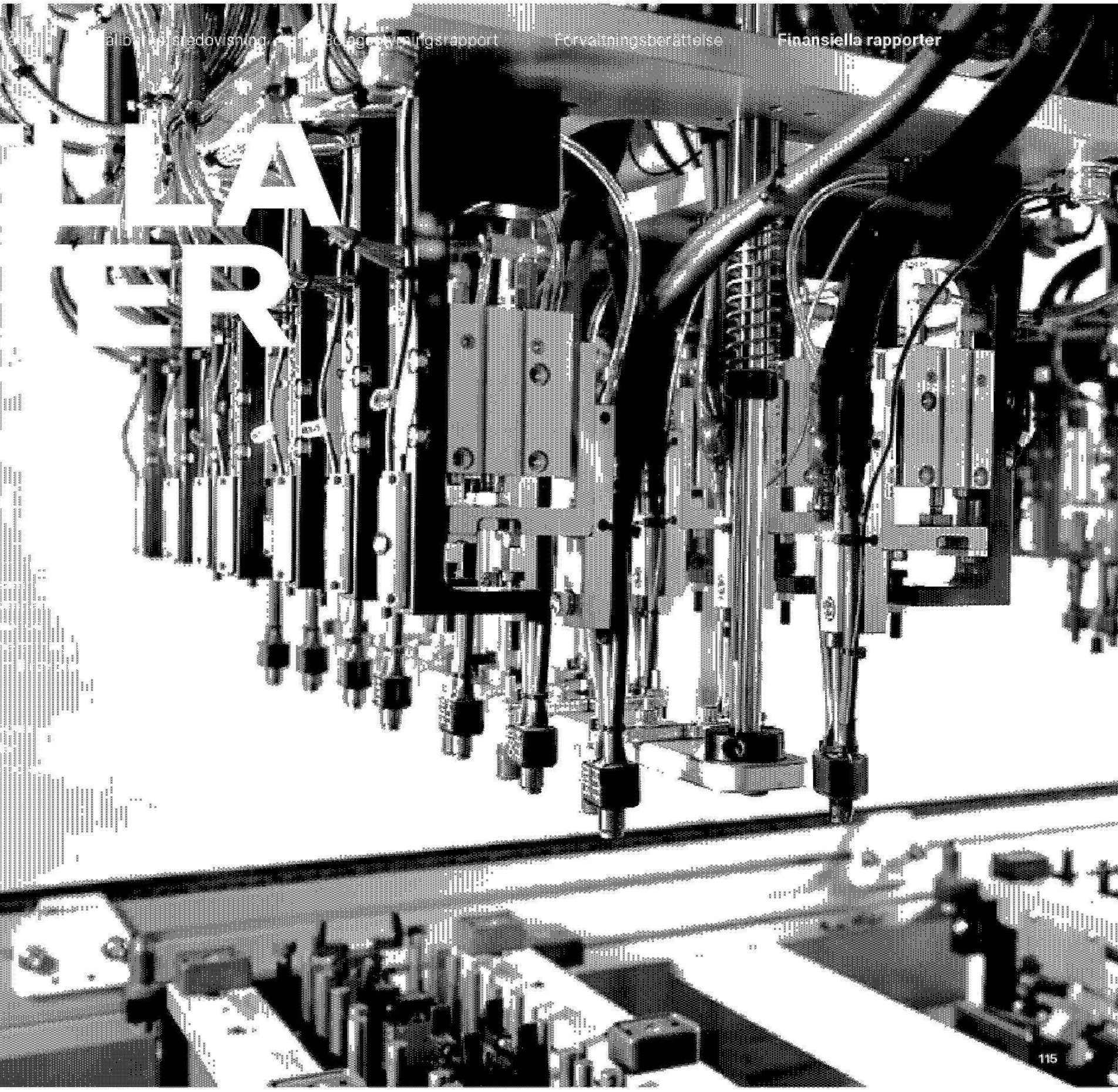
Förbättring av flodan · Människorna och planeten · Förnyelse och skalning · Lönsamma och nöjda kunder · Bäst presterande företag · Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

Riskkategori	Ambitioner	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Skatterisker		Scania betalar skatt i många olika jurisdiktioner och därför är koncernens avsättningar för bolagsskatt, omsättnings- och användarskatt, mervärdesskatt och andra skatter alltid en fråga om bedömning och uppskattning. Scania och dess dotterföretag är föremål för att flertal granskningar och tvister avseende skatter. Inget av dessa fall bedöms dock kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scanias finansiella ställning. Mer information finns i not 17.	Scania har centrala och lokala funktioner som säkerställer regelefterlevnaden av aktuell lagstiftning samt arbetar med och bistår i skattefrågor. Utöver lagstadgad revision granskas Scania regelbundet av skattemyndigheter, som då kan göra andra bedömningar än företaget. Även om Scania anser att dess uppskattningar är rimliga kan den slutliga skatten skilja sig från företagets avsättningar och bedömningar av upplupen skatt. Scania kan därmed drabbas av ytterligare skattekrav, ränta, straffavgifter, juridiska eller administrativa straff och andra sanktioner. Skatterisker över en viss nivå övervakas och rapporteras regelbundet till ledningen. En gång per år lämnas även en rapport till revisionskommittén.
Försäkringsrisker		Inom Scanias globala verksamhet finns risker som kan få finansiell påverkan om de inte överförs till externa försäkringsbolag. Alla risker kan inte överföras, men Scania eftersträver att minimera riskexponeringen för vissa försäkringsbara risker.	Scania arbetar kontinuerligt med att identifiera, analysera och hantera försäkringsbara risker, både på koncernnivå och lokalt. En central funktion ansvarar för Scaniakoncernens globala försäkringsportfölj. Det finns anpassade försäkringspolicyer på koncernnivå för att skydda företagets godstransporter, tillgångar och skyldigheter i enlighet med Scanias styrdokument. Lokala försäkringar tecknas i enlighet med lagar och normer i respektive land. Vid behov tar Scania hjälp av externa försäkringsrådgivare för att identifiera och hantera risker. Försäkringar tecknas endast hos ansedda försäkringsbolag, vars finansiella ställning kontinuerligt övervakas. Varje år genomförs riskbesiktningar, som främst fokuserar på risker i den fysiska miljön. Riskbesiktningarna genomförs ofta och i enlighet med det standardiserade brandsäkerhetssystemet Scania Blue Rating Fire Safety System. De görs för alla produktionsenheter och ett antal Scaniaägda försäljnings- och serviceenheter²-verkstäder. Detta säkerställer en hög nivå av skadeförebyggande och ett lågt antal försäkringsfall.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F2248CB2B4A7A4E3B8C7A3582B

FINANSIELLA RAPPORTER



Innehåll

116 Koncernens resultaträkningar
117 Koncernens balansräkningar
118 Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen
119 Koncernens kassaflödesanalyser
120 Koncernens noter
120 Not 1 Redovisningsprinciper
120 Not 2 Koncernredovisning
121 Not 3 Kritiska bedömningar och uppskattningar
122 Not 4 Rörelsesegment
124 Not 5 Intäkter
125 Not 6 Rörelsens kostnader
126 Not 7 Finansiella intäkter och kostnader
126 Not 8 Inkomstskatt
128 Not 9 Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar
129 Not 10 Materiella anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar enligt ifrs 16, leasingskulder och uthyrningstillgångar
132 Not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures
133 Not 12 Övriga aktier och andelar
133 Not 13 Varulager
134 Not 14 Andra fordringar
134 Not 15 Eget kapital
135 Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser
139 Not 17 Övriga avsättningar
140 Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter
140 Not 19 Eventualförpliktelser
140 Not 20 Ställda säkerheter
141 Not 21 Kassaflödesanalys
142 Not 22 Anläggningar i [illegible] försäljning och avyttrade
143 Not 23 Löner och ersättningar
144 Not 24 Transaktioner med
145 Not 25 Ersättningar till
147 Not 26 Arvoden och ersättningar
147 Not 27 Finansiell riskhantering
153 Not 28 Finansiella instrument
157 Not 29 Händelser efter balansdagen
157 Not 30 Jämförelsestörande poster
158 Not 31 Aktier och andelar
160 **Moderbolaget Scania AB, redovisning**
162 **Moderbolaget Scania AB, noter**
164 **Förslag till vinstdisposition**
165 **Revisionsberättelse**
169 **Nyckeltal**
171 **Definitioner**
172 **Flerårsöversikt**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7324BC62B467AAE0E58D71359828

KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

Januari–december, MSEK	Not	2024	2023
Kvarvarande verksamheter			
Nettoomsättning	4, 5	216 129	204 126
Kostnad för sålda varor och tjänster		–155 951	–150 396
Bruttoresultat		**60 178**	**53 730**
Forsknings- och utvecklingskostnader	6, 9	–11 654	–11 236
Försäljningskostnader	6	–14 620	–13 554
Administrationskostnader	6	–3 456	–2 955
Jämförelsestörande poster	30	–1 243	–1 178
Rörelseresultat	4, 6	**29 206**	**24 807**
Ränteintäkter		9 145	8 703
Räntekostnader		–8 046	–6 642
Andel av resultat i intressebolag och joint ventures	11	–64	4
Övriga finansiella intäkter		1 744	2 623
Övriga finansiella kostnader		–4 847	–6 252
Summa finansiella intäkter och kostnader	7	**–2 068**	**–1 564**
Resultat före inkomstskatt		**27 138**	**23 243**
Inkomstskatt	8	–4 604	–7 385
Årets resultat från kvarvarande verksamheter		**22 534**	**15 858**
Årets resultat från avvecklade verksamheter [1]	22	**–**	**1 448**
Årets resultat		**22 534**	**17 306**

1) Den 1 April 2023 avyttrades det tidigare rörelsesegmentet Financial Services. I samband med försäljningen klassificerades segmentet som en avvecklad verksamhet.

Januari–december, MSEK	Not	2024	2023
Övrigt totalresultat:	15		
Poster som återförs till årets resultat			
Omräkningsdifferenser		–372	1 551
Återföring av ackumulerade omräkningsdifferenser från sålda företag		0	–1 012
Skatt		**	**
		–372	539
Poster som inte kommer att återföras till årets resultat			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	16	1 194	–1 317
Justering av verkligt värde, egenkapitalinstrument		–863	13
Skatt		83	279
		–596	–1 025
Summa övrigt totalresultat		**–968**	**–486**
Årets totalresultat		**21 566**	**16 820**
Årets resultat hänförligt till:			
– Scanias aktieägare		22 548	17 306
– innehav utan bestämmande inflytande		–14	0
Årets totalresultat hänförligt till:			
– Scanias aktieägare		21 577	16 820
– innehav utan bestämmande inflytande		–11	0

KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

31 december, MSEK	Not	2024	2023
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar och goodwill	9	20 379	16 274
Materiella anläggningstillgångar	10	53 850	48 480
Uthyrningstillgångar	10	21 271	22 154
Andelar i intresseföretag och joint ventures	11	2 450	1 674
Övriga aktier och andelar	12	816	1 350
Långfristiga räntebärande fordringar	28	10 298	855
Andra långfristiga fordringar	14, 28	3 571	3 283
Uppskjutna skattefordringar	8	9 387	6 239
Skattefordringar		1 300	1 006
Summa anläggningstillgångar		**123 322**	**101 315**
Omsättningstillgångar			
Varulager	13	39 562	38 214
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		2 467	1 507
Räntebärande fordringar	28	2 430	9 744
Icke räntebärande kundfordringar	28	10 066	11 288
Andra kortfristiga fordringar	14, 28	9 627	8 072
Summa kortfristiga fordringar		24 590	30 611
Kortfristiga placeringar	28	23 694	1 048
Likvida medel			
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		37 190	20 253
Kassa och bank		8 455	4 462
Summa likvida medel	28	45 645	24 715
		133 491	**94 588**
Tillgångar som innehas för försäljning	22	–	99 692
Summa omsättningstillgångar		**133 491**	**194 280**
Summa tillgångar		**256 813**	**295 595**

31 december, MSEK	Not	2024	2023
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		14 408	13 418
Reserver		–1 294	–919
Balanserat resultat		79 033	66 974
Eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare		94 147	80 473
Innehav utan bestämmande inflytande		37	52
Summa eget kapital	15	**94 184**	**80 525**
Långfristiga skulder			
Långfristiga räntebärande skulder	10, 28	30 214	67 264
Avsättningar för pensioner	16	8 933	8 897
Övriga långfristiga avsättningar	17	5 666	4 036
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	20 107	17 993
Uppskjutna skatteskulder	8	3 293	3 004
Andra långfristiga skulder	28	5 717	5 723
Summa långfristiga skulder		**73 930**	**106 917**
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga räntebärande skulder	10, 28	20 305	39 828
Kortfristiga avsättningar	17	5 824	5 568
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	25 853	23 504
Förskott från kunder		2 426	1 933
Skulder till leverantörer	28	20 787	22 204
Skatteskulder		2 264	2 059
Andra kortfristiga skulder	28	11 240	13 057
		88 699	**108 153**
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	22	–	–
Summa kortfristiga skulder		**88 699**	**108 153**
Summa eget kapital och skulder		**256 813**	**295 595**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
B7F7A3B3B2B1B7AA1B3B3D0A1358BB

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL FÖR KONCERNEN

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

	2024							2023						
	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräkningsreserv	Balanserat resultat inklusive årets resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital	Aktiekapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräkningsreserv	Balanserat resultat inklusive årets resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Eget kapital 1 januari	**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**
Årets resultat				22 548	22 548	–14	22 534				17 306	17 306	0	17 306
Övrigt totalresultat														
Årets förändring av omräkningsreserv			–375	–	–375	3	–372			539	–	539	0	539
Omvärdering av förmånsbestämda planer			–	184	184	–	184			–	–1 317	–1 317	–	–1 317
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument			–	–863	–863	–	–863			–	13	13	–	13
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat			–	83	83	–	83			–	279	279	–	279
Summa övrigt totalresultat			**–375**	**–596**	**–971**	**3**	**–968**			**539**	**–1 025**	**–486**	**0**	**–486**
Årets totalresultat			**–375**	**21 952**	**21 577**	**–11**	**21 566**			**539**	**16 281**	**16 820**	**0**	**16 820**
Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande			–	–		–4	–4			–	–		–7	–7
Utdelning till Scania AB:s aktieägare			–	–7 903	–7 903		–7 903			–	–15 800	–15 800		–15 800
Koncernbidrag till TRATON			–	–990	–990		–990			–	–1 445	–1 445		–1 445
Kapitaltillskott från Scania AB:s aktieägare		990	–	–	990		990		1 332	–	–	1 332		1 332
Eget kapital 31 december	**2 000**	**14 408**	**–1 294**	**79 033**	**94 147**	**37**	**94 184**	**2 000**	**13 418**	**–919**	**65 974**	**80 473**	**52**	**80 525**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73483C2B487CA4E3E68DC1358B8B

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

Januari–december, MSEK	Not	2024	2023
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt [1]	21 a	27 138	24 970
Icke kassaflödespåverkande poster	21 b	15 325	13 513
Betald skatt		-8 670	-8 467
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet		**33 793**	**30 016**
Förändring av rörelsekapital			
Varulager		-1 846	-7 595
Fordringar		-502	16
Finansiella fordringar, TRATON Financial Services	21 c	0	-3 604
Fordon med återköpsåtaganden och uthyrningsverksamheten		-3 641	-1 843
Skulder till leverantörer		-1 171	2 461
Andra skulder och avsättningar	3, 16	4 441	6 373
Summa förändring av rörelsekapital		**-2 219**	**-4 192**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**31 574**	**25 824**
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	21 d	40	5 605
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar	21 e	-16 578	-12 134
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		**-16 538**	**-6 529**
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		**15 036**	**19 295**
Förändring av finansiella placeringar och fordringar	21 h	75 047	-17 650
Kassaflöde från investeringsverksamheten		58 509	-24 179
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		90 083	1 645

Januari–december, MSEK	Not	2024	2023
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	21 f	-61 800	8 183
Utdelning		-7 903	-6 200
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**-69 703**	**1 983**
Årets kassaflöde		**20 380**	**3 628**
Likvida medel vid årets början		24 715	22 489
Valutakursdifferens i likvida medel		550	-1 402
Likvida medel vid årets slut		**45 645**	**24 715**
Likvida medel vid årets slut, rapporterade i balansräkningen	21 g	**45 645**	**24 715**

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

KONCERNENS NOTER

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER

Information om företaget och grunder för upprättande

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 IFRS Redovisningsstandards 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 hållbarhets- och 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. Scaniakoncernen tillverkar och säljer lastbilar, bussar och power solutions , inklusive de tjänster som hör samman med produkterna.

Räkenskapsåret motsvarar kalenderår. Alla siffror är avrundade, så mindre avrundningsdifferenser kan förekomma vid summering av dessa belopp. Jämförelsesiffror presenteras inom parantes i anslutning till årets siffror.

Redovisningsprinciper

Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder vilka värderas till verkligt värde samt förmåner efter avslutad anställning. Från och med räkenskapsåret 2024 beskrivs väsentlig information om redovisningsprinciper för de enskilda posterna i koncernredovisningen i början av motsvarande avsnitt i noterna för att göra de enskilda posterna lättare att förstå. Information om redovisningsprinciper anses vara väsentlig om de relevanta upplysningarna avser väsentliga transaktioner, andra händelser eller förhållanden och om redovisningen som krävs för dem är komplex, betydande bedömningar eller antaganden har gjorts, Scania har utnyttjat en valmöjlighet inom IFRS, redovisningsprincipen har tillämpats i avsaknad av en IFRS som är specifikt tillämplig på det aktuella fallet i enlighet med IAS 8, eller om den har ändrats jämfört med föregående år och denna förändring medfört en väsentlig förändring av informationen i de finansiella rapporterna.

Ändrade redovisningsprinciper

Följande reviderade IFRS redovisningsstandarder har antagits från och med den 1 januari 2024: IAS 7 Rapport över kassaflöden och IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar: Leverantörsfinansieringsarrangemang, IAS 1 Utformning av finansiella rapporter: Klassificering av skulder som kortfristiga eller långfristiga och långfristiga skulder med kovenanter, samt IFRS 16 Leasingavtal: Leasingförpliktelser vid försäljning och återleasing.

Förutom vissa ytterligare upplysningar avseende leverantörsfinansieringsarrangemang och lån med konvenanter har inga andra reviderade IFRS-redovisningsstandarder och tolkningar som antagits från och med den 1 januari 2024 haft någon väsentlig påverkan på Scanias finansiella rapporter.

Ändrade redovisningsprinciper kommande år

Nya standarder, ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft den 1 januari 2025 och därefter har inte tillämpats i förtid.

I april 2024 publicerade IASB IFRS 18, som ersätter IAS 1 Presentation av finansiella rapporter. IFRS 18 introducerar nya krav för presentation i resultaträkningen, inklusive specifika total- och delsummeringar. Vidare ska företag klassificera alla intäkter och kostnader i resultaträkningen i någon av fem kategorier: operativt, investeringar, finansiering, inkomstskatter och avvecklade verksamheter, varav de tre första är nya.

IFRS 18 kräver också upplysningar om definierade prestationsmått fastställda av ledningen, delsummeringar av intäkter och kostnader samt nya krav på aggregering och disaggereing av finansiell information baserat på de identifierade "rollerna" för de primära finansiella rapporterna (PFS) och noterna.

Därutöver har ändringar införts i IAS 7 Rapport över kassaflöden, vilka inkluderar att utgångspunkten för att fastställa kassaflöden från löpande verksamhet enligt den indirekta metoden ändras från "resultat" till "operativt resultat". Dessutom tas möjligheten bort att välja klassificering av kassaflöden från utdelningar och ränta. Ändringarna medför även följdändringar i flera andra standarder.

IFRS 18 och ändringarna i andra standarder gäller för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2027 eller senare, men tidigare tillämpning är tillåten och ska upplysas. IFRS 18 ska tillämpas retroaktivt.

Koncernen arbetar för närvarande med att identifiera alla effekter som ändringarna kan få på de primära finansiella rapporterna och noterna. Andra nya och ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft den 1 januari 2025 eller senare förväntas inte ha någon väsentlig påverkan på Scanias finansiella rapporter.

