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 4 maj 2023. Årsstämman beslutade att godkänna styrelsens förslag till vinstdisposition enligt förslaget i årsredovisningen.

Södertälje den 4 maj 2023.

Christian Levin

DRIVING THE SHIFT

Års- och hållbarhetsredovisning 2022

SCANIA

DRIVING THE SHIFT

Års- och hållbarhetsredovisning 2022

SCANIA

Scanias syfte är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem som både är lönsamt och bättre för miljön och samhället i stort. I den här rapporten ger vi vår bild av våra möjligheter och vårt ansvar att leda denna omställning.

20230523083128

INNEHÅLL

04 Året i korthet
04 2022 i siffror
05 Året i korthet
09 VD-ord

11 Vår verksamhet
12 Om Scania
14 Så skapar Scania värde
18 Ett hållbart transportsystem

19 Vår strategi
20 Krafter som formar transportsystemet
21 Framtidsmodeller: tre scenarier för transporter
22 Vår strategi
23 Våra målsättningar
24 Vår operativa modell

26 För människan och vår planet
27 Vårt hållbarhetsfokus
28 Dekarbonisering av leveranskedjan
30 Våra science-based targets

31 Våra lösningar
32 Elektrifierade tunga transporter blir verklighet
36 Biobränsle: hållbar lösning här och nu
38 Partnerskap och initiativ
40 Innovation och affärsomställning

41 Bolagsstyrning
42 Bolagsstyrning
51 Styrelse
54 Verkställande ledning

55 Förvaltningsberättelse
56 Risköversikt
64 Marknadstrender och verksamhet 2022
67 Hållbarhetsrapportering
68 Koncernens ekonomiska översikt

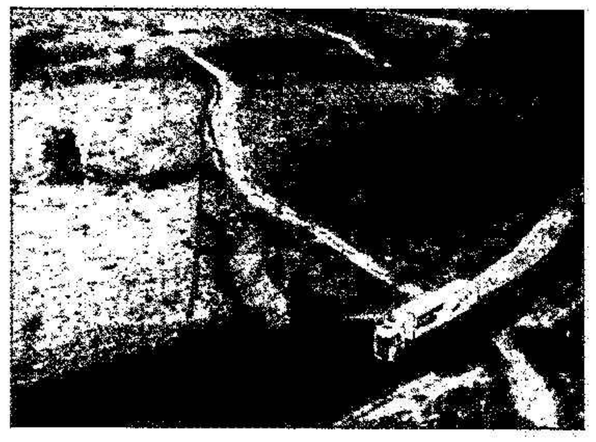
70 Finansiella rapporter
71 Koncernens resultaträkningar
72 Koncernens balansräkningar
73 Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen
74 Koncernens kassaflödesanalyser
75 Koncernens noter
128 Moderbolaget Scania AB, räkningar
130 Moderbolaget Scania AB, noter
132 Förslag till vinstdisposition
133 Revisionsberättelse
137 Nyckeltal
140 Definitioner
141 Flerårsöversikt

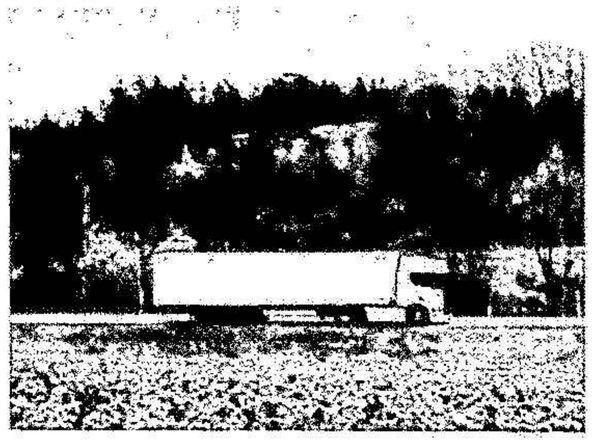
143 Hållbarhetsredovisning
144 Hållbarhetsstyrning och nyckeltal
156 Hållbarhets- och ESG-upplysningar
158 Redovisningsprinciper
160 Hållbarhetsindex
161 GRI index
164 TCFD index
165 Scanias information om EU:s taxonomiförordning
173 Revisors rapport över hållbarhetsredovisning

174 Om rapporten
174 Scanias webbplats

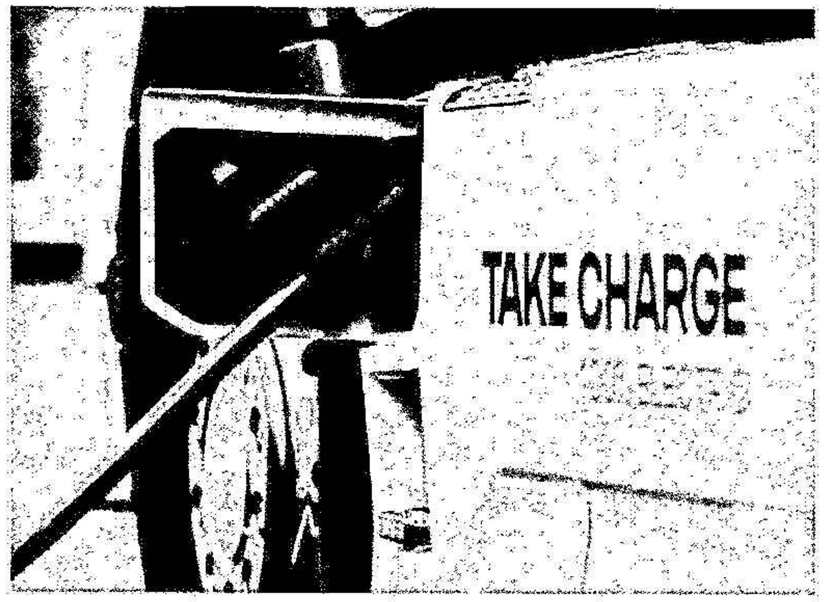
09
VD-ord

22
Vår strategi





32
Elektrifierade tunga transporter blir verklighet



28
Koldioxidminskning av leveranskedjan

Scaniakoncernens formella finansiella rapporter omfattar sidorna 55–142 och revideras av bolagets revisorer, Ernst & Young AB. Den lagstadgade hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 143–173. Vägledning om hållbarhetsredovisningen finns på sidan 160.

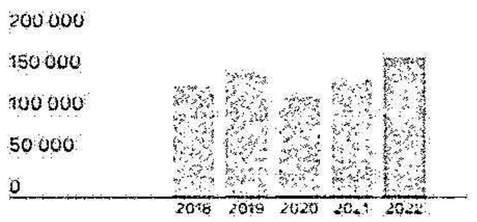
2022 I SIFFROR

Året präglades av stor osäkerhet på grund av den instabila makroekonomiska och geopolitiska situationen. Efterfrågan på Scanias produkter och tjänster var ändå god och vi hanterade framgångsrikt utmaningarna under 2022.