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 (förutom eget kapital) 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.

NOT 2 – KONCERNREDOVISNING

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.

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. Intresseföretag och joint ventures redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

"Övriga aktier och andelar" inkluderar investeringar i egetkapitalinstrument redovisade till verkligt värde via "Övrigt totalresultat".

Koncernens sammansättning framgår av Not 31 "Aktier och andelar i dotterbolag".

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C2B487AAE5680C1398BB

KONCERNENS NOTER

NOT 3 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR

Att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS Redovisningsstandards kräver att ledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciper och belopp som redovisas i de finansiella rapporterna. Det faktiska utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar.

Uppskattningar och antaganden ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen gjordes om ändringen endast påverkar denna period, eller i den period ändringen gjordes och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

De kritiska bedömningar och uppskattningar för redovisningsändamål som behandlas i denna rapport 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.

Kritiska uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål hänför sig till nedanstående områden:

Redovisningsområde	Not	Källa till osäkerhet i uppskattning och bedömning
Intäkter	Not 5	Försäljning med återköpsåtaganden
Inkomstskatt	Not 8	Bedömning av skatteavsättningar: osäkerhet till följd av eventuella förändringar i skattelagstiftning, jurisdiktion och hur dessa tolkas av de finansiella myndigheterna
Immateriella tillgångar	Not 9	Avskrivningar av immateriella tillgångar: uppskattningar av nyttjandeperioder. Återvinningsvärde för kassagenererande enheter: uppskattningar av förväntade kassaflöden och diskonteringsränta
Anläggningstillgångar	Not 10	Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar: uppskattningar av nyttjandeperioder
Leasing	Not 10	Scania som leasetagare – värdering av nyttjanderätter: uppskattningar av avtalstid vid förlängning och uppsägning Scania som leasegivare – värdering av leasingtillgångar: uppskattningar av restvärdet vid avtalsperiodens slut
Kundfordringar	Not 27	Bedömning: uppskattningar av förväntade kreditförluster
Avsättning för pensioner och övriga förmåner efter avslutad anställning	Not 16	Bedömning: uppskattningar av aktuariella antaganden
Övriga avsättningar	Not 17	Redovisning och värdering av avsättningar: uppskattningar av förpliktelsens belopp och sannolikhet för att förpliktelsen ska inträffa samt av diskonteringsräntan

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. Scania förbereder sig för att öka produktionen genom att fokusera utvecklingsverksamheten på batterielektriska fordon. 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. Scania säkerställer leveransen av delar till våra batterielektriska fordon genom långsiktiga beställningar. Cirkularitet innebär att använda affärsmodeller som fångar värdet från återställandemetoder 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 femårsplanering och därmed i härledningen av framtida kassaflöden för nedskrivningsprövningar, en betydande roll, se Not 9 "Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar" och Not 10 "Materiella anläggningstillgångar, nyttjanderätter till tillgångar enligt IFRS 16 och leasingskulder".

Europeiska unionen har satt upp nya ambitiösa mål för tillverkare av tunga kommersiella fordon som förordningen (EU) 2024/1610 (CO_2-förordningen) för att minska CO_2-utsläppen i Europa. Förordningen har ett mål att minska CO_2-utsläppen från tunga fordon som väger mer än 16 ton med 15 procent till 2025, 45 procent 2030, 65 procent till 2035 och 90 procent till 2040, baserat på ett riktmärke från juli 2019 till juni 2020. Dessutom kommer dessa mål att utvidgas till andra typer av kommersiella fordon. Om dessa utsläppsmål enligt CO_2-förordningen inte uppfylls, kan straffavgifter på 4 250 € för varje gram CO_2-utsläpp per tonkilometer som överskrider gränsvärdena från 2025 aktualiseras, se Not 17 "Övriga avsättningar".

KONCERNENS NOTER

NOT 4 – RÖRELSESEGMENT

Redovisningsprinciper: Rörelsesegment

Scaniakoncernen har ett rörelsesegment, Fordon och tjänster. Resultat och finansiell ställning för verksamheten Fordon och tjänster granskas av Scanias styrelse och ledning i sin roll som högste verkställande beslutsfattare. Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt power solutions, 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" inkluderar treasuryaktiviteter vilka i huvudsak består av ränteintäkter och räntekostnader, lånefordringar, cashpoolfordringar och skulder hänförliga till finansieringen av verksamheten i Financial Services som avyttrades till TRATON per den 1 april 2023. Under första halvåret 2024 avyttrades låneportföljen mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB, se Not 22 "Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter". Dessutom har den relaterade finansieringen och derivaten noverats eller speglats till TRATON Treasury AB. I jämförelseperioden klassificerades dessa fordringar som tillgångar som innehas till försäljning. Scania kommer under en period att fortsätta stödja TRATON FS med finansiering och fortsättningsvis kommer detta att presenteras inom Koncernaktiviteter.

Kolumnen "Eliminering" inkluderar konsolideringen mellan segmentet Fordon och tjänster och Koncernaktiviteter.

I koncernen beräknas rörelseresultatet utifrån rörelseresultatet justerat för jämförelsestörande poster. Jämförelsestörande poster inkluderar väsentliga enskilda intäkts- eller kostnadsposter som är av engångskaraktär, se Not 30 "Jämförelsestörande poster".

Avstämning av Scaniakoncernen

	Fordon och tjänster		Koncernaktiviteter		Eliminering		Scaniakoncernen	
Januari–december	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Intäkter	216 129	205 056	–	–	–	–930	216 129	204 126
Bruttoresultat	**60 178**	**53 736**	**–**	**–**	**–**	**–6**	**60 178**	**53 730**
Rörelseresultat	**29 206**	**24 813**	**–**	**–**	**–**	**–6**	**29 206**	**24 807**
Ränteintäkter	5 458	3 582	3 687	5 136	–	–14	9 145	8 703
Räntekostnader	–4 490	–2 625	–3 556	–4 131	–	14	–8 046	–6 642
Övrigt	–3 678	9 536	510	–2 137	–	–	–3 167	–3 625
Summa finansnetto	**–2 710**	**10 493**	**642**	**–1 133**	**–**	**–**	**–11 024**	**–2 068**	**–1 564**
Resultat före skatt	**26 497**	**35 406**	**642**	**–1 133**	**–**	**–**	**–11 030**	**27 138**	**23 243**
Inkomstskatt	–4 503	–7 591	–101	213	–	–	–7	–4 604	–7 385
Årets resultat från kvarvarande verksamheter	**21 993**	**27 815**	**540**	**–920**	**–**	**–**	**–11 037**	**22 534**	**15 858**
Årets resultat från avvecklade verksamheter	**–**	**–**	**–**	**1 448**	**–**	**–**	**–**	**–**	**1 448**
Årets resultat	**21 993**	**27 815**	**540**	**528**	**–**	**–**	**–11 037**	**22 534**	**17 306**

Balansräkning	Fordon och tjänster		Koncernaktiviteter		Eliminering		Scaniakoncernen	
31 december	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Tillgångar								
Immateriella anläggningstillgångar	20 379	16 274	–	–	–	–	20 379	16 274
Materiella anläggningstillgångar	53 850	48 480	–	–	–	–	53 850	48 480
Uthyrningstillgångar	21 271	22 164	–	–	–	–	21 271	22 164
Andelar i intresseföretag och joint ventures och övriga aktier och andelar	3 266	3 024	–	–	–	–	3 266	3 024
Räntebärande fordringar, långfristiga	1 001	855	9 298	–	–	–	10 298	855
Andra fordringar, långfristiga	14 258	10 528	–	–	–	–	14 258	10 528
Varulager	39 562	38 214	–	–	–	–	39 562	38 214
Räntebärande fordringar, kortfristiga	1 107	1 442	1 323	8 302	–	–	2 430	9 744
Andra fordringar, kortfristiga	21 520	37 102	640	–	–	–16 235	22 160	20 867
Kortfristiga placeringar och likvida medel	48 383	25 783	20 956	–	–	–	69 339	25 783
Tillgångar som innehas för försäljning	–	–	–	99 692	–	–	–	99 692
Summa tillgångar	**224 596**	**203 836**	**32 217**	**107 994**	**–**	**–16 235**	**256 813**	**295 595**
Eget kapital och skulder								
Eget kapital	94 023	81 446	162	–921	–	–	94 184	80 525
Räntebärande skulder, långfristiga	13 080	10 272	17 184	73 227	–	–16 235	30 214	67 264
Avsättningar för pensioner	8 933	8 897	–	–	–	–	8 933	8 897
Övriga långfristiga avsättningar	5 666	4 036	–	–	–	–	5 666	4 036
Andra skulder, långfristiga	29 117	26 720	–	–	–	–	29 117	26 720
Räntebärande skulder, kortfristiga	5 322	4 140	14 983	35 688	–	–	20 305	39 828
Kortfristiga avsättningar	5 824	5 568	–	–	–	–	5 824	5 568
Andra skulder, kortfristiga	62 632	62 757	–112	–	–	–	62 570	62 757
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	–	–	–	–	–	–	–	–
Summa eget kapital och skulder	**224 596**	**203 836**	**32 217**	**107 994**	**–**	**–16 235**	**256 813**	**295 595**

KONCERNENS NOTER

NOT 4 – RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Kassaflödesanalys per segment	Fordon och tjänster		Koncernaktiviteter		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	33 793	29 673	–	1 250	–	–907	33 793	30 016
Förändring i rörelsekapital m.m.	–1 429	–1 940	–790	–3 217	–	965	–2 219	–4 192
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**32 364**	**27 733**	**–790**	**–1 967**	**–**	**58**	**31 574**	**25 824**
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	–16 538	–1 888	–	–4 985	–	344	–16 538	–6 529
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	**15 826**	**25 845**	**–790**	**–6 952**	**–**	**402**	**15 036**	**19 295**
Periodens bruttoinvesteringar i								
– immateriella anläggningstillgångar	5 644	2 873	–	4	–	–	5 644	2 877
– materiella anläggningstillgångar	12 572	10 598	–	25	–	–	12 572	10 623
– uthyrningstillgångar	7 248	12 127	–	3	–	–3 804	7 248	8 326

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		Eurasia		Asien		Amerika [3]		Afrika och Oceanien		Summa	
MSEK	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Fordon och tjänster												
Intäkter, januari – december [1]	134 612	134 272	1 656	1 658	16 361	17 581	47 995	37 348	15 505	14 207	216 129	205 066
Tillgångar, 31 december [2]	160 202	164 215	410	372	9 191	4 563	49 291	29 519	5 502	5 167	224 596	203 836
Bruttoinvesteringar [2]	12 441	9 932	19	8	4 280	1 673	1 228	1 594	248	264	18 216	13 471
Anläggningstillgångar	75 455	79 917	152	152	7 419	2 875	27 556	15 194	3 442	3 177	114 024	101 315

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 i Nordamerika

De största länderna specificeras nedan:

	Sverige		Brasilien	
MSEK	2024	2023	2024	2023
Fordon och tjänster				
Intäkter, januari – december [1]	10 402	11 250	31 469	21 585
Anläggningstillgångar	38 214	43 178	20 825	9 374

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73483D2B487A4E3E6BD71358B8B

KONCERNENS NOTER

NOT 5 – INTÄKTER

Redovisningsprinciper: Intäkter
Koncernens prestationsåtaganden utgörs i huvudsak av försäljning av nya lastbilar, bussar, motorer och begagnade fordon inklusive de tjänster som hör samman med produkterna. I linje med normal affärspraxis är betalningsvillkoren 30 dagar, även om längre betalningstid beviljas på vissa marknader. Kunder kan besluta att köpa ett fordon genom finansieringslösningar från TRATON Financial Services och/eller andra tredje parter. I det fallet får Scania normalt betalningen från den parten kort efter att kunden tagit emot fordonet.

Intäkter redovisas när ett prestationsåtagande i ett kundkontrakt har blivit uppfyllt vilket innebär vid leverans och godkännande av kunden, eller när kunden erhållit kontroll över produkten eller tillhandahållen service. 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.

Om ett kundavtal innehåller flera prestationsataganden allokeras intäkterna till respektive prestationsåtagande. I en transaktion inbegripande både försäljning av ett fordon och en service fördelas transaktionspriset mellan fordonet och servicekomponenten baserat på det fristående försäljningspriset. Eventuella rabatter i en sådan transaktion förs i sin helhet till fordonets pris.

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

Rabatter, kundåterbäringar och andra försäljningsavdrag minskar transaktionspriset. 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.

Scania levererar cirka 9 procent av fordon med återköpsåtaganden. 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. Erhållet försäljningspris intäktsredovisas linjärt över kontraktsperioden, med avdrag för nuvärdet av återköpspriset. 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 operationell lease beroende på de klausuler och villkor som transaktionen bygger på. Med utgångspunkt från kontraktet och kundrelationen visar historiken att kunden har ett ekonomiskt incitament att utnyttja sådan option och nästan alltid nyttjar den. Ytterligare information om redovisning av operationella leasingavtal återfinns i Not 10 "Anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar, leasingskulder och leasingtillgångar".

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Intäkter
Försäljningstransaktioner för vilka ingen återköpsskyldighet redan från början avtalats, där kunden ensam bestämmer om fordonet ska säljas tillbaka till ett i förväg avtalat pris, redovisas som operationell leasing. Det bygger på att kunden har ett ekonomiskt incitament att utnyttja en sådan option. Bedömningen avser om det finns ett betydande ekonomiskt incitament för kunden att utnyttja sin rätt att sälja tillbaka fordon vid åtagandeperiodens utgång. Faktorer som beaktas och som kräver bedömning är uppskattning av förväntat marknadsvärde, det vill säga nettoförsäljningsvärde i slutet av restvärdebindningsperioden och historiska återköp.

Produkter och tjänster		
Fordon och tjänster	2024	2023
Lastbilar	136 584	125 149
Bussar	10 466	8 852
Power solutions	3 689	4 308
Service	43 886	42 424
Begagnade fordon	9 161	10 010
Övrigt	5 034	6 141
Leasingintäkter	7 308	8 182
Nettoomsättning Fordon och tjänster	**216 129**	**205 066**
Eliminering	–	–940
Intäkter från externa kunder	**216 129**	**204 126**

Redovisade intäkter i perioden som ingick i kontraktsskulden i början av året (se Not 18 "Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter) uppgick till MSEK 3 906 (3 089).

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	2024	2023
Förväntad tidpunkt för intäktsredovisning		
Inom ett år	73 621	92 763
1–5 år	25 390	22 234
Efter 5 år	2 618	2 314

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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C2B487AAE0E6BD71398BB

KONCERNENS NOTER

NOT 6 – RÖRELSENS KOSTNADER

Redovisningsprinciper: Rörelsens kostnader
Rörelsens kostnader inkluderar sålda varor och tjänster, forsknings- och utvecklingskostnader, försäljningskostnader och administrationskostnader. Rörelsens kostnader redovisas när de underliggande varorna och tjänsterna levereras. Försäljnings- och administrationskostnader redovisas när de uppstår.

Scaniakoncernen	2024	2023
Kostnad för sålda varor och tjänster		
Varukostnader	–98 370	–96 571
Personal	–28 941	–27 992
Avskrivningar	–9 361	–9 731
Övrigt	–19 279	–16 102
Summa	**–155 951**	**–150 396**

Kostnad sålda varor och tjänster avser nya lastbilar, bussar, motorer, reservdelar, begagnade fordon, karosserierbeten och bilar. Kostnaden för varor kan variera beroende på graden av integration på olika marknader.

Forsknings– och utvecklingskostnader		
Personal	–4 895	–5 089
Avskrivningar	–2 133	–1 545
Övrigt	–4 626	–4 602
Summa	**–11 654**	**–11 236**

Forskning och utveckling avser kostnader som inte uppfyller kraven för att aktiveras i balansräkningen, samt avskrivningar och eventuella nedskrivningar på tidigare aktiverade kostnader. Se Not 9 "Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar".

Försäljningskostnader	2024	2023
Personal	–8 936	–8 386
Avskrivningar	–754	–694
Övrigt	–4 930	–4 474
Summa	**–14 620**	**–13 554**

Försäljningskostnader inkluderar kostnader hos försäljnings- och servicebolag samt övergripande marknadsföringskostnader.

Administrationskostnader		
Personal	–1 962	–1 669
Avskrivningar	–77	–27
Övrigt	–1 416	–1 259
Summa	**–3 455**	**–2 955**

Administrationskostnader avser kostnader för företagsledning, HR och andra stabs- och servicefunktioner. Kostnader hänförliga till produktutveckling har aktiverats och därmed reducerat kostnaderna inom kategorierna "personal" och "övrigt".

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
B7F73A83C2B4B7CA4E3C3C0C1355BB

KONCERNENS NOTER

NOT 7 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2024	2023
Ränteintäkter		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	1 621	1 263
Derivat [1]	3 845	2 322
Utlåning till TRATON	3 679	5 118
Summa ränteintäkter [2]	**9 145**	**8 703**
Räntekostnader		
Upplåning	–2 953	–3 511
Derivat [1]	–4 088	–2 379
Summa upplåning och derivat	**–7 041**	**–5 890**
Leasingskulder	–249	–244
Pensionsskuld	–322	–329
Diskontering av återköp	–116	–43
Factoring	–319	–136
Summa räntekostnader	**–8 046**	**–6 642**
Summa räntenetto	**1 099**	**2 061**
Andel av resultat av intresseföretag och joint ventures	–64	4
Övriga finansiella intäkter [3]	1 744	2 623
Övriga finansiella kostnader [3]	–4 847	–6 252
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	**–3 103**	**–3 630**
Finansiella intäkter och kostnader, netto	**–2 068**	**–1 564**

1) Avser räntor på derivat som används för att matcha räntan på upplåning och utlåning samt räntekomponenten i derivat som används för att konvertera upplåningsvalutor till utlåningsvalutor. Från och med 2024 speglas Scanias kvarvarande derivat hänförliga till finansieringen av det tidigare segmentet Financial Services till TRATON Treasury AB vilket orsakat ökade bruttointäkter med MSEK 1 711 och bruttokostnader med MSEK 1 703.
2) Varav ränteintäkter beräknade enligt effektivräntemetoden MSEK 4 206 (5 377).
3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK 168 (793) samt valutakursdifferenser och orealiserade/realiserade vinster om MSEK 38 632 (33 527), realiserade/orealiserade förluster om MSEK 42 626 (27 804) hänförliga till derivat, banktillgodohavanden, skulder samt bankkostnader. Totala orealiserade/realiserade valutakursvinster som värderats till verkligt värde via resultaträkningen uppgick till MSEK 25 863 (24 872) respektive valutakursförluster uppgick till MSEK 29 478 (25 855).

Med ränteintäkter avses intäkter från derivat samt finansiella placeringar inklusive placeringar i dotterföretag inom TRATON-koncernen.

Med räntekostnader avses kostnader hänförliga till lån, derivat, pensionsskuld, leasingskulder samt värdeförändring av derivat för lånesäkringar, diskontering av återköpsåtaganden och räntor relaterade till factoring.

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.

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.

NOT 8 – INKOMSTSKATT

Redovisningsprinciper: Inkomstskatt
Koncernens totala skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt samt skatter avseende Pelare 2. 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 (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. Uppskjutna skatter hänförliga till inkomstskatter till följd av tillämpliga eller aviserade skattebestämmelser för modellreglerna för Pelare 2 kommer varken att redovisas eller presenteras i koncernen.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Inkomstskatt
Koncernen är part i skattemässiga processer. Företagsledningen har dock gjort bedömningen genom individuell prövning och det mest sannolika uppskattningen att risken materialiseras och 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.

Koncernen omfattas av den antagna eller i sak antagna lagstiftningen rörande Pelare 2 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F4232B8C2B4A4E3C8D71958B8

KONCERNENS NOTER

NOT 8 – INKOMSTSKATT, FORTS.