Nettoomsättning

170 004

MSEK

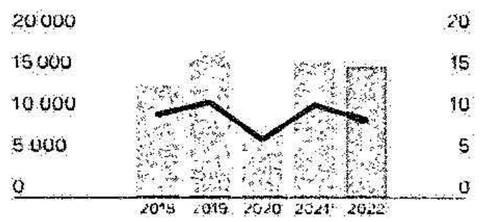


Nettoomsättningen steg med 16 procent tack vare ökade fordonsintäkter, en växande tjänsteaffär och större volymer inom Power solutions. Pris- och produktmix såväl som marknads- och valutaeffekter hade en positiv påverkan på nettoomsättningen.

Justerat rörelseresultat

15 971

Justerat rörelseresultat MSEK — Justerad rörelsemarginal %

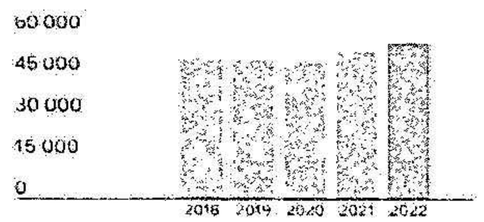


Minskade lastbilsvolymer, högre råvarupriser och produktionsbegränsningar inverkade negativt, medan valutaeffekter och ökade volymer inom tjänster, bussar och Power solutions inverkade positivt. Inklusive jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet till 12 375 miljoner kronor.

Anställda

56 927

Antal

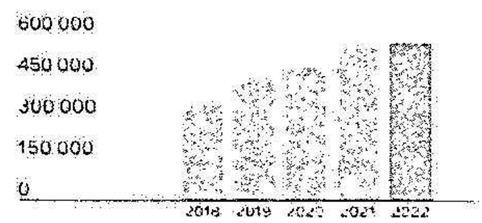


Vid utgången av 2022 hade antalet anställda ökat med nästan 3 000 jämfört med 2021.

Uppkopplade Scaniaprodukter

575 509

Antal (ackumulerat)

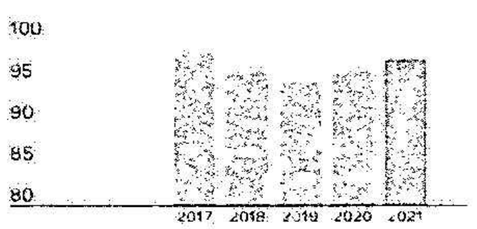


Den lägre tillväxttakten 2022 jämfört med tidigare år beror på nedkopplingen av fordon i Ryssland.

Koldioxidutsläpp från produkter

-2

%

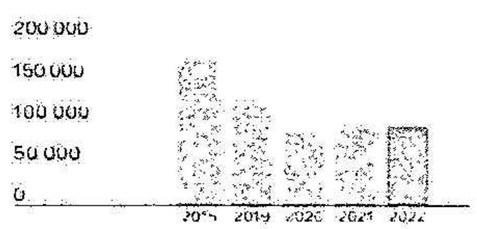


Scania har som mål att nå en 20-procentig minskning till 2025. För närvarande ligger vi på 97,9 procent, en minskning med drygt 2 procent sedan 2015. En förändrad försäljningsmix resulterade i en negativ utveckling av nyckeltalet, med en liten ökning jämfört med föregående år. Rapportering av utsläpp eftersläpar ett år, se sidan 145.

Koldioxidutsläpp från egen verksamhet

97 420

Ton CO_2e

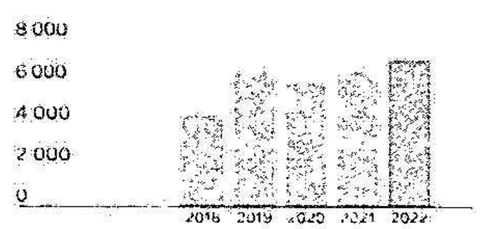


Utsläppen steg något under 2022 på grund av ökad aktivitet. Jämfört med 2015 har dock utsläppen minskat med 44 procent.

Försäljning, alternativa bränslen och elektrifierade fordon

7 157

Antal fordon

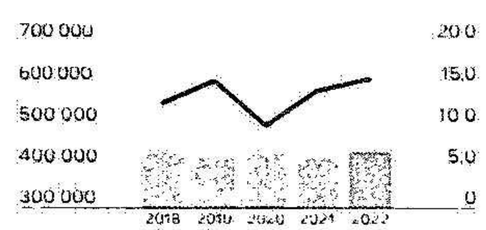


Under 2022 ökade försäljningen av BEV, HEV, PHEV och fordon för andra alternativ än diesel. Försäljningsandelen för alternativa bränslen och elektrifierade fordon var 8,3 procent. För definitioner, se sidan 146.

Energianvändning

614 928

— Total MWh — MWh/Fordon



Den ökade energianvändningen under 2022 i jämförelse med föregående år, berodde på att ett nytt gjuteri under en övergångsperiod drivtades parallellt med det gamla.

HÄNDELSER 2022

På följande sidor skildrar vi några av de viktigaste händelserna under 2022 →

20230525031129

ÅRET I KORTHET

↑

Ellastbilar för regional drift

Scania nådde en milstolpe i resan mot elektrifiering med lanseringen av kompletta batterielektriska lösningar för regional transport. Lösningarna bygger på nästa generations batterilastbilar (BEV) och omfattar även laddnings-, underhålls- och finansieringsplaner. Detta öppnar dörren för eldrift av tunga transporter för många fler kunder.

Klimatfönstret på väg att stängas

FN:s miljöprogram utfärdade en skarp varning om takten i de globala klimatåtgärderna. Rapporten Emissions Gap Report som släpptes i oktober inför klimatkonferensen COP27 visar att de internationella åtgärderna släpar efter Parismålen och att det krävs en snabb omställning av samhället för att undvika de värsta konsekvenserna av klimatkrisen.

Källa: FN:s miljöprogram

↓

↑

Storskalig hållbar transport med Girteka

Scania bidrar till minskade transportutsläpp hos några av världens främsta varumärken genom ett nytt samarbete med Girteka, ett av Europas största transportföretag med egen vagnpark. Genom partnerskapet siktar Scania på att leverera 600 batterifordon till Girteka de närmaste fyra åren. Företagen kommer också att samarbeta kring infrastruktur och social hållbarhet, med inriktning på förarnas arbets-förhållanden och utveckling.

ÅRET I KORTHET
Forts.