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2024	2023
Aktuell skatt [1]	–7 623	–7 192
Pelare 2, skatt	–	–
Uppskjuten skatt	3 019	–193
Summa	**–4 604**	**–7 385**

1) Varav betald skatt –8 670 –8 467

	2024		2023	
Avstämning av effektiv skatt	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	27 138		23 243	
Skatt beräknad med svensk skattesats	–5 590	20,6	–4 788	20,6
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	–625	2,3	–1 929	8,3
Ej skattepliktiga intäkter	2 311	–8,5	259	–1,1
Ej avdragsgilla kostnader	–1 129	4,2	–863	3,7
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	–	–	39	–0,2
Ej värderade underskottsavdrag	–141	0,5	–64	0,3
Uppskjuten skattefordran avseende negativa räntenetton	449	–1,7	–	–
Justering av skatt tidigare år	62	–0,2	–63	0,3
Ändrade skattesatser	3	0,0	–4	0,0
Övrigt	56	–0,2	28	–0,1
Redovisad skatt	**–4 604**	**17,0**	**–7 385**	**31,8**

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2024	2023
Skatt avseende temporära skillnader	3 259	797
Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler	–	–2
Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	24	0
Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	–2	–1 100
Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	–	–
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	–262	112
Summa	**3 019**	**–193**

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2024	2023
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar och andra skulder	12 167	6 992
Avsättningar för pensioner	1 462	1 485
Anläggningstillgångar	981	1 030
Varulager	1 751	1 757
Ej utnyttjade underskottsavdrag [2]	64	43
Uppskjuten skattefordran avseende negativa räntenetton	449	–
Kvittning inom skatteenheter	–7 487	–5 068
Summa uppskjutna skattefordringar	**9 387**	**6 239**
Uppskjutna skatteskulder		
Avsättningar och andra skulder	2 929	463
Anläggningstillgångar	7 833	7 494
Övrigt	18	115
Kvittning inom skatteenheter	–7 487	–5 068
Summa uppskjutna skatteskulder	**3 293**	**3 004**
Uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto	**–6 094**	**–3 235**

2) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Den skatteeffekt som avser redovisade underskottsavdrag uppgår till MSEK 64 (43), och kan användas utan tidsbegränsning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 542 (564) har inte värderats.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7F2B8C9258497A4E5B8D71B5B8

KONCERNENS NOTER

NOT 8 – INKOMSTSKATT, FORTS.

Avstämning av uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto:	2024	2023
Redovisat värde vid årets början	–3 235	–3 637
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	–3 019	193
Valutakursdifferenser	454	–56
Förvärvade/avyttrade verksamheter	–213	541
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförliga till:		
– omvärdering av förmånsbestämda planer	–85	–279
– justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument	3	3
Uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto	**–6 094**	**–3 235**

NOT 9 – IMMATERIELLA TILLGÅNGAR OCH NEDSKRIVNINGAR AV ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Redovisningsprinciper: Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar
Scanias immateriella anläggningstillgångar utgörs av goodwill, aktiverade utgifter för utveckling av nya produkter samt programvara. Immateriella anläggningstillgångar, exklusive Goodwill, 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 har uppstått vid förvärv av distributions- och återförsäljarnät, vilket medfört ökad lönsamhet vid integration i Scaniakoncernen och värderas till anskaffningsvärde minus eventuella ackumulerade nedskrivningar. Aktiverade utgifter för produkt- och mjukvaruutveckling består av alla direkta kostnader och overhead kostnader som är direkt hänförliga till utvecklingsprocessen. De skrivs av linjärt från början av användningen (t.ex. produktionsstart) över den förväntade livslängden för produkten eller programvaran som utvecklats. Avskrivningstiderna för immateriella tillgångar är uppdelade enligt följande:

Förväntad nyttjandeperiod	
Programvara	3–5 år
Aktiverade utvecklingsutgifter	3–15 år
Goodwill	Obestämbar

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 vilken även prövas löpande om det finns indikationer på nedskrivningsbehov. För goodwill samt immateriella tillgångar som ännu inte tagits i bruk beräknas återvinningsvärdet årligen oavsett om det finns en indikation på nedskrivningsbehov eller inte. Som regel är återvinningsvärdet nuvärdet av de förväntade framtida kassaflödena från den aktuella tillgången. Om inget återvinningsvärde kan mätas för en enskild tillgång bestäms återvinningsvärdet för den minsta identifierbara grupp av tillgångar som genererar kassaflöden (kassagenererande enhet) som tillgången tillhör. Om återvinningsvärdet är lägre än det redovisade värdet redovisas en nedskrivning i periodens resultat. Avskrivningar och nedskrivningar under en rapportperiod allokeras till motsvarande rörelsekostnader i resultaträkningen.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Återvinningsvärde av kassagenererande enheter
Nedskrivningsprövningen av icke-finansiella tillgångar – särskilt goodwill, aktiverade utvecklingsutgifter, andra immateriella tillgångar och materiella tillgångar – och innehav i intresseföretag och joint ventures kräver att antaganden görs om framtida marknadstrender, och de framtida kassaflödena ska härledas på grundval av detta och den diskonteringsränta som ska tillämpas. Kassaflödena härleds från den detaljerade försäljnings- och intäktsplaneringen för kommersiella fordon, lönsamhetsprognoser (bruttomarginal) för produkter och trender inom servicebranschen. De återspeglar också övergången till elektrisk mobilitet och tillhörande lagstadgade tidtabeller (se även Not 3 "Kritiska bedömningar och uppskattningar"). Beräknade kassaflöden efter utgången av den femåriga planeringsperioden baseras på en tillväxttakt på 1 procent (föregående år: 1 procent) per år, vilket också speglar övergången till elektrisk mobilitet.

Försäljningsutvecklingen av Scanias produkter bedöms långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på respektive marknad (BNP), vilken har bedömts till 1 procent (1 procent) och även inkluderar transformationen mot elektrifiering. 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 12 procent (9,1) före skatt. Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. En expansion av elektrisk mobilitet förutses också i planeringen (se även Not 3 "Kritiska bedömningar och uppskattningar"). Kostnaderna från övergången till elektrisk mobilitet ingick i kassaflödena.

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.

Omställningen till elektromobilitet inkluderar utveckling av nödvändiga komponenter, fordonsintegration och batterier. I gengäld kommer utvecklingsutgifterna att reduceras avseende vidareutveckling av förbränningsmotorteknik. Den ökade utvecklingsverksamheten inom elektromobilitet har resulterat i en motsvarande ökning av aktiverade (immateriella tillgångar) och redovisade utvecklingskostnader.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Nyttjandeperioder immateriella tillgångar
Uppskattningar av nyttjandeperioden för obestämbara immateriella tillgångar baseras på erfarenhet och ses över regelbundet. Om uppskattningar ändras justeras den återstående nyttjandeperioden och en nedskrivning redovisas vid behov.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7243B3D2B4B7AAE2B2D7135888B

KONCERNENS NOTER

NOT 9 – IMMATERIELLA TILLGÅNGAR OCH NEDSKRIVNINGAR AV ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, FORTS.

	Goodwill		Utveckling		Övriga immateriella [1]		Totalt	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	1 720	1 669	24 358	21 548	1 656	1 645	27 734	24 882
Nyanskaffningar	–	–	5 607	2 808	37	69	5 644	2 877
Förvärv av dotterföretag	2	32	–	–	–	–	2	32
Avyttringar av dotterföretag	–	–	–	–	–	–223	–	–223
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–1	–	–23	–70	–24	–70
Omklassificeringar	–	–3	–	–	503	237	503	234
Valutakursdifferenser	14	2	–9	2	13	–2	18	2
Summa	**1 736**	**1 720**	**29 955**	**24 358**	**2 186**	**1 656**	**33 877**	**27 734**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar								
Vid årets början	55	49	10 269	8 645	1 136	1 193	11 460	9 887
Årets avskrivning	–	–	1 814	1 265	204	140	2 018	1 405
Årets nedskrivning	–	6	–	358	31	10	31	374
Avyttringar av dotterföretag	–	–	–	–	–	–194	–	–194
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–1	–	–18	–14	–19	–14
Omklassificeringar	–	–	–	–	1	5	1	5
Valutakursdifferenser	2	–	–4	1	9	–4	7	–3
Summa	**57**	**55**	**12 078**	**10 269**	**1 363**	**1 136**	**13 498**	**11 460**
Redovisat värde vid årets slut	**1 679**	**1 665**	**17 877**	**14 089**	**823**	**520**	**20 379**	**16 274**
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk	–	–	11 239	9 245	–	–	11 239	9 245
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling	–	–	6 638	4 844	–	–	6 638	4 844

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

NOT 10 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR ENLIGT IFRS 16, LEASINGSKULDER OCH UTHYRNINGSTILLGÅNGAR

Redovisningsprinciper: Materiella anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar enligt IFRS 16, leasingskulder och uthyrningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar, se Not 9 "Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar". Avskrivningar görs linjärt över en tillgångs bedömda nyttjandeperiod och i de fall det finns ett restvärde skrivs tillgången av ned till detta värde. Nyttjandeperiod, restvärde och avskrivningsmetoder bedöms regelbundet och antaganden justeras vid förändrade omständigheter. Avskrivningstiderna för materiella anläggningstillgångar fördelas enligt följande:

Förväntad nyttjandeperiod	
Maskiner och inventarier och leasingtillgångar	3–15 år
Byggnader	20–50 år
Mark	Skrivs inte av

Lånekostnader ingår i anskaffningsvärdet för tillgångar som tar lång tid att färdigställa, om tillämpligt.

Koncernen redovisar en nyttjanderättstillgång och en motsvarande leasingskuld för alla leasingavtal där den är leasetagare. Bedömningen av om ett avtal är eller innehåller ett leasingavtal görs vid avtalets ingående. Nyttjanderättstillgångarna redovisas som materiella anläggningstillgångar i de balansräkningsposter där de tillgångar som ligger till grund för leasingavtalet skulle redovisas om de ägdes av Scaniakoncernen. Dessa tillgångar skrivs i allmänhet av över den kortare perioden av leasingperioden och den underliggande tillgångens nyttjandeperiod med hjälp av den linjära metoden. Nyttjanderättstillgångarna består av den initiala värderingen av motsvarande leasingskuld, leasingavgift som erlagts vid eller före inledningsdatumet samt eventuella initiala direkta utgifter. Under efterföljande perioder värderas nyttjanderättstillgångarna till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

Leasingskulden värderas initialt till nuvärdet av de utestående leasingavgifterna vid inledningstidpunkten, diskonterat med Scaniakoncernens marginella låneränta. Under efterföljande perioder värderas leasingskulden genom att justera det redovisade värdet för att återspegla räntan på leasingskulden. Det redovisade värdet på leasingskulden minskas med hänsyn till de erlagda leasingavgifterna. Räntekostnader från avveckling av diskontering på leasingskulder redovisas som räntekostnader i resultaträkningen och i kassaflödet i den löpande verksamheten.

Scaniakoncernen redovisar inte några nyttjanderättstillgångar eller nyttjanderättsskulder för leasingavtal med kort leasingperiod eller av lågt värde. Relaterade leasingavgifter redovisas linjärt som kostnader i resultaträkningen.

Redovisningsprinciper: Uthyrningstillgångar

Raden "Uthyrningstillgångar" redovisar tillgångar för vilka koncernen är leasinggivare. Dessa inkluderar i synnerhet fordon som används i samband med korttidsuthyrning eller operationell leasing, samt fordon som fortsätter att vara hänförliga till koncernen till följd av återköpsavtal. Den underliggande tillgången värderas till anskaffningsvärde, redovisas i koncernens leasingtillgångar och skrivs av linjärt till beräknat restvärde över bedömd nyttjandeperiod. De nyttjandeperioder som ligger till grund för avskrivningar motsvarar i allmänhet perioderna för materiella anläggningstillgångar som används av företaget. Förändringar av det beräknade restvärdet beaktas genom justering av framtida avskrivningar. Nedskrivningar som identifieras som ett resultat av en nedskrivningsprövning enligt "IAS 36 Nedskrivningar" redovisas, se Not 9 "Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar". Leasingavgifter redovisas som intäkter i resultaträkningen enligt en linjär metod eller annan systematisk metod. Avskrivningar och nedskrivningar ingår i rörelsekostnaderna. Mer information om redovisning av operationella leasingavtal finns i Not 5, "Intäkter".

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7243B2B7A1E3B0C7139BB

KONCERNENS NOTER

NOT 10 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR ENLIGT IFRS 16, LEASINGSKULDER OCH UTHYRNINGSTILLGÅNGAR, FORTS.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Nyttjandeperioder för anläggningstillgångar och värdering av nyttjanderättstillgångar och leasingskulder

Uppskattningar av materiella anläggningstillgångars nyttjandeperiod baseras på erfarenhet och ses över regelbundet. I de fall uppskattningar modifieras justeras den återstående nyttjandeperioden och en nedskrivning görs, om så är nödvändigt. Under omställningen till elektromobilitet kommer Scania att ha parallell produktion av batteridrivna fordon och fordon med förbränningsmotorer, varför ingen påverkan på nyttjandeperioden för materiella anläggningstillgångar har identifierats.

Värdering av nyttjanderätter från leasingavtal och tillhörande leasingskulder baseras på en bästa uppskattning av utnyttjandet av förlängnings- och uppsägningsoptioner. Denna uppskattning uppdateras i händelse av väsentliga förändringar i verksamhetsmiljön eller avtalet.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Återvinningsvärde av leasingtillgångar

Återvinningsvärde för koncernens leasingtillgångar beror framför allt på restvärdet på de fordon som leasas ut efter leasingperiodens slut, eftersom detta utgör en betydande del av de förväntade kassaflödena. Att prognostisera restvärden kräver att ledningen gör antaganden om den framtida tillgången och efterfrågan på fordon samt fordonspristrender. Dessutom leder omställningen till elektrifierade fordon, som resulterar i en framtida mix av fordon och tjänster, till osäkerheter i bedömningen av skäligt marknadsvärde. Dessa antaganden baseras antingen på kvalificerade uppskattningar eller på information som publicerats av tredje partsexperter. I förekommande fall baseras kvalificerade uppskattningar på externa uppgifter och återspeglar även ytterligare information som finns tillgänglig internt, t.ex. värden som härrör från tidigare erfarenheter och aktuella försäljningsuppgifter. Om det blir stora nedgångar i marknadsvärdet på begagnade fordon ökar detta risken för framtida förluster vid avyttring av de returnerade fordonen. När en restvärdesgaranti bedöms kunna leda till en framtida förlust justeras fordonets värdeminskning i enlighet med detta. Förändringar i marknadsvärdet kan också orsaka en nedskrivning av lagret av begagnade fordon, eftersom dessa redovisas till det lägsta av anskaffningsvärdet och det beräknade nettoförsäljningsvärdet. Vid utgången av 2024 uppgick återköpsförpliktelserna till MSEK 13 730 (15 134).

	Byggnader och mark		Maskiner och inventarier		Pågående nyanläggningar och förskott		Uthyrningstillgångar		Totalt	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Ackumulerade anskaffningsvärden										
Vid årets början	36 641	34 980	59 355	55 177	9 129	7 310	32 898	37 604	138 023	135 071
Nyanskaffningar	1 554	1 000	1 638	1 697	9 380	7 726	7 248	8 326	19 820	18 949
Förvärv av dotterföretag	–	580	3	14	–	2	–	–	3	596
Avyttringar av dotterföretag	–	–154	–	–190	–	–3	–	–102	–	–449
Avyttringar och utrangeringar	–640	–872	–2 020	–2 115	–9	–82	–8 876	–10 272	–11 545	–13 341
Omklassificeringar	1 405	1 141	3 906	4 369	–5 880	–5 832	–1 144	–2 600	–1 713	–2 922
Valutakursdifferenser	289	–34	–648	203	143	8	1 068	–58	852	119
Summa	**39 249**	**36 641**	**62 234**	**59 355**	**12 763**	**9 129**	**31 194**	**32 898**	**145 440**	**138 023**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar										
Vid årets början	16 171	14 981	40 474	38 030	–	–	10 744	12 678	67 389	65 689
Årets avskrivningar	1 707	1 599	4 284	4 101	–	–	4 179	4 897	10 170	10 597
Årets nedskrivningar	24	93	96	170	–	–	–	–	120	263
Avyttringar av dotterföretag	–	–53	–	–121	–	–	–	–27	–	–201
Avyttringar och utrangeringar	–562	–401	–1 698	–1 799	–	–	–4 962	–5 583	–7 222	–7 783
Omklassificeringar	–2	–11	6	5	–	–	–467	–1 183	–463	–1 189
Valutakursdifferenser	180	–37	–284	88	–	–	429	–38	325	13
Summa	**17 518**	**16 171**	**42 878**	**40 474**	**–**	**–**	**9 923**	**10 744**	**70 319**	**67 389**
Redovisat värde vid årets slut	**21 731**	**20 470**	**19 356**	**18 881**	**12 763**	**9 129**	**21 271**	**22 154**	**75 121**	**70 634**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73483C2B487CA4E3E6BC71358B8B

KONCERNENS NOTER

NOT 10 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR ENLIGT IFRS 16, LEASINGSKULDER OCH UTHYRNINGSTILLGÅNGAR, FORTS.

Scaniakoncernen är leasetagare inom flera affärsområden. Leasingavtalen avser främst leasing av kontorsutrustning, fastigheter och produktionsutrustning. Nyttjanderättstillgångar som uppkommer från leasingavtal redovisas i följande balansräkningsposter.

Nyttjanderättstillgångar

	Byggnader och mark		Maskiner och inventarier		Summa	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	6 650	6 792	1 763	1 953	8 413	8 745
Anskaffningar	1 130	640	657	720	1 787	1 360
Förvärv av dotterföretag	–	204	–	1	–	205
Avyttringar av dotterföretag	–	–87	–	–52	–	–139
Avyttringar och utrangeringar	–540	–825	–492	–831	–1 032	–1 656
Omföringar	128	–3	4	–33	132	–36
Valutakursdifferenser	85	–71	–4	5	81	–66
Summa	**7 453**	**6 650**	**1 928**	**1 763**	**9 381**	**8 413**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar						
Vid årets början	2 525	2 156	886	1 114	3 411	3 270
Avskrivningar under året	873	822	525	566	1 398	1 388
Avyttringar av dotterföretag	–	–36	–	–28	–	–64
Nedskrivningar under året	–	–	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–432	–377	–461	–791	–893	–1 168
Omföringar	–	–1	5	22	5	21
Valutakursdifferenser	34	–39	–2	3	32	–36
Summa	**3 000**	**2 525**	**953**	**886**	**3 953**	**3 411**
Redovisat värde vid årets slut	**4 453**	**4 125**	**975**	**877**	**5 428**	**5 002**

Belopp som har redovisats i resultaträkningen	2024	2023
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–1 398	–1 389
Räntekostnader hänförliga till leasingskulder	–248	–243
Kostnader avseende leasingavtal med kort leasingperiod	–86	–85
Kostnader avseende leasingavtal med underliggande tillgång till lågt värde	–241	–222
Summa	**–1 973**	**–1 939**

Vid utgången av året hade koncernen ett åtagande om MSEK 97 (66) avseende leasingavtal med kort leasingperiod. Det totala kassautflödet avseende leasingavtal uppgår till MSEK 1 745 (1 613).

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

Möjlig exponering av framtida kassautflöden från	2024	2023
Rörliga leaseingbetalningar	–59	–
Förlängningsoptioner	–505	–543
Uppsägningsoptioner	–2	–5
Ingångna leasingavtal där underliggande tillgång ännu inte är tillgänglig	–37	–13

Leasingskulder

	2024	2023
Långfristig räntebärande skuld	4 376	4 113
Kortfristig räntebärande skuld	1 190	1 065
Summa	**5 566**	**5 178**

Med hänsyn till framtida räntebetalningar är förfallostrukturen för de leasingskulder som redovisas i finansiella skulder enligt följande:

Förfallostruktur

	2024	2023
Inom 1 år	1 391	1 273
Mellan 1–5 år	4 815	4 224
Senare än 5 år	547	872

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8F4F32A8C0B2B4CA4E3B9DC33B8B8

KONCERNENS NOTER

NOT 11 – ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES

Redovisninsprinciper: Andelar i intresseföretag och joint ventures
Andelar i intresseföretag och Joint ventures redovisas initialt till anskaffningsvärde och redovisas i efterföljande perioder enligt kapitalandelsmetoden. Under efterföljande perioder elimineras orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures 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.