Helt självkörande nyttofordon på allmän väg

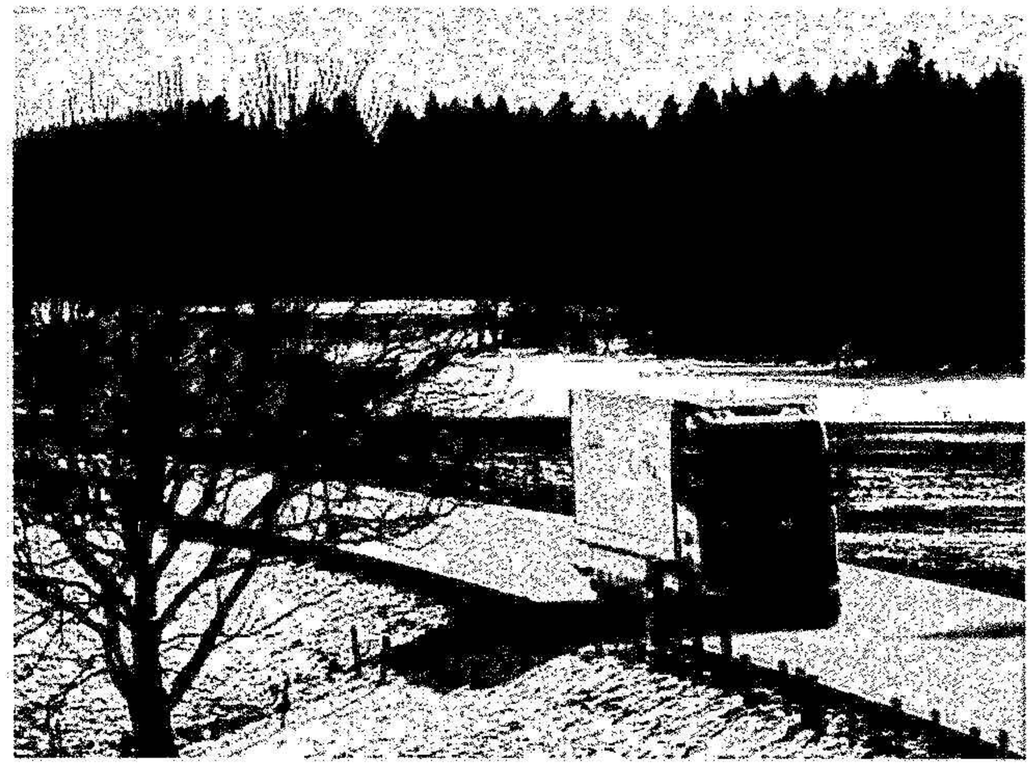
Scania och HAVI Supply Chain är först i Europa med helt autonoma fordon som transporterar gods i allmän trafik mellan logistiknav. I pilottestet kör de autonoma lastbilarna mellan Södertälje och Jönköping, en tretimmarsrutt på ungefär 300 km.

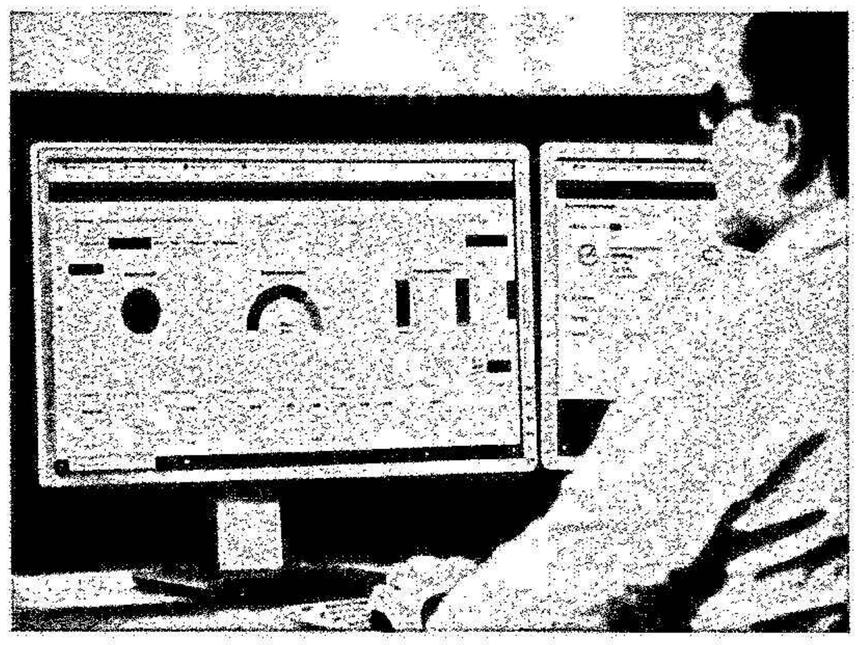
Kriget i Ukraina orsakar stor oro

Rysslands invasion av Ukraina sände chockvågor genom den redan turbulenta världsekonomin med stora följdeffekter för transportindustrin. Högre råvarukostnader ledde till ökade priser för producenter och slutkunder, medan förarbristen bidrog till störningar i transportflödet. Samtidigt underströk energikrisen behovet av säkra och hållbara energikällor.

Superstart för nya drivlinan

Scanias nya Super-drivlina, som sparar åtta procent bränsle, fick en bra start under 2022. Endast två månader efter lanseringen vann en Scanialastbil med den nya drivlinan det ansedda tyska 1 000-punkterstestet. Dessutom tilldelades en 13-liters Scanialastbil med Super-drivlinan utmärkelsen Green Truck Award 2022.





Digitala ingångar till Scania

My Scania och Scania Driver lanserades under branschmässan IAA. My Scania ger kunderna tillgång till alla Scanias tjänster genom en digital plattform med fokus på kundernas befintliga och framtida behov. Plattformen kompletterar appen Scania Driver som är Scaniaförarens digitala arbetsredskap.

20230525083150

ÅRET I KORTHET
Forts.