Om det finns indikationer på nedskrivningsbehov av anskaffningsvärdet, så nedskrivningsprövas innehaven och eventuell nedskrivning redovisas i resultaträkningen (se Not 9 "Immateriella tillgångar och nedskrivning av anläggningstillgångar"). Om nedskrivningsbehovet vid ett senare datum upphör, återförs nedskrivningen upp till det ursprungliga bokförda värdet.

Goodwill som uppstår vid förvärv av en intresseandel eller joint venture ingår i det redovisade värdet av innehav i intresseföretag eller joint ventures.

	2024	2023
Redovisat värde vid årets början	1 674	1 527
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året [1]	754	167
Valutakursdifferenser	92	–19
Årets resultatandel [2]	–64	4
Utdelning	–6	–5
Redovisat värde vid årets slut	**2 450**	**1 674**
Eventualförpliktelser	–	–

1) 2024 avser ökning i sonndor GmbH MSEK 641, Scantinel Photonics GmbH MSEK 59 och Telematics MSEK 6 samt investeringar i övriga intresseobjag MSEK 48 (2023 avser huvudsakligen Scantinel Photonics GmbH som efter ytterligare investering 2023 på MSEK 66 klassificeras som intresseobjekt samt investeringar i övriga intresseobjekt MSEK 22)
2) 2023 var MSEK 127 hänförligt till en utspädning av ägandet i sonndor GmbH. sonndor gjorde riktade nyemissioner vilket resulterade i en utspädning av ägandet i sonnder innebärande att Sranus ägarandel minskade från 15,69 till 12,36 procent

Intresseföretag			Andelens värde i koncernen	
Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2024	2023
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33,00	2	2	5
ScaValencia S.A., A46332995, Spanien	26,00	18	42	39
Telematics GmbH, HRB 203799, Tyskland	46,20	5	0	0
sennder GmbH, HRB 170455, Tyskland [1]	16,65	948	890	258
Scantinel Photonics GmbH, HRB 739053, Tyskland	49,19	201	128	115
Övriga andelar i intresseföretag	20,00–50,00	477	477	428
Andelar i intresseföretag		**1 651**	**1 539**	**845**
Andel i:				
– årets resultat			–66	–23
– årets totalresultat			–66	–23

1) Med intresseföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, har ett betydande inflytande I sennder GmbH har Scaniakoncernen ett betydande inflytande via aktieinnehav tillsammans med styrelserepresentation

Joint ventures			Andelens värde i koncernen	
Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2024	2023
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50,00	609	904	821
Oppland Tungbilservice AS, 982 787 602, Norge	50,00	1	3	4
Tynset Diesel AS, 982 787 580, Norge	50,00	1	4	4
Andelar i joint ventures		**611**	**911**	**829**
Andel i:				
– årets resultat			2	27
– årets totalresultat			2	27

Andelar i intresseföretag och joint ventures	**2 450** **1 674**

This file is signed with a digital signature.
The content of the document is a guarantee for the authenticity
Document ID:
87F7328C0E8A7A4E0E8DC7135B8B

KONCERNENS NOTER

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

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

Resultaträkningar i sammandrag	2024	2023
Nettoomsättning	3 489	3 472
Rörelseresultat [1]	–33	102
Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter	35	–49
Skatt	0	0
Periodens resultat	**2**	**53**
Övrigt totalresultat	**–**	**–**
Periodens totalresultat	**2**	**53**
Scaniakoncernens andel (50 %)	1	27

1) Avskrivningar uppgående till MSEK 116 (107) inkluderas i rörelseresultatet.

Balansräkningar i sammandrag	2024	2023
Anläggningstillgångar	1 084	880
Kortfristiga placeringar och likvida medel	218	76
Övriga omsättningstillgångar	974	990
Summa tillgångar	**2 276**	**1 946**
Eget kapital	1 807	1 642
Övriga kortfristiga skulder	469	304
Summa eget kapital och skulder	**2 276**	**1 946**
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50 %)	904	821
Redovisat värde	**904**	**821**

NOT 12 – ÖVRIGA AKTIER OCH ANDELAR

Redovisningsprinciper: Övriga aktier och andelar
Övriga aktier och andelar omfattar andelar i företag som inte är dotterföretag, intresseföretag och joint ventures, därmed investeringar i eget kapital. Koncernen har utnyttjat optionen enligt IFRS 9 "Finansiella instrument" att redovisa innehav i egetkapitalinstrument som inte innehas för handel och som värderas enligt IFRS 9 till verkligt värde via övrigt totalresultat (ingen återvinning) eftersom redovisning av vinster och förluster på dessa instrument till verkligt värde via resultaträkningen inte skulle ge någon information om företagets resultat för Scaniakoncernen.

På grund av Northvolt AB:s ekonomiska svårigheter under 2024, har verkligt värde för investeringen skrivits ned till noll och redovisas i "Övrigt totalresultat".

Nedan tabell innehåller finansiell information om egetkapitalinstrument som värderas till verkligt värde över totalresultatet:

	Marknadsvärde	
Enhet	2024	2023
Northvolt AB	0	863
Stegra AB	171	171
Övriga investeringar [1]	645	316
Summa	**816**	**1 350**

1) I övriga investeringar för 2024, uppgående till 166 MSEK, ingår några få företag i vilka Scania har betydande inflytande och ett företag vilket kontrolleras av Scania.

NOT 13 – VARULAGER

Redovisningsprinciper: 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.

	2024	2023
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	6 962	7 417
Varor under tillverkning	2 356	2 859
Färdiga varor [1]	30 244	27 938
Summa [2]	**39 562**	**38 214**

1) Varav begagnade fordon MSEK 2 174 (1 855).
2) Varav värderegleringsreserv vid årets slut MSEK –1 730 (–1 260).

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7282C0258972A7E0C98D7135B8B

KONCERNENS NOTER

NOT 14 – ANDRA FORDRINGAR

	2024	2023
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2 244	2 002
Derivat med positivt värde	3 935	2 076
Förskottsbetalningar	535	874
Mervärdesskatt	3 231	2 621
Pensionstillgång	348	239
Övriga fordringar	2 905	3 543
Summa andra fordringar	**13 198**	**11 355**

Vidare information om derivat återfinns i Not 27 "Finansiell Riskhantering" och Not 28 "Finansiella instrument".

NOT 15 – EGET KAPITAL

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

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

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

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 –372 (539) har uppstått som en följd av att den svenska kronan har stärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan stärkts främst mot BRL.

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

Styrelsen föreslår till årsstämman 2025 att ingen utdelning sker till aktieägarna.

Innehav utan bestämmande inflytande utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scaniakoncernen har några få icke helägda dotterföretag, varav inget bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande. Under 2024 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK –14 (0) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 37 (52) per 31 december 2024.

Koncernbidrag till andra företag inom TRATON GROUP redovisas i eget kapital.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2024	2023
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
Antal utestående A-aktier vid årets slut	**400 000 000**	**400 000 000**
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets slut	**400 000 000**	**400 000 000**
Summa antal aktier vid årets slut	**800 000 000**	**800 000 000**

Scaniakoncernens kapital utgörs av summan av eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare och eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande. Vid årsskiftet 2024 uppgick koncernens kapital till MSEK 94 184 (80 525). Enligt koncernens finanspolicy ska koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven för att erhålla Standard & Poor's Investment Grade Stand Alone kreditvärdering BBB.

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

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scanias kreditvärdering enligt Standard and Poor's vid utgången av 2024 var för:

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee of the authenticity of the document.
Document ID:
87F4248C02B467AE5E5BD71398B8

KONCERNENS NOTER

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER

Redovisningsprinciper: Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser
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.

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

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

Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen. 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.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser
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. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionsskulden. Vid beräkning av den svenska pensionsskulden har diskonteringsränta om 3,5 procent (3,25) använts. Andra väsentliga antaganden är genomsnittlig livslängd och genomsnittlig duration på utfästelserna. Förändringar av ovan nämnda aktuariella parametrar redovisas i "Övrigt totalresultat" netto efter skatt.

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

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2024 uppgick till MSEK 2 555 (2 289). Förpliktelsen som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. Planerna är tryggade genom återförsäkrade avsättningar i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna utförs enligt Projected Unit Credit Method med de antaganden som gäller för respektive land enligt nedan.

Scanias prognosticerade utbetalningar av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade, är MSEK 413 för 2025.

De förmåner som anges i planerna är tillgängliga för alla anställda om inte annat anges. De största planerna beskrivs i mer detalj nedan.

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

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

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

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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8AF23A8C6B2B4A7AE3B82C7335888

KONCERNENS NOTER

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

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. Scania Reliable Vehicles Staff Pension Plan.

Samtliga planer drivs av förvaltare 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 163 procent (158). 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 under 2024 uppgick till MSEK 89 (85).

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 Metalelektro (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 253 (247). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 108 procent (111) och för PME till 111 procent (112).

Information gällande de största planerna 2024	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	11 466	1 464	539	704
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–3 790	–1 812	–68	–799
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut p.g.a. begränsningsregel	–	0	22	95
Redovisat som pensionsskuld (+)/ (tillgång (-)) i balansräkningen, MSEK	**7 676**	**–348**	**493**	**0**
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	6 496	870	–65	–
Aktiva, antal	11 291	370	3 228	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	2 011	–	–	347
Fribrevshavare, antal	3 259	–	–	275
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	2 959	594	604	357
Pensionärer, antal	3 021	119	3 641	306
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	3,5	0,9	12,2	5,5
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	88	86	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	17	15	8	12
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5 % ökning diskonteringsräntan	–1 261	–100	–13	–38
0,5 % minskning diskonteringsräntan	1 426	113	12	42
1 års ökning livslängd	444	43	29	28

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A83C2B4B7A4E3E6DC1358BB

KONCERNENS NOTER

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

Information gällande de största planerna 2023	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	10 953	1 315	629	697
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–3 329	–1 566	–75	–810
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut p.g.a. begränsningsregel	–	12	11	157
Redovisat som pensionsskuld (+)/ (tillgång (-)) i balansräkningen, MSEK	**7 624**	**–239**	**565**	**44**
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	6 368	784	–117	–
Aktiva, antal	11 766	285	2 209	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 879	–	–	339
Fribrevshavare, antal	3 224	–	–	332
Nuvärde 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

	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	2024	2023
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–315	–221
Ränteintäkter/kostnader, netto	–322	–328
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	–1	7
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	20	16
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	**–618**	**–526**

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 70 (46), kostnad för sålda varor MSEK 121 (77), försäljningskostnader MSEK 76 (60) och administrativa kostnader MSEK 29 (15). 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	2024	2023
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	–404	–882
Effekter av ändrade demografiska antaganden	10	–103
Effekter av ändrade finansiella antaganden	39	–707
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	459	188
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	80	187
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	**184**	**–1 317**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
B7F73A4B0D8B4B7A4E3B3B0C1395BBB

KONCERNENS NOTER

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

	Pensionsförpliktelser	
Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	**2024**	**2023**
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	12 997	12 346
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	2 374	2 315
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	15 371	14 661
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–6 903	–6 183
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut p.g.a. begränsningsregel	117	179
Redovisat i balansräkningen	**8 585**	**8 657**
– varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	8 933	8 897
– varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	–348	–239

	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	**2024**	**2023**
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	14 661	12 746
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	2	–
Avyttringar av dotterbolag	–	–112
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	315	221
Räntekostnader	499	514
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	27	25
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	404	882
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	–10	103
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	–39	707
Valutakursdifferenser	25	110
Betalningar från bolagets tillgångar	–384	–352
Betalningar från förvaltningstillgångar	–110	–159
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	1	–7
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	–21	–17
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	**15 371**	**14 661**

	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	**2024**	**2023**
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	6 183	5 400
Avyttringar av dotterbolag	–	–22
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	187	195
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	459	188
Valutakursdifferenser	93	116
Inbetalningar gjorda av arbetsgivaren	65	440
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	27	25
Utbetalningar från förvaltningstillgångar	–110	–159
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	**6 903**	**6 183**

	Tillgångstak	
Nuvärde av tillgångstaket	**2024**	**2023**
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	179	347
Nuvärde av tillgångstaket som omklassificerats vid årets början	–	–2
Räntekostnader	9	9
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	–80	–187
Valutakursdifferenser	8	12
Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut	**117**	**179**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A83C2B4B7AA1E3C0C71358BB

KONCERNENS NOTER

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

	2024		2023	
Fördelning av verkligt värde av förvaltningstillgångar	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	71	–	153	–
Eget kapitalinstrument utgivet av annan	1 804	–	1 486	–
Skuldinstrument utgivet av Scania	–	47	–	50
Skuldinstrument utgivet av annan	1 535	–	1 600	–
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	–	63	–	61
Aktiefonder	880	–	709	–
Räntefonder	768	–	518	–
Fastighetsfonder	290	–	269	–
Övriga investeringsfonder	48	–	138	–
Övriga förvaltningstillgångar	957	440	794	405
Totalt	**6 353**	**550**	**5 667**	**516**

NOT 17 – ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

Redovisningsprinciper: Övriga 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. Avsättningens storlek bestäms utifrån uppskattningar av förlustens storlek och sannolikheten för utnyttjande. 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. Eventuella förpliktelser som uppstår till följd av framtida överskridande av utsläppsgränser redovisas inte, eftersom kraven för att redovisa en avsättning inte är uppfyllda.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Övriga avsättningar
Redovisning och värdering av avsättningar baseras på uppskattningar av storleken på beloppet och sannolikheten för framtida händelser samt uppskattningar av diskonteringsräntan. Om möjligt används erfarenhet eller externa utvärderingar i dessa fall. Värderingen av avsättningar för omstrukturering baseras på uppskattningar och antaganden om storleken på avgångsvederlag, effekterna av förlustkontrakt, tidsplanen för genomförandet av åtgärder och följaktligen tidpunkten för de förväntade betalningarna. Krav och anspråk som riktas mot koncernen, inklusive krav och anspråk som leder till rättsliga åtgärder, kan avse intrång i immateriella rättigheter, fel och brister i produkter som har levererats, inklusive produktansvar, eller annat rättsligt ansvar för bolagen i koncernen. Rättsprocesser och andra domstolsförfaranden leder till komplexa juridiska frågor och medför många osäkerhetsfaktorer. Aktuell status i förhandlingarna och uppskattningar från den lokala ledningen och Scanias styrelse samt av externa advokater beaktas vid bedömningen.

Avseende CO_2-förordningens mål för 2025 bedöms eventuella åtaganden som uppstår till följd av överskridande av utsläppsmålet för närvarande inte vara väsentliga. När det gäller de efterföljande målen fram till 2040 är det inte möjligt att göra en tillförlitlig uppskattning av potentiella förpliktelser på grund av oklarhet om möjliggörande faktorer och efterfrågesidan av BEV.

2024	Produkt-åtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar	Summa
Vid årets ingång	2 378	1 113	6 113	9 604
Avsättningar under året	2 587	1 250	2 211	6 048
Under året ianspråktagna avsättningar	–1 679	–95	–1 854	–3 628
Under året återförda avsättningar	–46	–31	–413	–490
Valutakursdifferenser	–22	–5	–17	–44
Vid årets utgång	**3 218**	**2 232**	**6 040**	**11 490**
– varav kortfristiga avsättningar	2 271	137	3 416	5 824
– varav övriga långfristiga avsättningar	947	2 095	2 624	5 666

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 en 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".

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F72B8C9258497A4E5E8D71958B8

KONCERNENS NOTER

NOT 17 – ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR, FORTS.

Legala och skattemässiga risker inkluderar krav och anspråk gentemot koncernen som kan avse immaterialrättsliga intrång, fel och brister i levererade produkter och skattemässiga processer.

I februari 2024 fick Scania den slutliga domen från EU-domstolen angående Scanias överklagande av EU-kommissionens beslut om kartellsamverkan. EU-domstolen avslog överklagandet i sin helhet och fastställde EU-kommissionens beslut. Scania har betalat böter och ränta i sin helhet i enlighet med beslutet från EU-kommissionen redan 2022, varför detta beslut inte haft någon ytterligare ekonomisk påverkan på Scanias resultat. 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. Förutom ett begränsat antal jurisdiktioner eller fall är det inte möjligt göra en tillförlitlig uppskattning av den totala potentiella risken från sådana förfaranden. Eftersom dessa fall avser genomförda kontrakt kommer eventuella avsättningar att redovisas som kostnad i resultaträkningen och inte som intäktsminskning. I enlighet med IAS 37.92 lämnas ingen ytterligare information om huruvida, eller i vilken utsträckning eventualförpliktelser existerar, för att inte skada koncernens ställning.

NOT 18 – UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2024	2023
Upplupna personalrelaterade kostnader	9 874	9 565
Förutbetalda intäkter från service- och reparationsavtal	11 746	9 329
Förutbetalda intäkter från avtal med återköpsåtagande [1]	18 187	17 328
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	6 153	5 275
Summa	**45 960**	**41 497**
– varav kortfristigt	25 853	23 504
– varav långfristigt	20 107	17 993

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 69 7 (1 836) intäktsföras inom 12 månader, MSEK 155 (188) förväntas intäktsföras senare än fem år

Tabellen nedan visar förändringen av kontraktsskulderna under året.

MSEK	2024	2023
Kontraktsskulder vid årets början	9 329	7 355
Nya och avslutade kontrakt	1 878	1 643
Valutakursdifferenser	539	331
Kontraktsskulder vid årets slut	**11 746**	**9 329**

Intäkter under 2024 vilka ingick i kontraktsskulder vid årets början uppgick till MSEK 3 906 (3 089).

NOT 19 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

Redovisningsprinciper: Eventualförpliktelser
Om kriterierna för att redovisa en avsättning inte är uppfyllda, men utflödet av finansiella resurser inte är osannolikt, eller om avsättningsbeloppet inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt, lämnas upplysning om sådana förpliktelser i form av en not nedan. Eventualförpliktelser redovisas endast som en avsättning när förpliktelserna är mer säkra, det vill säga när utflödet av finansiella resurser har blivit sannolikt och deras belopp kan uppskattas på ett tillförlitligt sätt.

Ställda säkerheter
Koncernen har ställt materiella anläggningstillgångar uppgående till 5,3 Mdr SEK (0) som säkerhet för långfristig upplåning.

Eventualförpliktelser	2024	2023
Eventualförpliktelse avseende kreditförsäkring i FPG	166	150
Eventualförpliktelser avseende garantier	5 801	11 216
Övriga eventualförpliktelser	2 757	1 090
Summa	**8 724**	**12 456**

Eventualförpliktelser avseende garantier inkluderar finansiella garantier om MSEK 5 572, utställda av Scania CV AB till förmån för TRATON Financial Services-enheter gentemot banker. Från och med avyttringen av segmentet Financial Services år 2023 betraktas dessa finansiella garantier som externa ur Scaniakoncernens perspektiv, och jämförelsetalen har omräknats med ett belopp om MSEK 10 964.

Vidare har bolag inom Scania och Northvolt AB ingått långsiktiga inköpsåtaganden enligt batteriupphandlingsavtal.

NOT 20 – STATLIGA BIDRAG

Redovisningsprinciper: Statliga bidrag
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.

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 79 (43) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 322 (283). Vidare erhölls statliga bidrag till ett belopp av MSEK 2 (39) hänförliga till investeringar med ett bruttoanskaffningsvärde på MSEK 7 (110).

This file is secured with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8AF23A2B0C8A4AE3B0C1A3588

KONCERNENS NOTER

NOT 21 – KASSAFLÖDESANALYS

Redovisningsprinciper: Kassaflödesanalys och likvida medel
De likvida medel som presenteras i kassaflödesanalysen motsvarar balansposten "likvida medel". 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. Koncernens ekonomiförvaltning hanterar cash pool-strukturer på enhetsnivå, där det är juridiskt och ekonomiskt lämpligt och genomförbart. Enheterna förvaltar själva likvida medel för verksamheten. Överskottslikvida medel i enheterna hanteras på koncernnivå. Cash pool-fordringar på intresseföretag redovisas i likvida medel.