↑

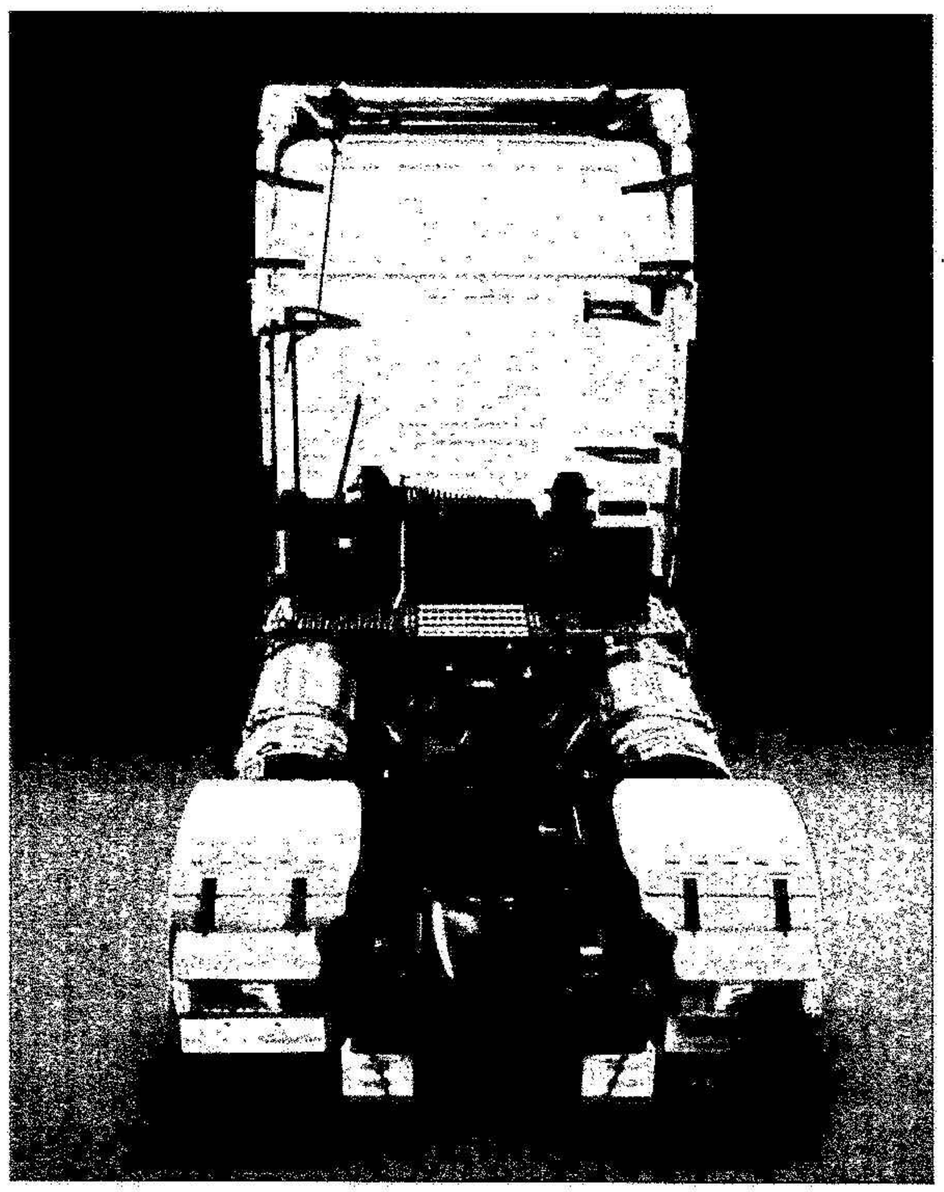
Mot en koldioxidfri leveranskedja

I september presenterade Scania omfattande åtgärder för att eliminera koldioxidutsläppen i leveranskedjan till år 2030. Scania tar sikte på de största utsläppen i leveranskedjan med åtagandet att använda 100 procent gröna batterier, stål, aluminium och gjutjärn i den europeiska produktionen.

Biogas får ett uppsving

Scania svarade på kundernas växande efterfrågan med ett utökat biogaserbjudande under 2022. De nya bränsletankarna och specifikationerna ger många fördelar för kunder som väljer Scaniafordon med biometandrift (uppgraderad biogas), inte minst möjligheten att köra längre mellan tankningarna.

↓



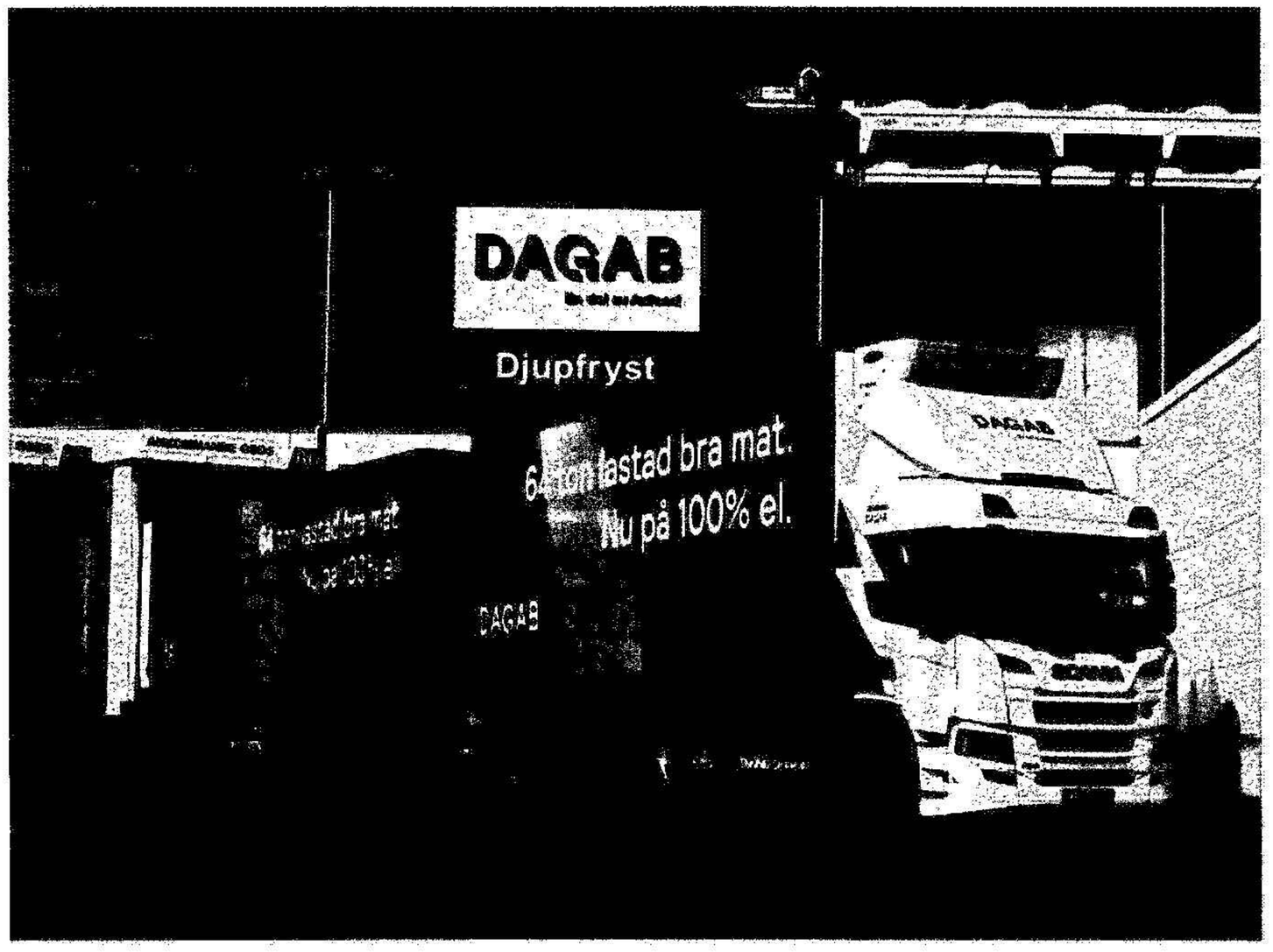
Scania utfärdar sin andra gröna obligation

För fortsatta investeringar i elektrifiering emitterade Scania framgångsrikt ytterligare en grön obligation, denna gång på totalt 3 miljarder kronor. Det stora intresset för obligationen visar att kapital-marknaden aktivt stödjer Scanias syfte att driva omställningen till ett hållbart transportsystem.

Fortsatta störningar i leveranskedjan

Situationen för halvledare har förbättrats men fordonsbranschen fortsätter att brottas med leveransstörningar som leder till förseningar i produktionen. Scania har arbetat nära kunderna för att hantera utmaningarna och hålla leveransflödet igång.

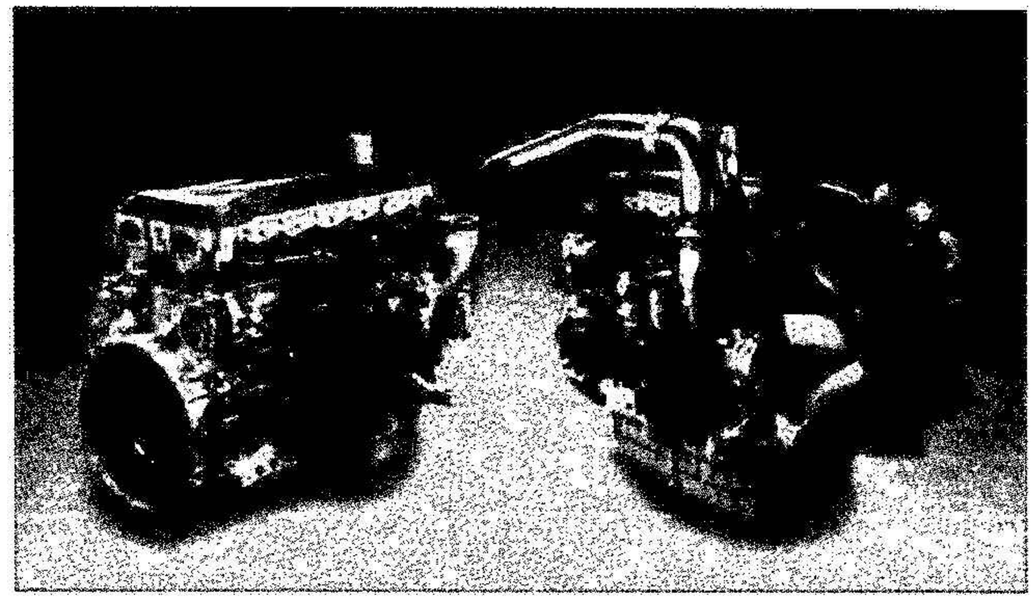
ÅRET I KORTHET
Forts.



←

Eldrivna tunga transporter blir verklighet

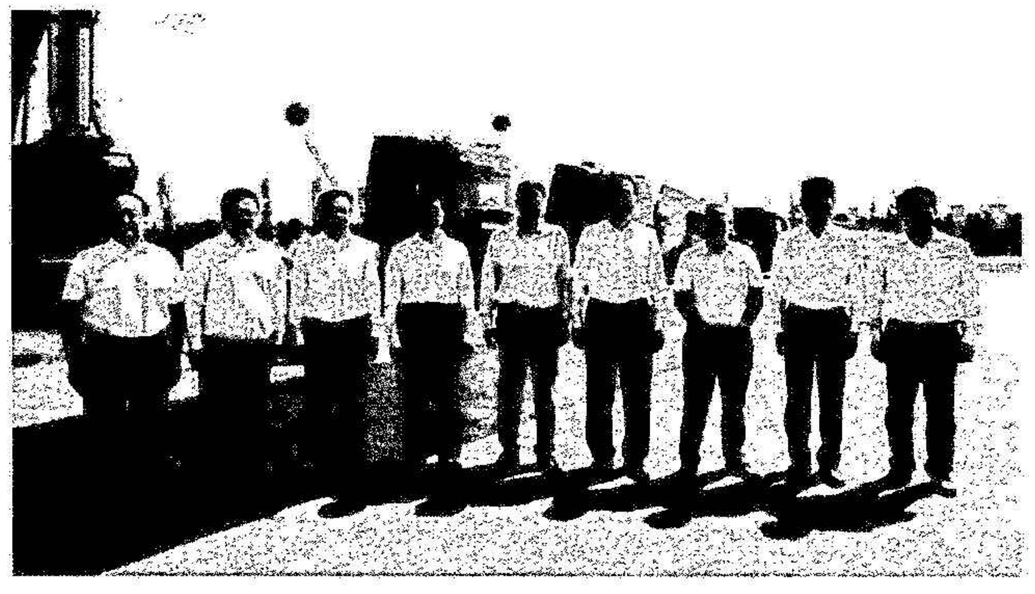
Scania har fortsatt sitt arbete med kunder i pilotprojekt för att utveckla elektrifierade tunga transporter. Ett exempel är partnerskapet med logistikföretaget Dagab, där en 64-tons Scanialastbil som går på fossilfri el levererar kyl- och frysvaror i Göteborg i Sverige.



↑

En plattform för bränsleeffektivitet

I oktober lanserade Scania en ny motorplattform anpassad för industri- och marinbruk. De nya motorerna har en kraftigt ökad livslängd och minskade koldioxidutsläpp och sätter en ny standard för bränsleeffektivitet i Power solutions.



←

En ny produktionsanläggning i Kina

Scania har tagit första spadtaget för en ny produktionsanläggning i Rugao, i Jiangsuprovinsen i Kina. Anläggningen förväntas vara igång 2025 och kommer producera fordon för både den kinesiska och andra asiatiska marknader, vilket kommer forma ett tredje industriellt ben i vårt globala produktionssystem.

20230523083151

VD-ORD

VI ANTAR UTMANINGEN

Christian Levin
VD och koncernchef,
Scania och TRATON GROUP

Det sägs att det är i motgång vi visar vår sanna karaktär. Om det stämmer för människor är det även sant för företag. Vill man förstå Scanias karaktär kan man börja med att titta på hur vi hanterade det senaste årets utmaningar.

2022 var ett tufft år för Scania. Precis när leveransutmaningarna från föregående år succesivt löstes, svepte en ny våg av ekonomiskt och politiskt kaos in över Europa och resten av världen. Rysslands invasion av Ukraina ledde till en energikris och ökad inflation och räntenivåer. Vilket ledde till att vår lastbilsverksamhet drabbades av en rad problem, från komponentbrist till förarbrist, som orsakade störningar i leveransflödet till våra kunder.