	2024	2023
a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning		
Erhållen utdelning från intresseföretag	6	5
Erhållen ränta	6 289	5 232
Erlagd ränta	–7 270	–2 982

	2024	2023
b. Icke kassaflödespåverkande poster		
Avskrivningar [1]	12 228	12 603
Intresseföretag	66	1
Avsättning pensioner	170	–268
Nedskrivning/reaförlust försäljning av verksamheter i Ryssland [2]	–	1 012
Övrigt	2 861	165
Summa	**15 325**	**13 513**

1) Inklusive MSEK 0 (–14) från avvecklad verksamhet
2) Redovisas som jämförelsestörande poster och årets resultat från avvecklad verksamhet i resultaträkningen. För ytterligare information hänvisas till not 21 i Scaniakoncernens årsredovisning för 2023.

	2024	2023
c. Avvecklade verksamheter: nettoinvestering i kreditportfölj etc.		
Nyfinansiering [3]	–1 331	–17 590
Amorteringar och avslutade kontrakt	1 331	13 986
Summa	**0**	**–3 604**

3) Jämförelseperioden avser i huvudsak finansiering av kunders köp till och med mars, 2023. För mer information, se not 21 i Scaniakoncernens årsredovisning för 2023

	2024	2023
d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter [4]		
Försäljning av verksamheter	40	5 551
Förvärv av verksamheter	–	54
Summa	**40**	**5 605**

4) För mer information om jämförelseperioden, se not 21 i Scaniakoncernens årsredovisning för 2023

	2024	2023
e. Förvärv av anläggningstillgångar		
Investeringar i anläggningstillgångar [5]	–16 234	–12 088
Försäljning av anläggningstillgångar	248	396
Investeringar i aktier i övriga bolag	–592	–442
Summa	**–16 578**	**–12 134**

5) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 5 607 (2 808)

	2024	2023
f. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter		
Minskning av kortfristig upplåning	–56 523	–29 796
Ökning av kortfristig upplåning	19 459	23 191
Minskning av långfristig upplåning	–45 029	–29
Ökning av långfristig upplåning	21 715	16 134
Leasingskulder	–1 422	–1 317
Summa	**–61 800**	**8 183**

Avstämning av skulder i finansieringsverksamheten

	2023	Förvärvade eller avyttrade lån under året	Kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande			2024
	Ingående balans			Valutakurs-förändringar	Omklassificeringar	Nya leasingavtal	Utgående balans
Långfristiga räntebärande skulder [6]	63 152	–	–23 314	719	–14 718	–	25 839
Kortfristiga räntebärande skulder	37 414	–	–37 064	3 185	14 718	–	18 253
Leasingskulder	5 178	–	–1 422	23	–	1 787	5 566
	105 744	**–**	**–61 800**	**3 927**	**0**	**1 787**	**49 658**
Likvida medel	24 715	–	20 380	550	–	–	45 645
Summa	**130 459**	**–**	**–41 420**	**4 478**	**0**	**1 787**	**95 304**

6) Minskningen av långfristiga skulder 2024 är relaterad till lån som Scania hade för finansieringen av TRATON Financial Services. 2024 såldes Scanias utlåningsportfölj mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB

This page is sealed with a digital signature.
The seal is guaranteed by the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A8C0D8B4B7AAE2B3B0C1395BBB

KONCERNENS NOTER

NOT 21 – KASSAFLÖDESANALYS, FORTS.

	2022	Förvärvade eller avyttrade lån under året	Kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande			2023
	Ingående balans			Valutakurs-förändringar	Omklassificeringar	Nya leasingavtal	Utgående balans
Långfristiga räntebärande skulder [7]	72 450	–16 754	16 105	–80	–8 569	–	63 152
Kortfristiga räntebärande skulder [7][8]	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 [9]	22 489	–	3 628	–1 402	–	–	24 715
Summa	**145 531**	**–26 121**	**11 811**	**–2 122**	**0**	**1 360**	**130 459**

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

	2024	2023
g. Likvida medel		
Kassa och bank	8 455	4 462
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	37 190	20 253
Summa	**45 645**	**24 715**

	2024	2023
h. Finansiella placeringar och fordringar		
Försäljning av räntebärande fordringar till TRATON	99 481	–
Fordringar på TRATON	–29 674	–
Övrigt	5 240	–17 650
Summa	**75 047**	**–17 650**

NOT 22 – ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING OCH AVVECKLADE VERKSAMHETER

Redovisningsprinciper: Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter
Koncernen klassificerar anläggningstillgångar och avyttringsgrupper som innehas för försäljning i de fall där deras redovisade värden huvudsakligen kommer att återvinnas genom en försäljningstransaktion snarare än genom fortlöpande användning och ingår i koncernredovisningen till den tidpunkt då bestämmande inflytande eller betydande inflytande upphör. I de fall anläggningstillgångar och avyttringsgrupper klassificeras som att de innehas för försäljning redovisas de separat som omsättningsposter i koncernens balansräkning. Tillgångarna eller gruppen värderas till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader och skrivs efter klassificeringen inte längre av. Försäljningskostnader är de tillkommande utgifter som är direkt hänförliga till avyttringen av en tillgång/avyttringsgrupp, exklusive finansieringskostnader och inkomstskatt. Om det totala redovisade värdet för avyttringsgruppen överstiger verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader, görs en nedskrivning av tillgångarna i avyttringsgruppen. Notera att likvida medel inte ingår i klassificeringen av tillgångar som innehas för försäljning.

I fall där eventuell kvarvarande nedskrivning behöver redovisas men där värdet på tillgången inte täcker nedskrivningen redovisas det som övriga avsättningar. Belopp av ackumulerat "Övrigt totalresultat" som fördelats på avyttringsgruppen och som är hänförliga till poster som kommer att omklassificeras till resultaträkningen och som främst avser valutaomräkningsdifferenser, kassaflödessäkringar eller säkringskostnader, redovisas endast i resultatet vid avyttring. Belopp från poster som därefter inte kommer att omklassificeras till resultaträkningen omklassificeras till koncernens balanserade vinstmedel vid avyttring.

En avvecklad verksamhet är en del av koncernen som antingen har avyttrats, eller är klassificerad som att den innehas för försäljning, och representerar en separat bransch eller ett geografiskt verksamhetsområde. En avvecklad verksamhet redovisas separat från kvarvarande verksamheter i resultaträkningen och jämförbar information för tidigare perioder räknas om.

Avvecklad verksamhet 2024
Scania har inte haft någon avvecklad verksamhet under 2024.

Avvecklad verksamhet 2023
Den 1 april 2023 såldes segmentet Financial Services till TRATON. Från och med 31 mars 2023 rapporterades segmentet som en avvecklad verksamhet i Scaniakoncernens resultaträkning. Årets resultat för det tidigare segmentet Financial Services ingick i Scaniakoncernens nettoresultat fram till och med den 31 mars 2023. För ytterligare information hänvisas till Scaniagruppens årsredovisning för 2023.

Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter 2024
Scania har inga tillgångar som innehas för försäljning eller avvecklade verksamheter per 31 december 2024.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73483C2E487CA4E3E6DC1358B8B

KONCERNENS NOTER

NOT 22 – ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING OCH AVVECKLADE VERKSAMHETER, FORTS.

Avyttringar 2024
Under 2024 såldes Scanias utlåningsportfölj mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. Dessutom har den relaterade finansieringen och derivaten noverats eller speglats till TRATON Treasury AB. Portföljen klassificerades i december 2023 som tillgångar som innehas för försäljning och redovisades således separat som omsättningsposter i koncernens balansräkning. Transaktionen medförde att fordringar uppgående till MSEK 84 065 och skulder uppgående till MSEK 80 641 överfördes till TRATON Treasury AB. Av tillgångar som i december 2023 klassificerades som tillgångar som innehas för försäljning har MSEK 16 075 omklassificerats. Kassaflödet presenteras som kassaflöde i investeringsverksamhet och finansieringsverksamhet. Transaktionen resulterade i en nettovinst på MSEK 591 som redovisades under första halvåret 2024, inom finansnettot som presenteras inom Koncernaktiviteter. Under en övergångsperiod kommer Scania att fortsätta stödja TRATON FS med finansiering. Fordringar och skulder relaterade till Scanias finansiering av TRATON FS-enheter efter transaktionen kommer presenteras inom Koncernaktiviteter, se Not 4 "Rörelsesegment".

Avyttringar 2023
Den 17 januari 2023 avyttrade Scaniakoncernen Financial Services verksamhet i Ryssland till Volkswagen. I December 2023 avyttrades Scania "Admin de Consorcios" till TRATON genom en utdelning och inte via en försäljning. För ytterligare information om båda dessa transaktioner hänvisas till Scaniakoncernen årsredovisning 2023.

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

Nettotillgångar som innehas för försäljning MSEK	2024	2023
Räntebärande fordringar, långfristiga	–	55 413
Räntebärande fordringar, kortfristiga	–	44 068
Andra fordringar, kortfristiga	–	–
Fordran uppskjuten skatt	–	213
Kortfristiga placeringar	–	–
Tillgångar som innehas för försäljning	**–**	**99 692**
Räntebärande skulder, långfristiga	–	–
Räntebärande skulder, kortfristiga	–	–
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	**–**	**–**
Nettotillgångar som innehas för försäljning	**–**	**99 692**

NOT 23 – LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR SAMT ANTAL ANSTÄLLDA

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2024	2023
Styrelser och ledande befattningshavare [1]	556	447
– varav tantiem	205	157
Övriga anställda	30 495	27 319
Summa	**31 051**	**27 766**
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	9 517	8 320
– varav pensionskostnader [2]	2 852	2 487
Summa	**40 568**	**36 087**

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 661 (644)
2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 26 (26) styrelser och ledande befattningshavare i Scaniakoncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 215 (193) för denna grupp.

	2024		2023	
Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	**Totalt**	**Andel kvinnor**	**Totalt**	**Andel kvinnor**
Sverige	22 815	26%	22 093	26%
Europa (exklusive Sverige)	17 015	15%	17 185	15%
Eurasien	221	15%	214	15%
Amerika	9 745	18%	9 851	15%
Asien	3 279	26%	2 456	23%
Afrika och Oceanien	2 053	18%	1 825	20%
Summa	**55 128**	**21%**	**53 624**	**20%**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8AF23A8C0B7A4E3B2C7356B8

KONCERNENS NOTER

NOT 23 – LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR SAMT ANTAL ANSTÄLLDA, FORTS.

Könsfördelning	2024	2023
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	521	494
– varav män	445	438
– varav kvinnor	76	56
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	160	150
– varav män	146	144
– varav kvinnor	14	6

Antal anställda per 31 december	2024	2023
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	30 785	31 743
Forskning och utveckling	6 737	5 927
Försäljnings- och servicebolag	21 323	20 493
Summa	**58 845**	**58 163**
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	6 351	7 329

NOT 24 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Scaniakoncernens närstående per den 31 december 2024, i enlighet med definitionen i IAS 24 "Transaktioner med närstående" är:

- samtliga bolag inom Volkswagenkoncernen
- intresseföretag och joint ventures
- individer och andra enheter vilka kan utöva ett betydande inflytande över Scania eller över vilka Scania kan utöva ett betydande inflytande, till dessa räknas:
  - ledamöterna i Scanias företagsledning och styrelse
  - ledamöterna i styrelsen för TRATON Sverige

Samtliga närståendetransaktioner sker på marknadsmässiga villkor.

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Volkswagen Group [1]	52	52	2 265	1 503	1 855	1 007	709	772
TRATON GROUP [2]	2 788	2 148	2 840	2 036	38 220	20 786	2 836	73 311
TRATON Financial Services	9 621	5 593	4 500	1 137	37 236	109 400	34 983	16 136
Intresseföretag och joint ventures	482	450	512	618	23	439	0	0

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

I tabellen presenteras transaktioner med enheter inom TRATON-koncernen åtskilt från transaktioner med andra dotterföretag inom Volkswagen-koncernen. Efter slutförandet av avyttringen av Scania Financial Services den 1 april 2023 utövar Scania inte längre något inflytande över Scania Financial Services. Dessa transaktioner presenteras inom raden TRATON Financial Services. Under första halvåret 2024 såldes utlåningsportföljen mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB, ett dotterbolag till TRATON Financial Services.

Den 17 januari 2023 avyttrade Scania den finansiella verksamheten i Ryssland till företag inom Volkswagenkoncernen. 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 22 "Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter" för mer information om dessa transaktioner. Den 13 december 2023 överfördes Scania Admin. de Consórcios 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. Inköp under 2024 uppgår endast till mindre volymer. Scania har tecknat ett kortfristigt lån med Northvolt uppgående till totalt MUSD 100. Lånet ska betalas i tre trancher varav den 1:a tranchen på 51 miljoner USD, motsvarande MSEK 563, har betalats per den 31 december 2024. Lånet förfaller den 31 mars 2025. Scania har erhållit säkerhet för lånet som täcker den totala kreditexponeringen.

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. Under 2024 såldes Scanias utlåningsportfölj mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. I samband med försäljningen har Scanias relaterade finansiering och derivat noverats eller speglats till TRATON Treasury AB. Transaktionen medförde att fordringar uppgående till MSEK 84 065 och skulder uppgående till MSEK 80 641 överfördes till TRATON Treasury AB. Dessa transaktioner är presenterade under raden för TRATON Financial Services (vilken inkluderar TRATON Treasury AB) i tabellen ovan.

Under en övergångsperiod kommer Scania att fortsätta stödja TRATON FS med finansiering. Intäkter och kostnader relaterat till spegling av lån och derivat presenteras under raden för TRATON Financial Services. Under året har även de kortsiktiga placeringarna mot TRATON ökat vilket ingår i raden för intäkter mot TRATON GROUP. Scania har utfärdat finansiella garantier till förmån för banker relaterade till lån för vissa TRATON Financial Services-enheter, se Not 19 "Eventualförpliktelser".

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 16 "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser" samt Not 23 "Löner och ersättningar samt antal anställda".

Försäljningen av fordringar till dotterbolag till TRATON Financial Services som inte ingår i Scaniakoncernen uppgick till MSEK 5 066 (4 032) under räkenskapsåret 2024.

This page is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A6B0D8487A4E2B8D213552B2B

KONCERNENS NOTER

NOT 25 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Redovisningsprinciper: Aktierelaterade ersättningar
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. Enskuld 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.

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, nettokassaflöde (TRATON Operations) 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 bonusersättning baserat på TRATONS avkastning på försäljning, avkastning på investerat kapital samt ett aktierelaterat program TRATON SE. Ledande befattningshavare omfattas av ITP-plan samt av en avgiftsbestämd pensionsplan som gäller utöver allmän pension 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 fyraårsperiod 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.

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 250 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.

Under räkenskapsåret 2024 tilldelades följande prestationsaktier till VD:n:

Totalt tilldelades Christian Levin 44 074 (54 241) prestationsaktier avseende perioden 1 januari 2024 till 31 december 2024 när han tjänstgjort som VD för både Scania och TRATON SE. Det verkliga värdet av samtliga utfästelser per den 31 december 2024 var TSEK 33 416 (16 312). Kostnaderna uppgick till TSEK 20 215 (12 406). Om Christian Levin hade lämnat bolaget per den 31 december 2024 hade förpliktelserna varit TSEK 16 632 (4 053).

Long-term incentive plan – övriga verkställande ledningen
Den långsiktiga incitamentsbonusen för resterande verkställande ledningen, har en framåtblickande fyraårsplan. LTI introducerades i januari 2022. En ny prestationsperiod 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 (ii) 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 2024 tilldelades övriga verkställande ledningen 44 984 (57 875) prestationsaktier för perioden 1 januari 2024 till 31 december 2024. Det verkliga värdet av samtliga utfästelser per den 31 december 2024 var TSEK 21 015 (11 604). Kostnaderna för planen uppgick till TSEK 13 582 (7 433). Om de verkställande ledningen hade lämnat bolaget per den 31 december 2024 hade förpliktelserna varit TSEK 10 805 (5 403).

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A4B3CE8467AA4E3E6DC1358B8B

KONCERNENS NOTER

NOT 25 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE, FORTS.

Uppsägningsvillkor för ledande befattningshavare
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.

Ersättningar till ledande befattningshavare	2024		2023	
TSEK	Verkställande direktör	Övriga verkställande ledningen	Verkställande direktör	Övriga verkställande ledningen
Fast lön	7 314	27 808	6 791	25 872
Rörlig lön	12 204	44 350	10 316	38 862
LTI	20 215	13 582	12 406	7 433
Övriga ersättningar [1]	550	2 816	340	2 753
Summa lön och arvode	**40 283**	**88 556**	**29 853**	**74 920**
Pensionskostnader avgiftsbestämd pension [2]	8 728	8 700	8 105	8 895
Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP) [3]	479	3 953	491	3 200
Totala pensionskostnader	**9 208**	**12 653**	**8 596**	**12 095**
Pensionsförpliktelser	**7 162**	**26 536**	**6 156**	**25 812**

1) Skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar 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	2024	2023
Styrelseordförande		
Michael Jackstein	–	–
Ledamöter		
Christian Levin	–	–
Lilian Fossum Biner	700	700
Gunnar Kilian	–	–
Julia Kuhn-Piëch	550	550
Nina Macpherson	700	700
Christian Porsche	550	550
Mark Philipp Porsche	550	550
Stephanie Porsche-Schröder	700	700
Peter Wallenberg Jr.	550	550

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
8AF43A83CB7AA1E3CD0C1355BB

KONCERNENS NOTER

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.

	2024		2023	
Revisionsfirma	EY	Övriga revisorer	EY	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	46	2	55	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	0	0	1	1
Skatterådgivning	0	0	0	1
Övriga tjänster	9	0	0	0
Summa	**55**	**2**	**56**	**4**

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING

Finansiell riskhantering inom Scaniakoncernen

Utöver affärsrisker är Scania exponerat för olika finansiella risker i sin verksamhet. De finansiella risker som är av störst betydelse är likviditets-, valuta-, ränte-, kredit- och refinansieringsrisk, vilka regleras av Scanias koncernpolicyer antagna av Scanias styrelse.

Under 2023 såldes Financial Services till TRATON och 2024 såldes utlåningsportföljen mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. Finansiering och derivat relaterade till utlåningsportföljen har noverats eller speglats till TRATON Treasury AB. Som del av omstrukturering för finansieringen av TRATON FS enheter ingick Scania också i olika låne- och upplåningsavtal med TRATON Treasury AB. Nedan beskrivs riskerna relaterade till Scaniakoncernen per 31 december 2024.

Finansiella risker hanteras i första hand på företagsnivå av Scanias treasury-enhet. På daglig basis mäter Corporate Treasury-enheten riskerna för utestående positioner, vilka hanteras inom fastställda gränser i enlighet med Scanias koncernpolicy – Treasury . Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till ett antal risker vilka till stor del hanteras via olika finansiella instrument/derivat. Scania använder sig av derivatinstrument huvudsakligen för att:

- Omvandla centralt upptagen upplåning i ett begränsat antal valutor till de valutor i vilka de finansierade tillgångarna är denominerade.
- Matcha räntebindningstiden för tillgångar och skulder.
- Konvertera framtida kommersiella betalningar till funktionell valuta.
- I mindre omfattning konvertera överlikviditet i utländsk valuta till svenska kronor.

Likviditetsrisk och refinansieringsrisk

Likviditetsrisken beskriver risken att Scaniakoncernen kommer att ha svårigheter att uppfylla sina betalningsåtaganden eller att likviditet enbart kan erhållas till ett högre pris. 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 2024 till MSEK 49 911 (59 261). 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.

Ett av Scaniakoncernens dotterbolag har två lån för utveckling och byggnation av produktions- och monteringsanläggningar i Kina. Dessa två lån uppgick till MSEK 3 525 per den 31 december 2024 (föregående år; -) och har en löptid på 10 år. Dessa lån är föremål för en finansiell kovenant innebärande att dotterbolagets totala skulder i förhållande till totala tillgångar ska inte överstiga 90 procent. Kovenanten testas årligen av banken, baserat på uppgifterna i de årliga reviderade boksluten. Per den 31 december 2024 bryter inte Scaniakoncernen mot den finansiella kovenant som ingår i låneavtalet.

För att hantera likviditetsrisken 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. Argentina, Brasilien, Kina, Indien och Sydkorea) är endast tillgängliga för koncernen för gränsöverskridande transaktioner som omfattas av valutakontroll. Det finns inga betydande begränsningar utöver dessa.

Vidare använder sig vissa Scaniabolag av leverantörsfinansiering. Avtalen omfattas av följande villkor och bestämmelser:

– *Traditionell leverantörsfinansiering (enkel finansieringskälla):*
  – Leverantören skickar fakturan till ett Scania koncernbolag efter leverans av varor. Fakturan godkänns för betalning av Scania, och leverantören erbjuder den godkända fakturan för köp till respektive bank. Banken accepterar erbjudandet, köper fakturan och betalar omedelbart ett diskonterat fakturabelopp till leverantören. Scania betalar det fulla fakturabeloppet vid förfallodatum till banken.

– *Plattformbaserad leverantörsfinansiering (flerbankslösning):*
  – Leverantören skickar fakturan till ett Scania koncernbolag efter leverans av varor. Fakturan godkänns för betalning av Scania. Leverantören publicerar fakturorna på plattformen för förtida betalning. En av bankerna/ tredjepartsleverantörerna på plattformen accepterar erbjudandet, köper fakturan och betalar omedelbart ett diskonterat fakturabelopp till leverantören. Scania betalar det fulla fakturabeloppet vid förfallodatum till banken/ tredjepartsleverantören.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7282C9258972A7E5E8D7195B8B

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Dessa fortsätter att redovisas i balansräkningen som leverantörsskulder eftersom de uppfyller definitionen av leverantörsskulder och avtalsvillkoren (t.ex. betalningsvillkor) inte ändras eller inte ändras väsentligt. Säkerheter ställs inte i detta sammanhang. På motsvarande sätt redovisas kassautflödet som nettokassa som tillhandahålls av/används i den löpande verksamheten. Per den 31 december 2024 uppgick leverantörsskulder hänförliga till leverantörsfinansieringsavtal till MSEK 1 849 (2 213), varav leverantörer redan har mottagit betalning om MSEK 1 849. Detta innebär inga väsentliga likviditetsrisker eller risker till följd av riskkoncentrationer, och inga icke-kontanta överföringar från leverantörsskulder till finansiella skulder har skett under rapporteringsperioden.

Kontrollen av refinansieringsrisken innefattar säkerställande av tillgång på kreditfaciliteter samt att tillse att förfallostrukturen på upptagna lån är diversifierad. Vid årsskiftet hade Scania en upplåning med eventuellt tillhörande rambelopp enligt följande:

	2024		2023	
Upplåning	Total upplåning	Rambelopp	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	18 017	–	25 785	55 437
– varav gröna obligationer	3 250	–	4 250	–
Andra obligationer	–	–	–	–
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	–	5 544	24 947
Företagscertifikat Sverige	–	–	–	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	–	–	16 631
Lån från TRATON	17 391	–	64 681	–
Banklån	9 013	–	5 009	–
Summa [1,2]	**44 421**	–	**101 019**	**107 015**

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditloften MSEK 0 (24 947)
2) Total upplåning exkluderar MSEK 532 (896) avseende upplupna räntor.

Scaniakoncernens totala upplåning

	2024		2023	
Upplåning per den 31 december	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	41 308	25 713	78 839	75 736
CNY	5 285	3 528	1 556	–
COP	1 869	971	1 866	847
MXN	1 812	80	3 024	–
USD	1 401	64	5 127	145
NOK	526	1 069	2 369	2 416
AUD	615	–	2 540	–
NZD	250	–	1 625	–
KRW	50	50	3 747	–
DKK	–2	–	2 199	–
GBP	–3 810	–	2 096	–
SEK	–5 707	11 310	–7 448	20 438
Övriga valutor	824	1 636	3 478	1 437
Summa [1]	**44 421**	**44 421**	**101 019**	**101 019**
Upplupen ränta	532	532	896	896
Summa	**44 953**	**44 953**	**101 915**	**101 915**

1) Total upplåning exkluderar MSEK 532 (896) avseende upplupna räntor samt leasingskulder. I förfallostrukturen på leasingskulder framgår av Not 10 "Materiella anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar enligt IFRS 16, leasingskulder och uthyrningstillgångar".

Vid årsskiftet hade Scanias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur på Scanias upplåning	2024		2023
2025	18 583	2024	37 867
2026	5 009	2025	42 944
2027	5 422	2026	17 001
2028	6 349	2027	1 155
2029	5 084	2028	8
2030 och senare	3 974	2029 och senare	2 044
Summa [1]	**44 421**		**101 019**

1) Total upplåning exkluderar MSEK 532 (896) avseende upplupna räntor samt leasingskulder. I förfallostrukturen på leasingskulder framgår av Not 10 "Materiella anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar enligt IFRS 16, leasingskulder och uthyrningstillgångar".

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F2328C6B7A4E3B8C7355888

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

	2024		2023	
Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2024	–	–	–	–379
2025	387	–334	245	–398
2026	270	–211	297	–
2027	–	–	–	–
2028	–	–	–	–
2029 och senare	27	–27	–	–
Summa	**685**	**–573**	**542**	**–777**

	2024			2023		
Framtida odiskonterade kassaflöden hänförliga till Scanias upplåning och derivat [1]	2025	2026–2029	>2030	2024	2025–2028	>2029
Finansiella skulder	19 954	24 576	4 345	41 046	64 581	2 253
Derivat	66 070	54 708	34	37 144	30 504	320
Summa	**86 024**	**79 284**	**4 379**	**78 190**	**95 085**	**2 573**

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

Valutarisk

Valutarisk beskriver risken för negativa effekter på intäkts-, kassaflödes- och balansräkningsposter i utländsk valuta som är hänförliga till valutarörelser.

Scaniakoncernen hanterar sin valuta- och ränterisk genom olika finansiella derivat såsom valutaterminer och ränteswapar.

Valutarisk är risken för negativa effekter på intäkter, kassaflöden och balansräkningsposter i utländsk valuta som är hänförliga till valutarörelser. Scanias valutarisk är en konsekvens av koncernens investeringar, finansieringsmetoder och verksamhet. Valutaterminer används för att mitigera risken för det framtida kassaflödet.

Konsolideringen av utländska dotterbolag och andra intressebolag utanför Sverige i koncernredovisningen medför en risk på grund av valutaomräkning. Som huvudregel derivatsäkras inte dessa omräkningsrisker.

Under 2024 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 2024 till cirka MSEK 90 600 (81 800). De största flödesvalutorna var EUR, GBP och BRL. I tabellen nedan framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2024	2023
Euro, (EUR)	32 300	32 200
Brittiska pund, (GBP)	12 100	10 300
Brasilianska real, (BRL)	11 200	3 200
Amerikanska dollar, (USD)	9 000	8 500
Norska kronor, (NOK)	4 900	4 000
Mexikanska peso, (MXN)	4 400	5 400
Australiska dollar, (AUD)	3 400	2 800
Danska kronor, (DKK)	3 000	3 200
Schweiziska franc, (CHF)	2 700	2 700
Koreanska won, (KRW)	2 600	2 700
Sydafrikanska rand, (ZAR)	2 600	2 600
Emiratisk dirham, (AED)	1 800	1 300
Övriga valutor	600	2 900
Summa valutaexponering i rörelseresultat	**90 600**	**81 800**

Baserat på intäkter och kostnader i utländsk valuta under 2024 skulle en förändring om tio procentenheter i svenska kronor mot andra valutor, exklusive valutasäkringar, påverka rörelseresultatet om cirka MSEK 9 060 (8 180) på årsbasis. För Fordon och tjänster uppgick de totala valutaeffekterna till MSEK –1 006 (4 392).

Känslighetsanalys per valuta, Scaniakoncernen	Rörelseresultat		Nettotillgångar	
	2024	2023	2024	2023
MSEK	+/-10%	+/-10%	+/-10%	+/-10%
SEK/EUR	3 230	3 220	500	130
SEK/GBP	1 210	1 030	–150	–30
SEK/USD	900	850	400	200
SEK/BRL	1 120	320	1 120	670
SEK/CNY	–20	90	250	130
SEK/Övriga valutor	2 620	2 670	1 210	700

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 och överförs sedan till dotterföretag i form av interna lån i deras lokala valutor.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F72A83C2B4B7CA4E3C6DC7135B8B

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

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 2024 till MSEK 33 000 (18 000). 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 2024 var inga utländska nettotillgångar säkrade (–).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2024	2023
Brasilianska real, (BRL)	11 200	6 700
Euro, (EUR)	5 000	1 300
US dollar, (USD)	4 000	2 000
Kinesiska yuan renminbi, (CNY)	2 500	1 300
Sydafrikansk rand, (ZAR)	1 600	500
Mexikanska peso, (MXN)	1 300	–400
Australiska dollar, (AUD)	1 100	300
Colombianska peso, (COP)	1 100	400
Övriga valutor	5 200	5 900
Summa nettotillgångar i utländska valuta, Fordon och tjänster	**33 000**	**18 000**

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2024	2023
Rörelseresultat	452	–175
Finansiella intäkter och kostnader	–3 390	–277
Skatter	508	144
Påverkan på årets resultat	**–2 430**	**–308**

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 2024 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 TRATON Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

Ränterisk inom Fordon och tjänster

Upplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättningshastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scanias koncernpolicy Treasury för ränterisker inom segmentet Fordon och tjänster är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 0–6 månader, dock kan avvikelser göras upp till 24 månader. Löptid på över 24 månader tar styrelsen beslut om.

Nettokassan inom Fordon och tjänster var MSEK 28 765 (26 448) vid årets slut 2024. Låneskulderna uppgick till MSEK 17 720 (14 099). Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 46 486 (42 547) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (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 133 (117) och ränteintäkterna med cirka MSEK 414 (227) på årsbasis.

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 2024 på grund av avyttringen av Financial Services segmentet. För ytterligare information om avyttringen se Not 22 "Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter".

Scania har tecknat ett kortfristigt lån med Northvolt uppgående till totalt MUSD 100. Lånet ska betalas i tre trancher varav den 1:a tranchen på 51 miljoner USD, motsvarande MSEK 563, har betalats per den 31 december 2024. Tranch 2 och 3 betalas under januari – februari 2025. Lånet förfaller den 31 mars 2025. Scania har erhållit säkerhet för lånet som täcker den totala kreditexponeringen. Lånet bedöms vara kreditförsämrat vid tidpunkten för dess uppkomst och redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Ingen ECL redovisas på grund av den erhållna säkerheten.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
B7F2A2B3B7CA4E2C9B1C4A6D3E8F0B2C

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Sammanställning av nedskrivningar av finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde.

	2024					2023				
	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	9	–	–	680	689	18	96	271	1 770	2 515
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	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Överförts till steg 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Överförts till steg 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Bortskrivning (Utnyttjade)	–	–	–	–27	–27	–	–	–	–21	–21
Nya eller förvärvade finansiella tillgångar	161	–	–	145	306	0	–	–	164	164
Förändringar av modell eller riskparametrar	0	–	–	–	0	0	–	–	–	0
Återföringar	–75	–	–	–71	–146	–4	–	–	–63	–67
Valutakursförändringar	–6	–	–	8	2	–	–	–	–4	–4
Andra förändringar inom ett steg	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Förlustreserv vid årets slut	**89**	**–**	**–**	**735**	**824**	**9**	**0**	**0**	**680**	**689**

1) Avser dekonsolidering av TRATON Financial Services

This file is sealed with a digital signature.
The seal is generated by the organisation issuing the document.
Document ID:
B7F4A3C2D1E8F6A9B0C5D2E7F1A4B8C3D6E9F2A5B1C7D4E8F3A6B9C2D5E1F7A8B8

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Sammanställning av redovisade värden brutto av finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde.

	2024					2023				
	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	31 161	–	–	11 945	43 106	85 600	2 264	998	66 792	155 654
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	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Överförts till steg 2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Överförts till steg 3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Förändringar i bokfört värde brutto (p.g.a. förvärv och avyttringar, väsentliga modifieringar)	56 863	–	–	–1 356	55 507	7 720	–	–	–415	7 305
Valutakursförändringar	–3 001	–	–	189	–2 812	74	–	–	–41	33
Redovisat värde vid årets slut	**85 023**	**–**	**–**	**10 778**	**95 801**	**31 161**	**–**	**–**	**11 945**	**43 106**

Bokfört värde finansiella tillgångar brutto per ratingkategori

	2024					2023				
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	85 023	–	–	8 609	93 632	31 161	–	–	9 736	40 897
Kreditrisk ratingnivå 2	–	–	–	1 398	1 398	–	–	–	1 486	1 486
Kreditrisk ratingnivå 3	–	–	–	771	771	–	–	–	723	723
Summa	**85 023**	**–**	**–**	**10 778**	**95 801**	**31 161**	**–**	**–**	**11 945**	**43 106**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A83D2B4B7DA4E3B3DC1358B8B

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 10 464 (12 821), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 272 (1 105). Huvuddelen av säkerheterna består av bankgarantier, pantbrev och liknande säkerheter. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 472 (16).

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	2024	2023
< 30 dagar	1 131	1 142
30–90 dagar	409	399
91–365 dagar	240	223
> 1 år	34	272
Summa	**1 814**	**2 036**

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 755 (689) motsvarande 7,2 (5,8) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 114 (93).

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 232 (–775) vid utgången av 2024. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 3 920 (2 045) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 69 339 (33 445). De kortfristiga placeringarna finns främst placerade hos TRATON.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 60 881 (21 219) varav MSEK 39 241 (20 841) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 21 640 (378) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 8 455 (4 463).

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT

Redovisningsprinciper: Redovisning, borttagande från rapporten över finansiell ställning och klassificering av finansiella instrument

Huvudsakliga finansiella instrument redovisas på likviddagen vid regelbundna köp eller försäljningar – det vill säga det datum då tillgången levereras. Finansiella tillgångar och finansiella skulder redovisas när ett koncernföretag blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Koncernen tar enbart 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. Koncernen tar bort finansiella skulder från balansräkningen först när koncernens förpliktelser har fullgjorts, annullerats eller löpt ut.

Klassificeringen av finansiella tillgångar beror på de avtalsenliga kassaflödenas utformning och Scanias affärsmodell för finansiella tillgångar. Kassaflödet för majoriteten av koncernens finansiella instrument utgörs av 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. Dessa finansiella tillgångar redovisas i kategorin "upplupet anskaffningsvärde".

Andra derivat, egetkapitalinstrument och konvertibla lån vilka ingår i balansposten långfristiga räntebärande fordringar innehåller inte enbart kassaflöden avseende betalningar av kapitalbelopp och ränta och klassificeras därför enligt kategorin "verkligt värde". Koncernen har i vissa geografiska områden ingått factoringavtal avseende kundfordringar med TRATON FS, där rätten till kassaflödet relaterat till sålda kundfordringar har överförts. Överförda kundfordringar uppfyller kriterierna för borttagande. Kundfordringar som inte har sålts fortsätter att hanteras i syfte att samla in kontraktsenliga kassaflöden och värderas därför till upplupet anskaffningsvärde. Undantaget derivat, så värderas samtliga finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F72A83C2E87CA4E3E6DC1358B8

KONCERNENS NOTER

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

För finansiella instrument som redovisas till upplupet anskaffningsvärde lämnas upplysning om verkligt värde i tabellen nedan. Redovisat värde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bland annat som följd av förändringar i marknadsräntor.

	2024					2023 [7]				
	Värdering till verkligt värde		Värdering till upplupet anskaffningsvärde		Balansräkning	Värdering till verkligt värde		Värdering till upplupet anskaffningsvärde		Balansräkning
MSEK, Scaniakoncernen	Via resultaträkningen	Via Övrigt totalresultat	Bokfört värde	Verkligt värde		Via resultaträkningen	Via Övrigt totalresultat	Bokfört värde	Verkligt värde	
Tillgångar										
Egetkapitalinstrument	–	650	–	–	650	–	1 349	–	–	1 349
Långfristiga räntebärande fordringar	–	–	10 298	10 336	10 298	475	–	380	380	855
Räntebärande kortfristiga fordringar	–	–	2 430	2 445	2 430	–	–	9 744	9 743	9 744
Ej räntebärande kundfordringar	–	–	10 066	10 066	10 066	–	–	11 288	11 288	11 288
Kortfristiga placeringar, kassa och likvida medel	50	–	69 289	69 326	69 339	50	–	25 713	25 335	25 763
Övriga långfristiga fordringar [1]	2 351	–	83	78	2 434	1 526	–	114	112	1 641
Övriga kortfristiga fordringar [2]	1 585	–	1 444	1 444	3 029	550	–	322	322	872
Summa tillgångar	**3 986**	**650**	**93 610**	**93 694**	**98 246**	**2 601**	**1 349**	**47 561**	**47 180**	**51 512**
Skulder										
Långfristiga räntebärande skulder [3]	–	–	25 838	25 901	25 838	–	–	63 152	63 999	63 152
Kortfristiga räntebärande skulder [4]	–	–	19 115	19 117	19 115	–	–	38 763	38 500	38 763
Leverantörsskulder	–	–	20 787	20 787	20 787	–	–	22 204	22 204	22 204
Övriga långfristiga skulder [5]	2 320	–	55	52	2 374	1 739	–	–	–	1 739
Övriga kortfristiga skulder [6]	1 529	–	5 458	5 458	6 987	1 181	–	4 617	4 618	5 799
Summa skulder	**3 849**	**–**	**71 253**	**71 315**	**75 101**	**2 920**	**–**	**128 736**	**129 321**	**131 657**

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 3 571 (3 283).
2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 9 627 (8 072).
3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under långfristiga räntebärande skulder MSEK 30 214 (67 264).
4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under kortfristiga räntebärande skulder MSEK 20 305 (39 628).
5) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 5 717 (5 723).
6) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 11 240 (13 054).
7) Tillgångar som innehas för försäljning på MSEK 99 450 relaterade till utlåningsportföljen mot TRATON Financial Services under 2023 ingår inte i denna tabell.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A83C2B7A4E3C0D71358B8

KONCERNENS NOTER

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

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 normalt till erhållen ersättning, minus direkta emissionskostnader.

Redovisningsprinciper: Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde
I Scanias balansräkning är det i huvudsak derivat, kortfristiga placeringar, räntebärande fordringar, egetkapitalinstrument samt en del kundfakturor som värderas till verkligt värde. Huvudregeln är att verkligt värde motsvarar marknadspriset. Om det inte finns en aktiv marknad används observerbara marknadsdata i så stor utsträckning som möjligt. Om observerbara marknadsdata saknas tillämpas värderingsmodeller.

Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts:

- Nivå 1: Marknadsdata på nivå 1 är observerbara data på en aktiv marknad för identiska tillgångar och skuldor.
- Nivå 2: Är annan marknadsdata än nivå 1 som är observerbar för tillgången eller skulden. Antingen direkt eller indirekt. Marknadsvärdet baseras på de marknadsdata som finns i rapportperiodens slut, tex räntor och valutakurser. Tillämpning sker med erkända modeller som diskontering av kassaflöden eller kända optionsprissättningsmodeller.
- Nivå 3: Marknadsdata för nivå 3 är sådan data som inte är observerbar på marknaden. Det verkliga värdet på tillgångar och skulder sätts då utifrån historiska transaktioner, optionsprissättningsmodeller eller diskonterade kassaflödesmodeller.

Redovisningsprinciper: Derivat och säkringsredovisning
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 som operationell intäkt/kostnad (till exempel valutainstrument avseende kundfordringar) eller som finansiell intäkt/kostnad (till exempel valutakurssäkring för nettolikviditet) beroende på den underliggande risken.

År 2024 och 2023 tillämpade Scania inte säkringsredovisning. Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyn.

Derivat har värderats enligt nivå 2. Det verkliga värdet beräknas med hjälp av en värderingsteknik som består i att nuvärdesberäkna framtida kassaflöden utifrån observerbara räntekurvor. Tillämpad räntekurva härleds från noterade relevanta räntor för respektive löptid som kassaflödena erhålls eller betalas. Derivaten är redovisade under övriga långfristiga tillgångar, övriga kortfristiga tillgångar, övriga långfristiga skulder respektive övriga kortfristiga skulder.