Att hantera dessa problem hade varit svårt även i goda tider och det blev inte lättare i en tid av stora interna förändringar. En av omställningarna under året var övergången till vår nya drivlina Scania Super: ett av de största industriella projekten någonsin för Scania. Under året fortsatte även arbetet med att förändra Scanias operativa modell och integrationen inom TRATON GROUP intensifierades.

Samtidigt genomgår dessutom transportbranschen en omfattande förändring som påverkar vår verksamhets natur. Teknik såsom digitalisering och automation kommer att ändra hur vi levererar transporttjänster och därför rustar vi för framtiden genom att satsa på nya affärsmodeller utanför vår tidigare kärnverksamhet. Allt detta sker samtidigt som vi driver den största tekniska omställning vår bransch någonsin har upplevt: övergången till elektrifiering. I denna utmanande och föränderliga tid svarade Scanias medarbetare så som de alltid gör: de antog utmaningen på ett utomordentligt sätt. Gång på gång ställde de upp för våra kunder och arbetade outtröttligt med att lösa flödesproblem, leverera fordon och hålla dem rullande.

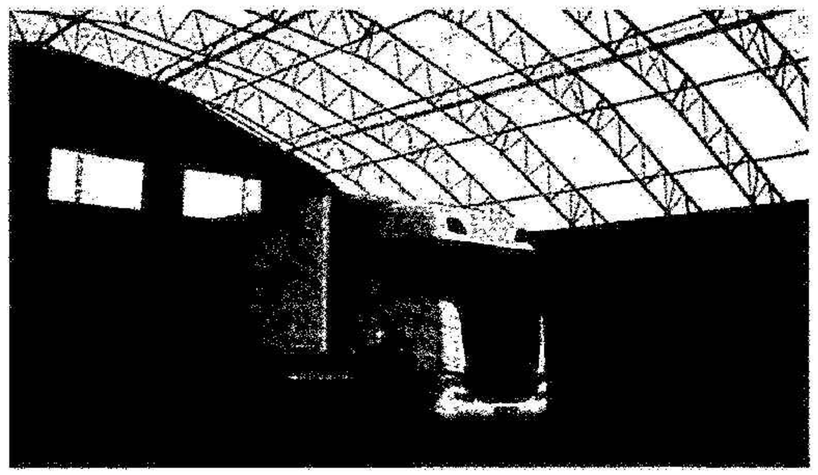
Här vill jag särskilt nämna våra medarbetare i Ukraina. Under svårast tänkbara omständigheter har de visat ett enastående engagemang för våra kunder och affärspartners. Efter invasionen gjorde Scanias team allt och lite till för att hålla verksamheten igång, bland annat genom att arbeta från källaren på kontoret i Kiev när luftvärnssirener tjöt och missiler träffade huvudstaden. Tack vare deras insatser kunde Scania hålla lastbilarna rullande i Ukraina så att landet kunde reparera viktig infrastruktur och upprätthålla transportvägarna till Europa. Trots kriget, fortsatte vi att investera i Ukraina och öppnade under 2022 en ny verkstad i regionen Brovary. Ukrainas utrikesminister berömde Scanias agerande och uppmanade andra svenska företag att följa vårt exempel och återuppta verksamheten i landet så snabbt som möjligt. Detta är inget mindre än ett hjältedåd och jag tycker att det säger något om andan inom Scania: ett företag som aldrig lämnar kunderna i sticket, hur tufft läget än är.

2022 innebar också slutet för vår närvaro i Ryssland, efter landets invasion av Ukraina. Vi har nu framgångsrikt avyttrat vår kommersiella och finansiella verksamhet i Ryssland och vår produktionsanläggning i Sankt Petersburg avvecklas. Att lägga ner verksamheten i Ryssland efter 29 framgångsrika och lönsamma år var ett stort beslut, men Rysslands agerande har gjort det omöjligt att fortsätta.

En milstolpe inom hållbarhet

Mitt bland alla utmaningar fanns också skäl att vara hoppfull. Trots upprepade ekonomiska chocker höll efterfrågan på transporter i sig, med stark återhämtning i efterfrågan på bussar. Under året har det också skett viktig utveckling i våra affärsområden. Vår tjänsteaffär växte med över 20 procent, där verkstadstimmar, digitala tjänster och reservdelsförsäljning alla visade stark tillväxt. Efterfrågan inom Power solutions har dubblerats på mindre än fem år och fortsätter att växa.

VD-ORD
Forts.



”Lanseringen av vår nya serie helelektriska lastbilar i juni var en milstolpe inom elektrifiering.”

Affärsområdet Financial Services fortsatte att göra ett enastående jobb under svåra förhållanden. Utrullningen av drivlinan Super fortsatte och även om leveranserna har gått långsammare än planerat har drivlinan fått väldigt positiva omdömen av kunder som har testat den. Alla medarbetare på Scania kan känna sig stolta över dessa insatser.

Ett flertal åtgärder togs för att lösa problemen i leveranskedjan under året. I det fjärde kvartalet tillsattes en dedikerad tvärfunktionell arbetsgrupp, vars enda uppgift var att säkerställa stabila flöden genom hela flödet och leveransförmågan framåt. I fjärde kvartalet 2022 kunde vi redan se resultat av arbetsgruppens utmärkta jobb, med ökade leveranser till våra kunder.

Framför allt behöll vi fokus på vårt övergripande syfte: att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Lanseringen av vår nya serie helelektriska lastbilar i juni var en milstolpe inom elektrifiering för Scania. Detta är vår första serie tunga elektriska fordon avsedda för regionaltransporter och lastbilarna har mottagits väl av kunderna, med stark efterfrågan och många förbeställningar. Lanseringen tar oss närmare att kunna erbjuda elektrifierade lösningar för alla typer av tunga transporter, från stadsdistribution till timmertransporter och gruvdrift. Genom att fortsatt följa vår plan för elektrifiering säkerställer vi inte bara vår framtida konkurrenskraft, utan även en minskning av koldioxid-utsläppen i enlighet med våra vetenskapligt baserade mål. Trots att vi ännu bara är i början av resan mot elektrifiering kunde vi under året se en positiv utveckling i efterfrågan och orderingången på helelektriska fordon, ladd-hybrider och hybrider som ökade från låga nivåer med nästan 400 procent.

Skapa motståndskraft

Instabiliteten som präglade året visar att vi behöver bygga in flexibilitet och motståndskraft i organisationen. Årets kanske viktigaste strategiska beslut var därför förändringar av vårt strategiska ramverk. Det nya ramverket säkerställer att vi som arbetar på Scania har gemensamt fokus på att verkställa vår strategi och uppfylla vårt syfte i alla delar av företaget. Ramverket framtidssäkrar också verksamheten genom att hjälpa oss med den flexibilitet och snabbhet som vår oförutsägbara omvärld kräver.