Egetkapitalinstrument redovisas till verkligt värde enligt nivå 3 enligt verkligt värdehierarkin. Dessa utgörs framförallt av aktier i onoterade bolag där det saknas en aktiv marknad. Det verkliga värdet på investeringen i Northvolt AB har skrivits ned till noll kronor på grund av Northvolt AB:s finansiella svårigheter under 2024. Då det rör sig om låga bokförda värden för dessa investeringar så skulle en förändring av icke-observerbara data inte medföra en väsentligt högre eller lägre marknadsvärdering. Långfristiga räntobärande fordringar är konvertibla lån som värderas till verkligt värde via resultaträkningen och kategoriseras som Nivå 3 i värdehierarkin, antaganden gjors avseende olika konverteringsscenarion och deras sannolika inträffande. En förändring av icke-observerbara data skulle inte resultera i någon väsentligt förändring av deras marknadsvärde.

Verkligt värdeförändringar nivå 3 i balansräkningen

	Finansiella tillgångar redovisade enligt nivå 3	Finansiella tillgångar redovisade enligt nivå 3
	2024	2023
1 januari	1 824	1 312
Verkligt värde förändringar via "Verkligt värde justering egetkapitalinstrument via totalresultatet"	–863	13
Verkligt värde förändringar via "Summa finansiella poster" via resultaträkningen.	10	52
Förvärv	194	699
Avyttringar	–499	–
Omklassificeringar	–28	–245
Valutakurseffekter	12	–7
Bokfört värde, 31 December	**650**	**1 824**

Det var inga förändringar mellan värderingsnivåerna under 2024 eller 2023.

Vinster/förluster netto avseende marknadsvärdering av finansiella tillgångar och skulder

	2024	2023
Nettovinster/förluster:		
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	–167	–549

Vinster och förluster till följd av valutakursdifferenser avseende derivat, lånefordringar samt upplåning uppstår främst inom Scanias treasuryenhet.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7282C02B487A4E05B0C1358888

KONCERNENS NOTER

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

Redovisningsprinciper: Finansiella tillgångar och skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

Finansiella tillgångar i koncernen består kundfordringar från självständiga återförsäljare och slutkunder inom Fordon och Service segmentet, kortfristiga investeringar och likvida medel och kortfristiga placeringar. Scanias finansiella skulder avser främst lån för att finansiera sysselsatt kapital.

Finansiella tillgångar och skulder redovisas huvudsakligen i regel initialt till anskaffningsvärde, plus eller minus transaktionskostnader. Dessa finansiella tillgångar och skulder värderas därefter till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde är det belopp till vilket finansiella tillgångar eller skulder vid första redovisningstillfället, minus eventuella återbetalningar av kapitalbeloppet, plus eller minus den ackumulerade avskrivningen av eventuella skillnader mellan det ursprungliga beloppet och det belopp som ska återbetalas på förfallodagen, avskrivet enligt effektivräntemetoden. När det gäller finansiella tillgångar justeras beloppet för eventuella förlustreserver.

Om upplysning lämnas om verkligt värde för finansiella tillgångar och skulder som värderas till upplupet anskaffningsvärde beräknas detta genom diskontering, med användning av en marknadsmässig ränta för en liknande risk och motsvarande löptid.

Koncernen redovisar alltid förväntade kreditförluster för återstående löptid för kundfordringar och leasingfordringar, vilket är i linje med den förenklade metoden. Förväntade kreditförluster för återstående löptid beräknas med hjälp av en avsättningsmatris baserad på koncernens historik av kreditförluster, justerat för faktorer som är specifika för gäldenärerna, allmänna ekonomiska förhållanden och en bedömning av såväl den nuvarande och den prognostiserade inriktningen för villkoren på balansdagen, i förekommande fall inklusive pengars tidsvärde. Avsättningsnivåerna beror på hur många dagar en fordran är förfallen.

- Ingen nedskrivning och ej förfallen: 1,0% av fordran
- Förfallen upp till 30 dagar: 1,5% av fordran
- Förfallen 31 upp till 90 dagar: 2,0% av fordran
- Förfallen mer än 91 dagar: 3,0% av fordran

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. Oberoende av resultatet av bedömningen av om det har skett en betydande ökning av kreditrisken, antar koncernen att kreditrisken för en finansiell tillgång har ökat betydligt sedan det första redovisningstillfället, senast när avtalsenliga betalningar är mer än 30 dagar försenade, såvida inte koncernen har rimlig och verifierbar information som visar motsatsen.

Finansiella instrument hänförs 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

En bedömning av vilket steg ett finansiellt instrument ska hanteras till görs vid varje rapporteringstillfälle. En finansiell tillgång är kreditförsämrad när en eller flera händelser har inträffat som har en negativ inverkan på det uppskattade framtida kassaflödet, såsom ett fallissemang. Värderingen av förväntade kreditförluster är en funktion av sannolikheten för fallissemang, förlust vid fallissemang och exponeringen för fallissemang. För finansiella tillgångar beräknas förväntade kreditförluster som nuvärdet av skillnaden mellan alla avtalsenliga kassaflöden som ska betalas till Scaniakoncernen enligt avtalsvillkoren och alla kassaflöden som koncernen förväntar sig att erhålla. Om det, baserat på de interna riskhanterings- och kontrollsystemen, inte finns någon anledning att anta att det kommer att ske en ökning av kreditrisken vid en tidigare tidpunkt, finns det en motbevisbar presumtion inom Scaniakoncernen för att fallissemang har inträffat om betalningar är mer än 90 dagar försenade. Lämpliga grupperingar görs vid bestämning av de förväntade kreditförlusterna. Den finansiella tillgången tas alltid bort från rapporten över finansiell ställning om det inte längre finns några rimliga förväntningar på att den är indrivningsbar.

Förlustreserven för den efterföljande värderingen av finansiella instrument i steg 4 mäts som den ackumulerade förändringen av förväntade kreditförluster för återstående löptid. Dessa instrument är inte omklassificerade från steg 4.

Det verkliga värdet på finansiella instrument såsom kundfordringar, leverantörsskulder och andra icke räntebärande finansiella tillgångar och skulder som redovisas till upplupet anskaffningsvärde anses sammanfalla med det redovisade värdet. Med undantag för likvida medel har finansiella tillgångar och skulder som redovisas till upplupet anskaffningsvärde i huvudsak värderats enligt nivå 2. I likvida medel värderas enligt nivå 1. Finansiella skulder som redovisas på nivå 1 är offentliga obligationer som handlas på en aktiv marknad.

Nedskrivningar av tillgångar sker endast när det finns anledning att tro att motparten inte kommer att uppfylla sina avtalsenliga skyldigheter, inte som en följd av förändringar i marknadsräntor.

Vinster/förluster netto avseende finansiella tillgångar och skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

	2024	2023
Nettovinster/förluster:		
Lånefordringar och kundfordringar	–1 495	108
Övriga finansiella skulder	–913	–573
Summa	**–2 408**	**–465**

Vinster och förluster på grund av valutakursdifferenser relaterade till lånefordringar och upplåning uppstår främst i Scanias treasury-enhet. Merparten av de lånefordringar som ger upphov till valutakursdifferenser utgörs av treasury-enhetens fordringar på koncernföretag.

Ränteintäkter och räntekostnader avseende finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

	2024	2023
Ränteintäkter på finansiella tillgångar	5 314	6 400
Räntekostnader på finansiella skulder	–3 272	–3 767
Summa	**2 042**	**2 633**

Anledningen till att resultatet avviker från redovisat ränteresultat i finansnettot beror till stor del på att ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner, leasing och buybacks är exkluderade.

Redovisningsprinciper: Kvittning av finansiella tillgångar och skulder

Finansiella tillgångar och finansiella skulder redovisas i allmänhet till redovisade bruttovärden. De kvittas endast om koncernen för närvarande har en rättsligt verkställbar rätt att kvitta de redovisade beloppen och avser att göra det.

Finansiella tillgångar och skulder som kan kvittas mot varandra består av derivat som täcks av juridiskt bindande ramavtal om kvittning. Redovisade värden på tillgångar och skulder uppgår till MSEK 3 920 (2 045) respektive MSEK –3 688 (–2 819). Det belopp som kan kvittas från respektive belopp uppgår till MSEK 3 001 (1 661).

Redovisade balanser relaterat till TRATON Financial Services kvarstående tillgångar och skulder i Scanias Cash pool uppgår per 31 december 2024 till MSEK 1 323 (8 302) respektive MSEK 216 (107).

This file is secured with a digital signature.
It is prohibited to change this document.
Document ID:
8A7F2E3C8228A7E3E8DC7356B8

KONCERNENS NOTER

NOT 29 – HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Inga väsentliga händelser har inträffat efter räkenskapsårets utgång som bedöms få en väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter.

NOT 30 – JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

2023 beslutade Scania att lägga ner den del av fabriken i Słupsk, Polen, som tillverkade busskarosser till Scania-chassier. Beslutet resulterade i nedskrivningar av tillgångar och omstruktureringskostnader, som klassificeras som jämförelsestörande poster. Kostnaderna för 2024 uppgår till MSEK 81. Detta beslut kommer inte att påverka chassiproduktionen i Słupsk eller andra Scaniaenheter i Polen.

För 2024 uppgår kostnaderna för civilrättsliga krav från kunder till MSEK 1 162. Kostnaderna är relaterade till specifika jurisdiktioner eller fall som för närvarande är möjliga att göra en realistisk uppskattning av sannolikheten för utflöde av resurser.

Scaniakoncernen, MSEK	2024	2023
Civilrättsliga skadeståndsanspråk	–1 162	–256
Nedskrivning och realförlust i Ryssland, Fordon och tjänster	0	6
Bussproduktion Polen	–81	–928
Summa jämförelsestörande poster inom rörelseresultatet	**–1 243**	**–1 178**
Skatteeffekt	256	237
Summa jämförelsestörande poster inom årets resultat	**–987**	**–941**
Jämförelsestörande poster inom årets resultat från avvecklad verksamhet	**0**	**–1 012**
Summa jämförelsestörande poster inom årets resultat för koncernen	**–987**	**–1 953**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A83C2B467A4E3E6BDC1358B8B

KONCERNENS NOTER

NOT 31 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG

Nedanstående förteckning omfattar moderbolagets direkt och indirekt ägda dotterbolag per den 31 december 2024:

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Bilmetro Lastbilar i Huddinge AB	556664-2377	Gävle	Sverige	100
Fastighetsbolaget Bergrangsbilen 2	556600-6416	Stockholm	Sverige	100
Vita Gjuteriets Fastighetsbolag AB	559348-5773	Stockholm	Sverige	100
Stop 134 AB	559129-4516	Stockholm	Sverige	100
Fastighetsbolaget Gillhuva Västerås AB	556810-1942	Stockholm	Sverige	100
Fastighetsbolaget Tunnet AB	559077-7698	Stockholm	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Fragmotorn	556028-9112	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulmagnet	556084-5190	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100
HFD i Oskarshamn AB	556707-3472	Södertälje	Sverige	100
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
LOTS Group AB	556393-3057	Södertälje	Sverige	100
Metrobus Aktiebolag	556308-8165	Gävle	Sverige	100
MW hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80
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	556455-0626	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556693-7976	Södertälje	Sverige	100
Scania Growth Capital AB	559090-6524	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Growth Capital II AB	559337-6026	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
Scania Invest AB	556456-1549	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556693-7984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3074	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	Södertälje	Sverige	100
Scania Sverige AB	556061-4621	Södertälje	Sverige	100
Scania Transportlaboratorium AB	556028-9294	Södertälje	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Scania Trucks & Buses AB	556967-1585	Södertälje	Sverige	100
Scania Volvis 118 AB	556387-4659	Värnamo	Sverige	100
Sågverket 6 AB	556028-9062	Södertälje	Sverige	100
Uppsala Denmark Sale 8:1 AB	556763-6830	Gävle	Sverige	100
Volvis Försäkringsaktiebolag	516401-7850	Södertälje	Sverige	100
Vindkron Arendal AB	556092-2367	Södertälje	Sverige	100
Laxå Specialvehicles AB	556548-4705	Laxå	Sverige	100
Ferruform AB	556028-9129	Luleå	Sverige	100
Scania Argentina S A	30-51/42430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Australia Pty Ltd	537333	Melbourne	Australien	100
Scania Belgium N V	BE 0402 607 507	Neder Over Heembeek	Belgien	100
Scania Real Estate Belgium N.V.	BE-0423.251.481	Neder Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Bld o o , Sarajevo	4201033460007	Sarajevo	Bosnien och Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Codema Comercial e Importadora Ltda.	60.540.107/0001-60	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	59.104.901/0001-40	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	BG201580120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S A	96 536 480 K	Santiago de Chile	Chile	100
LOTS Chile S p A	77418964 5	Santiago de Chile	Chile	100
Scania Colombia S A S.	900.353.073-2	Bogotá	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Ishøj	Danmark	100
Scania Danmark Ejendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Cote D'Ivoir SA	CI 2024 0011821 V	Abidjan	Elfenbenskusten	100
Scania Eesti AS	10230072	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
Transen S A S	934874173	Lyon	Frankrike	100
Scania France S.A.S.	307660M	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	378442082	Angers	Frankrike	100
Scania Real Estate France S A S	78965241300011	Angers	Frankrike	100
Tachy Experts Ltd	5245/0163	Angers	Frankrike	100
Scania Middle East FZE	150175	Dubai	Förenade Arabemiraten	100
Scania West Africa Ltd.	CS450862014	Accra	Ghana	100
Scania Bangalore Pvt Ltd	U35999KA2011PTC056598	Bangalore	Indien	100
LOTS Sustainable Transport Solutions India Private Ltd	U74999MH2021PTC376090	Nagpur	Indien	99,99
PT Scania Parts Indonesia	AHU-09635.4010.2014	Balikpapan	Indonesien	100
Italscania S p A	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A.	IT 01184160226	Trento	Italien	100
Scania Milano S p A	IT 02170120220	Trento	Italien	100
N.W.S. S.r.l.	IT 15415500227	Trento	Italien	52,5
Scania Japan Ltd	0104-01-083457	Tokyo	Japan	100
LOTS Ventures Canada Inc.	BC1306486	Victoria British Colombia	Kanada	80
Scania Central Asia LLP	84931 1910 100	Almaty	Kazakstan	100
Scania East Africa Ltd	P051479902Z	Nairobi	Kenya	100
Scania Real Estate Kenya Ltd	PVT-YUUM96	Nairobi	Kenya	100
Scania Research & Development (Jiangsu) Co , Ltd	91320682MAD9YYX5Q	Rugao City	Kina	100
Scania Production (China) Co , Ltd.	91360624542333618N	Rugao City	Kina	100
Shanghai Tedatong Heavy Duty Truck Sales Co , Ltd	91310000MADHC08W9T	Shanghai	Kina	100
Qingdao Sinoform Auto Parts Comp Ltd	913702823ADM5NN31A	Qingdao City	Kina	51
Lots Logistics (Guangxi) Ltd	3295526-9	Beihai, Guangxi Province	Kina	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co , Ltd	44010400126397	Guangzhou	Kina	100
Scania (China) Co Ltd	110000450001661	Beijing	Kina	100
Scania (Hong Kong) Ltd	1705067	Hongkong	Kina	100
Scania Hrvatska d o o.	80213913	Zagreb	Kroatien	100

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F423A6C0D8487A4E2E3BDC1395B2B

KONCERNENS NOTER

NOT 31 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG, FORTS.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123873095	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S.A.	B53044	Mamer	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.	518606-D	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Maroc S.A.	6100472	Casablanca	Marocko	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO931124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Servicos, S.A. de C.V.	SSE031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Moçambique, S.A.	100453150	Beira	Moçambique	100
Scania Cma Gera d.o.o.	04954351	Danilovgrad	Montenegro	100
Scania Namibia (Pty) Ltd.	2004438	Windhoek	Namibia	100
Erimion B.V.	34609737	Amsterdam	Nederländerna	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	34682921	Breda	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	34046346	Meppel	Nederländerna	100
Scania Il Nederland B.V.	34624102	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Logistics Netherlands B.V.	56552793	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	34029170	Zwolle	Nederländerna	100
Erimion AS	833792342	Oslo	Norge	100
Norsk Scania AS	879263662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eiendom AS	996035445	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 Peru S.A.	20101363098	Lima	Peru	100
Scania Real Estate Polska Sp.z o.o.	435641	Nadarzyn	Polen	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Portugal Unipessoal Lda	PT502999995	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	PT508048118	Vialonga	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/7019/29.07.2011	Giurgiu	Rumänien	100
Scania Romania S.R.L.	J23/5882/04.2004	Giurgiu	Rumänien	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Senegal SUARL	SN DKR 2018B 25840	Dakar	Senegal	100
Scania Srbija d.o.o.	17333321	Kmjesevo	Serbien	100
Scania Singapore Pte. Ltd.	200309563R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate Slovakia s.r.o.	44767668	Senec	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	36826640	Senec	Slovakien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1174773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania S.A.	A59906734	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Real Estate Hispania, S.L.U.	B36482003	San Fernando de Henares	Spanien	100
Sf A Treasury Spain S.L.U.	B67626768	Barcelona	Spanien	100
Erimion Ltd	15909929	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Great Britain Ltd	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate (UK) Ltd	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd	1995/011275/07	Aeroton	Sydafrika	100
Scania Korea Group Ltd.	110111-5304681	Seoul	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd	39320	Dar es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co.,Ltd.	0105547132595	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd.	0105460235(2	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd.	0105436060121	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd.	0105340080(1	Bangkok	Thailand	100
Scania Group (Thailand) Co., Ltd.	0105600001383	Samutprakarn	Thailand	100
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.	0105600013(5	Samutprakarn	Thailand	100
Scania Czech Republic s.r.o.	67612(186	Prag	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o.	24196416	Prag	Tjeckien	100
Fremen GmbH	HRB 10(884	Dusseldorf	Tyskland	100
LOTS Germany GmbH	HRB 20133	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	3419708	Lviv	Ukraina	100
TOV Donbas-Scan-Service	34516736	Makijivka	Ukraina	100
Scania Hungaria Kft	10410577	Budaörs	Ungern	100
Scania Real Estate Hungaria Kft	13-09-159919	Budaörs	Ungern	100
Scania Americas S.A.	214995910012	Montevideo	Uruguay	100
LOTS Ventures USA Inc	87-3364876	Wilmington/DE	USA	70
LOTS SPV USA LLC	87-3375100	Wilmington/DE	USA	70
Bellwether Forest Products LLC	81-3366(8	Camden/SC	USA	100
Scania USA Inc.	06-1280181	San Antonio/TX	USA	100
Scania Holding Inc	4019619	Wilmington/DE	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532929-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN(36419v	Bruck an Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN366624x	Bruck an Gebirge	Österrike	100

Viliande bolag är inte inkluderade.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F72A83D2B4B7DA4E3B6D0713B8B8B

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

Resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	2024	2023
Administrationskostnader		–	–
Rörelseresultat		–	–
Finansiella intäkter och kostnader	1	20 745	6 215
Resultat efter finansiella poster		20 745	6 215
Koncernbidrag		–9	–24
Skatt		–	–
Årets resultat		**20 736**	**6 191**

Rapport över totalresultat

Januari–december, MSEK	2024	2023
Årets resultat	20 736	6 191
Övrigt totalresultat	–	–
Årets totalresultat	**20 736**	**6 191**

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2024	2023
Tillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterföretag	2	8 435	8 435
Omsättningstillgångar			
Fordran på dotterföretag	3	21 191	7 026
Fordran på moderbolag		990	1 332
Summa tillgångar		**30 616**	**16 793**
Eget kapital	4		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		6 760	7 482
Årets resultat		20 736	6 191
Summa eget kapital		**30 616**	**16 793**
Kortfristiga skulder			
Övriga skulder		–	–
Summa eget kapital och skulder		30 616	16 793

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73AB0D2B4B7A4E2B2BDC1352B2B

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

Förändringar i eget kapital

	Bundet kapital			
2024, MSEK	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Summa
Ingående eget kapital	2 000	1 120	13 673	16 793
Årets totalresultat	–	–	20 736	20 736
Kapitaltillskott	–	–	990	990
Utdelning	–	–	–7 903	–7 903
Utgående kapital per den 31 december 2024	**2 000**	**1 120**	**27 496**	**30 616**

	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 2023	**2 000**	**1 120**	**13 673**	**16 793**

Kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	Not	2024	2023
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		20 745	6 215
Icke kassaflödespåverkande poster		–9	–24
Betald skatt		–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**20 736**	**6 191**
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital			
Fordran dotterföretag		–14 165	8 595
Fordran moderbolag		342	–318
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**6 913**	**14 468**
Investeringsverksamheten			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–**	**–**
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		–	–
Finansieringsverksamheten			
Aktieägartillskott erhållet		990	1 332
Utbetald utdelning		–7 903	–15 800
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–6 913**	**–14 468**
Årets kassaflöde		**0**	**0**
Likvida medel vid årets början		0	0
Likvida medel vid årets slut		0	0

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A8D0B4B7A4B3B3D0713B8B2B

MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scaniakoncernens Not 1 "Redovisningsprinciper". 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 hållbarhets- och finansiell rapportering 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 Redovisningsstandarder 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 harmonisering görs till koncernens upplysningar kring IFRS 7 Finansiella instrument.

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

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

Anteciperade utdelningar
Anticiperade 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 uppskuten skatteskuld. I koncernredovisningen omklassificeras däremot obeskattade reservor till uppskuten skattoskuld och eget kapital. I resultaträkningen görs i moderbolaget på motsvarande sätt ingen fördelning av del av bokslutsdispositioner till uppskuten skattekostnad.

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

NOT 1 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2024	2023
Ränteintäkter från dotterföretag	36	88
Utdelning	20 700	6 100
Övrigt	9	27
Totalt	**20 745**	**6 215**

NOT 2 – AKTIER I DOTTERFÖRETAG

			Redovisat värde	
Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel i %	Antal aktier i tusental	2024	2023
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100	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- och marknadsbolag inom Scania AB-koncernen.

NOT 3 – FORDRAN PÅ DOTTERFÖRETAG

	2024	2023
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	21 191	7 026
Totalt	**21 191**	**7 026**

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F732A8C0C9F4A7E3C8DC23588B

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 rösträtt per aktie och 400 000 000 utelöpande B-aktier med en tiondels rösträtt per aktie. A- och B-aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst. Kvotvärde för både A- och B-aktierna är SEK 2,50 per aktie.

Samtliga aktier är fullt betalda och inga aktier är reserverade för överlåtelse. Inga aktier innehas av bolaget självt eller dess dotterföretag.

NOT 5 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

	2024	2023
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	20 881	28 557
Totalt	**20 881**	**28 557**

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 MSEK – (–) avseende moderbolaget.

NOT 7 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Scania AB är ett dotterföretag 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 7 903 (15 800). Erhållet kapitaltillskott 2024 uppgick till MSEK 990 (1 332).

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87FF2A4B3C2E4B7A4E3E6DC1358B8B

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår till årsstämman 2026 att ingen utdelning sker till aktieägarna.

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	6 760
Årets resultat	20 736
Övrigt totalresultat	--
Summa	**27 496**

Disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas MSEK	--
Till nästa år balanseras	27 496
Summa	**27 496**

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	27 496
Summa	**30 616**

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med IFRS redovisningsstandards, 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 101.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 5 mars 2025. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 24 april 2025.

Vid datumet för den elektroniska signaturen.

Christian Levin
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Michael Jackstein
Styrelsens ordförande

Gunnar Killian
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 vid datumet för den elektroniska signaturen.
Ernst & Young AB

Helene Sibarg Wendin
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Scania AB (publ), org nr 556184-8564

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB (publ) för år 2024. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 115–164 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 2024 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 2024 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt IFRS Redovisningsstandarder, så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte hållbarhetsrapporten på sidorna 24–80. 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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
B7F73A8D0B4B7A4E3B3D0C1395B2B

REVISIONSBERÄTTELSE

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 och upplysningar framgår av not 5 Intäkter, not 17 Övriga avsättningar och i not 18 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: • Testat modellberäkningarna samt bedömt de antaganden/estimat som använts för att periodisera intäkterna. • Testat data i modellerna mot underliggande kontrakt samt testat fullständigheten i modellerna. • Stämt av modellerna mot redovisade värden i resultat- och balansräkningar. Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

Särskilt betydelsefullt område, koncernen
Uppföljning av risker för civilrättsliga krav och relaterade avsättningar

Beskrivning av området	Hur detta område beaktades i revisionen
År 2011 inledde Europeiska kommissionen utredningar avseende misstankar om överträdelser av europeisk konkurrenslagstiftning inom den europeiska lastbilssektorn. Scania ålades att betala MEUR 880,5 i ett beslut av Europeiska kommissionen den 27 september 2017. Beloppet betalades i sin helhet under 2022. Efter Europeiska kommissions beslut inledde ett stort antal (direkta och indirekta) kunder i olika jurisdiktioner egna eller gemensamma rättsliga krav mot Scania. Kraven skiljer sig avsevärt i omfattning och vissa skadeståndsanspråk från lastbilskunder har sammanförts i grupptalan till vilka lastbilskunderna har överlåtit sina respektive skadeståndsanspråk. Upplysningar i koncernens noter avseende redovisningsprinciper och andra upplysningar framgår av not 17 Övriga avsättningar och not 30 Jämförelsestörande poster. Vi har bedömt uppföljning av risker för civilrättsliga krav och relaterade avsättningar som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision eftersom riskbedömningen och beloppet av avsättningen för att täcka de ovan nämnda riskerna från civilrättsliga förfaranden är föremål för en hög grad av uppskattningar och bedömningar från ledningen.	I vår revision har vi skapat oss en förståelse för den process som företaget har implementerat för att hantera information kring de civilrättsliga målen. Vi har diskuterat de uppskattningar och bedömningar som gjorts med ledningen och bolagets juridiska avdelning. Vidare har vi diskuterat med ledningen och dess externa jurister utvecklingen i de olika länderna till följd av nya domar eller ytterligare krav. Vi har erhållit redogörelser från de externa juristerna samt adresserat och diskuterat de väsentliga bedömningarna med de externa juristerna. Där avsättningar har gjorts för enskilda fall eller i vissa länder har vi beräknat och kontrollerat de underliggande antagandena mot information från externa jurister och relevanta dokument.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
B8F4F3AC0B2B4C3AE3B8D7355B8

REVISIONSBERÄTTELSE

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen
Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–95 samt 169–175. 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 Redovisningsstandarder 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 misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- planerar och utför vi koncernrevisionen för att inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för företag eller affärsenheter inom koncernen som grund för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och genomgång av det revisionsarbete som utförts för koncernrevisionens syfte. 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 åtgärder som har vidtagits för att eliminera hoten eller motåtgärder som har vidtagits.

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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F2328C8B2B4B7A4E3B8D2A3E88888

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 2024 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, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god 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 om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Vid datumet för den elektroniska signaturen

Ernst & Young AB

Helene Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

This page is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F73A8D2B4B7A4E3B3D21395BB

NYCKELTAL

Scania presenterar vissa finansiella nyckeltal som används för att förklara relevanta trender och koncernens och segmentens 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 2024:

- 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, avkastning på operativt kapital, operativt kapital och sysselsatt kapital är även presenterade "exklusive jämförelsestörande poster". Nyckeltalen presenteras med justeringar för att säkerställa transparens av verksamheten. 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 171 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.

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Scaniakoncernen											
Rörelsemarginal, % [2]	13,5	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]	14,1	12,7	8,8	11,3	7,1	11,5	10,1	10,1	9,7	10,2	9,5
Soliditet, %	36,7	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]	28 815	28 106	11 594	–70 125	–63 356	–75 799	–63 351	–51 581	–49 788	–42 183	–35 780
Nettoskuldsättningsgrad [2]	0,31	0,35	0,15	–1,03	–1,03	–1,24	–1,17	–1,03	–1,18	–1,11	–0,86
Fordon och tjänster											
Rörelsemarginal, % [2]	13,5	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]	14,1	12,7	8,5	10,1	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4
Kapitalomsättningshastighet, gånger	1,92	2,08	2,05	1,9	1,71	2,24	2,44	2,45	2,31	1,99	2,18
Kapitalomsättningshastighet, gånger exkl. jämförelsestörande poster, [1]	1,91	2,08	1,97	1,8	1,62	2,11	2,28	2,28	2,21	1,99	2,18
Avkastning på sysselsatt kapital, % [2]	31,4	31,5	18,9	14	12,9	25,4	24,1	24,4	14	19,3	19,9
Avkastning på sysselsatt kapital, exkl. jämförelsestörande poster, % [1,2]	32,4	32,6	19,8	19,9	12,2	24	22,6	22,7	21,4	19,3	19,9
Avkastning på operativt kapital, % [2]	42,2	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, % [1,2]	43,7	39,2	23,8	29,2	16	30,8	28,6	29,3	25,2	25,6	24,5
Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+), exkl. avsättning för pension, MSEK [3]	28 765	28 448	11 607	25 520	21 824	17 057	16 926	17 058	10 954	7 579	12 139
Nettoskuldsättningsgrad [3]	0,31	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 jamforelsestorande poster, se Not 30 "Jamforelsestorande poster"
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 upprätt som ett resultat av anpassningen till Volkswagen avseende presentation av kassaflödet 2019

This file is sealed with a digital signature.
This seal is a guarantee of the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C02B467A4E0E58D71398B8B

NYCKELTAL, FORTS

Scania koncernen

Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) exkl. avsättning för pensioner	2024	2023
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	23 694	1 048
Likvida medel	9 438	14 984
Skulder Volkswagenkoncernen	45 370	118 066
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	–3	–4
	78 499	**134 094**
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	29 911	67 056
Kortfristiga räntebärande skulder	20 305	39 828
Upplupen ränta räntebärande skulder	–532	–896
	49 684	**105 988**
Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+)	**28 815**	**28 106**

Fordon och tjänster

Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) exkl. avsättning för pensioner	2024	2023
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	2 301	17 283
Likvida medel	8 115	6 682
Skulder Volkswagenkoncernen	36 072	18 585
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	–3	–4
	46 485	**42 547**
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	12 399	9 959
Kortfristiga räntebärande skulder	5 321	4 140
	17 720	**14 099**
Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+)	**28 765**	**28 448**

Sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster	2024	2023
Totala tillgångar	215 150	193 782
– övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar, exkl. jämförelsestörande poster	10 248	9 228
– övriga skulder	91 592	86 037
– Netto derivat	–53	–181
Sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster	**113 363**	**98 698**

Operativt kapital, exkl jämförelsestörande poster	2024	2023
Totala tillgångar	215 150	193 782
Likvida medel	43 608	32 462
Rörelsens skulder		
– övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar, exkl. jämförelsestörande poster	10 248	9 228
– övriga skulder	91 592	86 037
– netto derivat	–53	–181
Operativt kapital, exkl jämförelsestörande poster	**69 755**	**66 237**

Avkastning på sysselsatt kapital, exkl. jämförelsestörande poster, %	2024	2023
Rörelseresultat, exkl. jämförelsestörande poster	30 449	25 991
Finansiella intäkter	6 261	6 209
Sysselsatt kapital, exkl. jämförelsestörande poster	113 362	98 698
Avkastning på sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster, %	**32,4**	**32,6**

Kapitalomsättningshastighet, exkl jämförelsestörande poster, gånger	2024	2023
Nettoomsättning	216 129	205 066
Sysselsatt kapital, exkl. jämförelsestörande poster	113 362	98 698
Kapitalomsättningshastighet, exkl jämförelsestörande poster, gånger	**1,91**	**2,08**

Avkastning på operativt kapital, exkl. jämförelsestörande poster, %	2024	2023
Rörelseresultat, exkl. jämförelsestörande poster	30 449	25 991
Operativt kapital, exkl. jämförelsestörande poster	69 755	66 237
Avkastning på operativt kapital, exkl jämförelsestörande poster, %	**43,7**	**39,2**

Rörelsemarginal, exkl. jämförelsestörande poster, %	2024	2023
Rörelseresultat, exkl. jämförelsestörande poster	30 449	25 991
Nettoomsättning	216 129	205 066
Rörelsemarginal, exkl. jämförelsestörande poster, %	**14,1**	**12,7**

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee of the authenticity of the document.
Document ID:
87F2428C2B487AAE5E8D21398BB

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.
Rörelsemarginal exkl jämförelsestörande poster	Rörelseresultat i procent av nettoomsättning, exkl jämförelsestörande poster.	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 koncerninterna 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.
Sysselsatt kapital exkl jämförelsestörande poster	Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder, exkl jämförelsestörande poster.	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.
Operativt kapital exkl jämförelsestörande poster	Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder, exkl jämförelsestörande poster.	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.
Kapitalomsättningshastighet exkl jämförelsestörande poster	Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster.	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 sysselsatt kapital exkl jämförelsestörande poster	Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster.	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.
Avkastning på operativt kapital exkl jämförelsestörande poster	Rörelseresultat i procent av operativt kapital, exkl jämförelsestörande poster.	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.

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7282C9E3A7A4E3E8D71355B8

FLERÅRSÖVERSIKT

Belopp i MSEK om ej annat anges	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Leveransvärde per marknadsområde											
Europa	136 102	135 796	96 959	88 313	80 349	105 404	91 583	78 869	73 363	65 100	53 211
Eurasien	1 662	1 667	2 553	9 840	6 671	8 162	9 003	7 081	3 291	2 623	5 319
Amerika [1]	48 330	38 450	34 272	23 712	17 216	22 267	17 357	14 348	10 746	11 799	17 648
Asien	16 368	17 577	15 873	13 863	13 556	12 813	14 922	16 708	13 187	13 044	12 155
Afrika och Oceanien	15 602	14 282	12 280	10 921	8 451	10 872	9 854	8 927	8 358	7 991	6 952
Justering för hyresintäkter [2]	–1 934	–2 706	1 324	–503	–1 118	–7 099	–5 593	–2 567	–5 018	–5 660	–3 234
Totalt	**216 129**	**205 066**	**163 260**	**146 145**	**125 125**	**152 419**	**137 126**	**123 366**	**103 927**	**94 897**	**92 051**
Rörelseresultat											
Fordon och tjänster	29 206	24 813	12 649	9 100	7 764	15 977	12 392	11 160	5 309	8 601	7 705
Financial Services	–	–	–	2 194	1 123	1 511	1 440	1 274	1 015	1 040	1 016
Scaniakoncernen [4]	**29 206**	**24 807**	**12 649**	**11 294**	**8 887**	**17 488**	**13 832**	**12 434**	**6 324**	**9 641**	**8 721**
Rörelsemarginal, %											
Fordon och tjänster	13,5	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]	14,1	12,7	8,5	10,1	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4
Totalt [4]	**13,5**	**12,2**	**7,8**	**7,7**	**7,1**	**11,5**	**10,1**	**10,1**	**6,1**	**10,2**	**9,5**
Finansnetto	–2 068	–1 564	–153	–478	–1 060	–1 012	–513	–352	–361	–532	–399
Nettoresultat för koncernen	22 534	17 306	7 858	7 176	5 400	12 384	9 734	8 705	3 243	6 753	6 009
Varav årets resultat från avvecklade verksamheter	–	1 448	–854	–	–	–	–	–	–	–	–

Belopp i MSEK om ej annat anges	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader											
Utgifter	–15 446	–12 780	–9 909	–7 458	–6 528	–7 245	–7 602	–6 682	–7 199	–7 043	–6 401
Aktivering	5 607	2 808	2 314	1 986	1 624	1 788	1 996	1 367	1 682	1 863	1 454
Avskrivning	–1 814	–1 264	–1 204	–939	–744	–706	–728	–454	–387	–393	–357
Forsknings- och utvecklingskostnader	**–11 654**	**–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 (–)	–40	–5 605	768	45	27	0	–2	32	0	125	154
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	16 578	12 134	8 280	8 664	8 131	7 518	7 139	5 905	7 864	7 612	5 561
Kassaflöde, Fordon och tjänster	15 826	25 845	–4 516	5 688	9 180	10 994	3 718	5 696	3 427	4 376	4 690
Lageromsättningshastighet, gånger [5]	5,5	5,9	5,8	5,9	5,0	5,2	5,2	5,4	5,4	5,3	5,4

1) Avser i huvudsak i Nordamerika
2) Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan fakturerings värde 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 "Kritiska bedömningar och uppskattningar".
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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
B8B5E5C7C0B2B4C3A7E3E8DC7355B8

FLERÅRSÖVERSIKT, FORTS

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Antal producerade fordon											
Lastbilar	95 673	97 065	82 827	89 528	67 106	89 276	92 679	87 454	75 452	72 382	75 287
Bussar	5 975	5 218	5 315	3 190	5 430	7 719	8 696	8 327	8 488	6 964	6 921
Totalt	**101 648**	**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	54 787	57 092	43 294	42 365	36 747	58 851	52 016	48 436	49 102	43 082	34 008
Eurasien	1 154	1 159	1 410	7 724	5 148	5 763	8 006	6 748	3 233	2 583	5 964
Amerika [5]	25 513	17 590	21 092	21 201	12 173	14 905	12 725	9 701	7 022	8 118	16 150
Asien	8 913	9 549	9 333	9 649	9 072	7 703	10 464	13 175	9 287	11 514	12 889
Afrika och Oceanien	6 076	6 262	5 109	4 991	3 759	4 458	4 784	4 412	4 449	4 465	4 004
Totalt	**96 443**	**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	1 669	1 750	1 344	1 606	1 827	2 099	2 212	2 009	2 094	1 917	1 361
Eurasien	0	0	6	40	84	109	344	365	62	94	105
Amerika [5]	2 807	2 186	2 328	1 526	2 182	3 422	2 805	2 302	2 350	2 123	2 542
Asien	498	631	526	350	582	1 062	2 058	2 821	2 568	1 806	1 620
Afrika och Oceanien	652	508	790	914	511	1 085	1 063	808	1 179	859	1 139
Totalt	**5 626**	**5 075**	**4 994**	**4 436**	**5 186**	**7 777**	**8 482**	**8 305**	**8 253**	**6 799**	**6 767**
Totalt antal levererade fordon	**102 069**	**96 727**	**85 232**	**90 366**	**72 085**	**99 457**	**96 477**	**90 777**	**81 346**	**76 561**	**79 782**

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde											
Europa	5 830	7 440	6 305	4 846	3 807	4 150	5 968	3 938	3 272	2 664	2 823
Amerika	2 594	2 538	3 788	2 719	2 439	2 874	2 667	1 368	1 727	3 180	3 176
Övriga marknader	2 746	3 893	3 307	4 221	4 745	3 128	4 174	3 215	2 801	2 641	2 288
Totalt	**11 170**	**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	315 100	342 043	296 671	246 829	231 742	323 357	322 276	303 909	302 527	265 769	223 187
Bussar	32 941	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	30 785	31 743	30 179	28 340	25 825	25 224	25 941	24 298	21 736	20 453	19 304
Forskning och utveckling	6 737	5 927	5 857	5 249	4 229	4 651	4 203	3 908	3 900	3 801	3 671
Försäljnings- och servicebolag	21 323	20 493	19 648	19 205	18 896	20 345	20 966	20 166	19 718	19 331	18 395
Summa Fordon och tjänster	**58 845**	**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	**58 845**	**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

This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7F2B8C9254947A5E5BDC1355B8

OM RAPPORTEN

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2024 och innefattar en översikt av Scanias affär och verksamhet. Denna hållbarhetsredovisning är upprättad i överensstämmelse med Årsredovisningslagen och med de europeiska CSRD-standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS) som inspiration. 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 115–173 och har upprättats i enlighet med IFRS Redovisningsstandards. Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 96–114 och 164. Den lagstadgade hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 24–80 och är hänvisat från sidan 101 i förvaltningsberättelsen. Ett Hållbarhets-index inklusive revisorsyttrande finns på sidan 62.

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

This file is sealed with a digital signature.
This seal is a guarantee for the authenticity of the document.
Document ID:
87F7248C02B487AAE05BDC1358B8B



Omslagsbild:
Bro över Storseisundet · Averøy, Norge

Scania AB, SE-151 87 Södertälje, Sverige
Telefon: +46 8 55 38 10 00
Fax: +46 8 55 38 10 37
www.scania.com

This file is marked with a digital signature.
The presence of this mark is a guarantee for the authenticity
of the document.
Document ID:
87AF324BC02B497A4E0E8D71959828