För att säkerställa att vår operativa modell stödjer strategin genomgår Scania en intern omvandling och vi börjar nu genomföra förändringarna så att de blir till en del av det dagliga arbetet. Scanias omvandling är också avgörande för att påskynda den pågående strategiska integreringen inom TRATON GROUP. Under 2022 tog vi stora steg inom TRATON mot en gemensam industriell organisation som kan nyttja den globala kompetensen och resurserna hos alla de fyra märkena i TRATON-familjen. Integreringen går bra och jag blir stolt när jag ser hur väl varumärkena samarbetar på alla nivåer och i alla funktioner. Scania har verkligen bidragit till den processen med det vi gör bäst: våra modulära principer, vårt systematiska arbetssätt, våra finansiella tjänster och vår förmåga att arbeta tvarfunktionellt.

I tider av omfattande förändring, när det känns som att allt omkring oss ändras, är det viktigt att komma ihåg att vissa saker består. Det gäller framför allt vårt syfte, och vi har nu ett strategiskt ramverk som konkretiserar det för alla Scanias medarbetare.

En annan del som alltid står fast är The Scania Way. Under många år har vi genom att agera i enlighet med våra värderingar byggt upp ett gott rykte och branschens kanske starkaste kundrelationer. Att hålla fast vid våra värderingar när vi förändrar verksamheten är inget hinder, utan snarare en förutsättning. Vårt nya strategiska ramverk speglar detta och säkerställer att The Scania Way fortsätter att vägleda oss i allt vi gör, nu och i framtiden.

En anpassningsbar, kreativ organisation ska också vara öppen för olika perspektiv. Därför är vårt program för mångfald och inkludering, Skill Capture, så viktigt för omvandlingen. Scania ska vara branschens riktmärke när det gäller mångfald och inkludering. Skill Capture styr oss i rätt riktning och säkerställer att Scania fortsätter att vara ett företag där en mångfald av röster och erfarenheter välkomnas och värdesätts.

Från ord till handling

När jag ser tillbaka på vad Scania har åstadkommit under året ser jag ett företag som följer upp sina ord med handling. De samarbeten vi har där vi tillsammans gör pilotförsök för att utveckla våra elektriska lastbilar är ett bra exempel. Att testa elektrifierade tunga fordon hos kunder i krävande driftmiljöer, som det kalla vinterklimatet i norra Sverige, bidrar inte bara till Scanias produktutveckling, det visar också att inget transportuppdrag är för tungt för att elektrifieras.

Våra stora framsteg i utvecklingen av digitala tjänster är ett annat exempel på hur Scania omsätter ord i handling. Bland de banbrytande datadrivna tjänster som Scania nyligen lanserat finns ProCare, vår digitala tjänst som övervakar fordonens skick i realtid och gör att kunderna proaktivt kan planera reparationer och undvika onödig ståtid. Verktyg som detta visar att Scania inte bara pratar om de nya affärsmöjligheterna inom digitala tjänster – vi utvecklar dem här och nu.

Vi ser på vårt eget hållbarhetsarbete på ett liknande sätt och följer upp det med hjälp av mål baserade på vetenskap och bevis. Vi var först i branschen med att anta science-based targets för dekarbonisering och under 2022 tog vi ytterligare ett stort kliv mot dekarbonisering genom att vara först med att sätta mål för leveranskedjan. De nya målen omfattar material i vår produktionsprocess som ger upphov till stora koldioxid-utsläpp: batterier, stål, aluminium och gjutjärn.

När vi nu lämnar ett utmanande år bakom oss, och fortsätter att förbereda vår verksamhet för nästa kapitel i Scanias historia, vill jag tacka alla i Scaniafamiljen – kunder, samarbetspartners, ägare och medarbetare – för uthålligheten och stödet under detta tuffa år. Genom att välkomna förändring, samtidigt som vi använder styrkorna i vår fantastiska organisation, är jag övertygad om att Scania kommer att stå ännu starkare och bättre positionerat att prestera för våra kunder.

Christian Levin
VD och koncernchef,
Scania och TRATON GROUP

20230525031132

Innehåll

12 Om Scania
14 Så skapar Scania värde
18 Ett hållbart transportsystem

VÅR VERKSAMHET

Genom att tillhandahålla premiumlösningar för transporter skapar vi varaktigt värde för Scanias intressenter under produkternas hela livscykel.

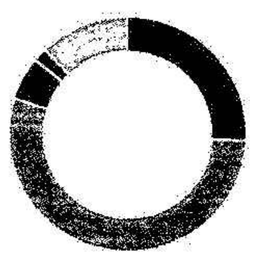
OM SCANIA

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

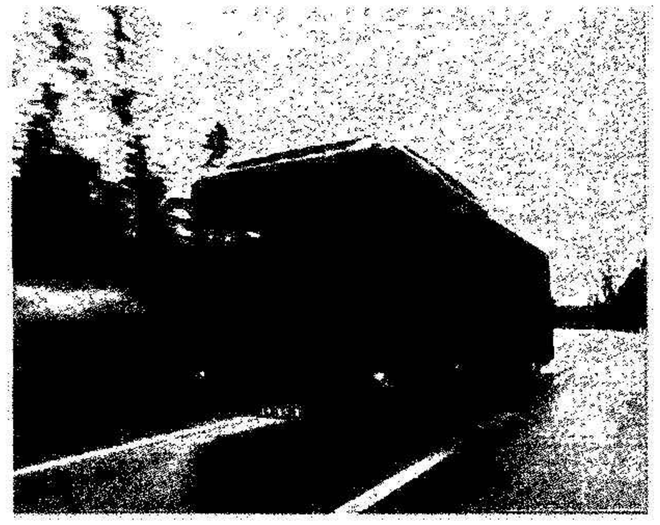
Lastbilar

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

Leveranser



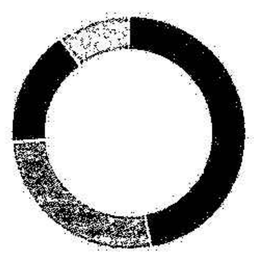
- Amerika* 26%
- Europa 54%
- Afrika och Oceanien 6%
- Eurasien 2%
- Asien 12%



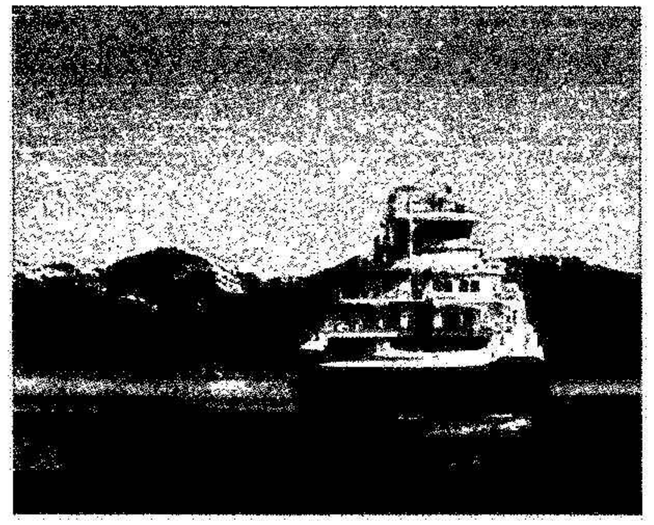
Bussar

Scania erbjuder ett komplett bussutbud för kollektivtrafikbolag och buss-reseföretag. Utbudet omfattar även system som fyller dagens mobilitets-behov i tätorter.

Leveranser



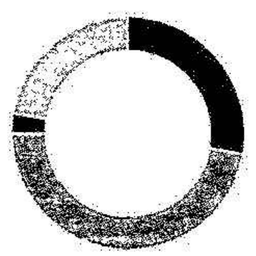
- Amerika* 47%
- Europa 27%
- Afrika och Oceanien 16%
- Eurasien 0%
- Asien 10%



Power solutions

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

Leveranser

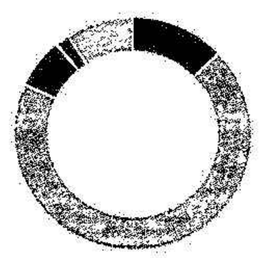


- Amerika* 28%
- Europa 47%
- Afrika och Oceanien 3%
- Eurasien 0%
- Asien 22%

Tjänster

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

Försäljning

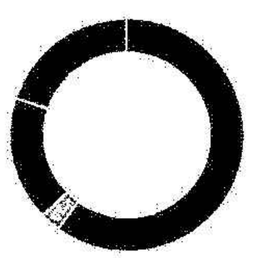


- Amerika* 13%
- Europa 69%
- Afrika och Oceanien 7%
- Eurasien 2%
- Asien 9%

Finansiella tjänster

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

Finansierade produkter



- Nya lastbilar 60%
- Nya bussar 3%
- Begagnade fordon 17%
- Övrigt 20%

* Avser Latinamerika

20230525053135

OM SCANIA
Forts.

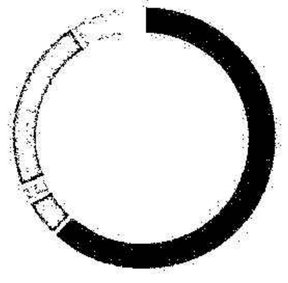
Med närmare 57 000 anställda i mer än 100 länder är Scania en global aktör. Vårt försäljnings- och servicenät är strategiskt placerat där kunderna behöver oss, oavsett var i världen de har sin verksamhet.

- Regionala produktcenter
- Produktionsenheter
- Forskning och utveckling
- Försäljning och service: lastbilar och bussar
- Försäljning och service: Power solutions

Scanias forskning och utveckling är koncentrerad till Södertälje, Sverige. Produktionen sker i Europa och Latinamerika, i anläggningar som globalt kan utbyta både komponenter och kompletta fordon. Regionala produktcenter finns i Afrika och Asien. Scania har också påbörjat byggnationen av en ny produktions-anläggning i Kina.

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

Nettoomsättning



Lastbilar	62%
Bussar	5%
Power solutions	2%
Serviceprodukter	22%
Begagnade fordon	6%
Övrigt	3%

SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE

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

VÅR AFFÄRSMODELL

Vi utgår ifrån vår affärsmodell för att skapa värde.

- ⊕ Kundens intäkter
- ⊖ Kundens kostnader
- ⊜ Kundens rörelseresultat

- ⊕ Scanias intäkter
- ⊖ Scanias kostnader
- ⊜ Scanias rörelseresultat

Öka kundens intäkter

Scanias högkvalitativa fordon och tjänster, optimerade med hjälp av driftdata insamlade från uppkopplade fordon, säkerställer bästa möjliga fordonstillgänglighet och ökar därmed kundens intäkter. För kunders verksamhet som är betingad av regler för koldioxidutsläpp eller deras egna ambitioner för hållbarhet, erbjuder Scania hållbara lösningar för att maximera deras intäkter.

Minska kundens kostnader

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

VÅRT SYFTE

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

VÄRDE FÖR VÅRA INTRESSENTER

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

Vi skapar värde för:

Våra kunder

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

Våra medarbetare

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

Förare

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

Leverantörer

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

Ägare och långivare

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

Transportekosystemet

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

Samhället

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

20230825083134

SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE

Forts.

Vår affärsmodell

Vår affärsmodell sätter kunden i centrum i allt vi gör. Vårt fokus är att lösa kundernas transportbehov med hjälp av kompletta lösningar som skräddarsys för varje behov och som ökar kundernas effektivitet och lönsamhet. Värdeskapandet för Scania är nära kopplat till värdeskapandet för kunderna. Det är bara genom att bidra till våra kunders lönsamhet som vi kan säkerställa vår egen lönsamhet.

Helhetssyn

För att kunna bidra till kundernas framgång behöver vi förstå hur deras verksamheter fungerar idag och i framtiden. Vi arbetar nära kunderna för att få en helhetssyn inte bara på deras behov, utan också deras kunders behov. Genom att kombinera denna helhetssyn med detaljerad kunskap om transportflödet i olika branscher kan vi skräddarsy lösningar för varje kunds behov.

Skräddarsydda lösningar

Scanias transportlösningar anpassas för att minska kostnaderna och öka intäkterna i varje kunds verksamhet. Målet är att eliminera slöseri och ineffektivitet i hela transportflödet med hjälp av skräddarsydda, hållbara lösningar. Utöver fordon omfattar vårt erbjudande tjänster såsom reparations- och underhållsavtal, digitala verktyg, finansiella tjänster och tank- eller laddinfrastruktur, allt anpassat till kundens behov.

Partnerskap

För att kunna skapa värde med skräddarsydda lösningar krävs ett nära samarbete med kunderna baserat på tillit och långsiktiga relationer. Utöver kunderna samverkar vi också med intressenter från hela transportekosystemet för att skapa förutsättningar för ett hållbart transportsystem.

Vår företagskultur: The Scania Way

Vårt värdeskapande är grundat i företagskulturen som vi kallar The Scania Way. Denna kultur genomsyrar verksamheten och bygger på Scanias kärnvärden, ledarskapsmodell och huvudprinciper, som speglar vårt sätt att tänka och vägleder oss i det dagliga arbetet och beslutsfattandet. The Scania Way hjälper oss att skapa värde för våra intressenter och att uppfylla Scanias syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

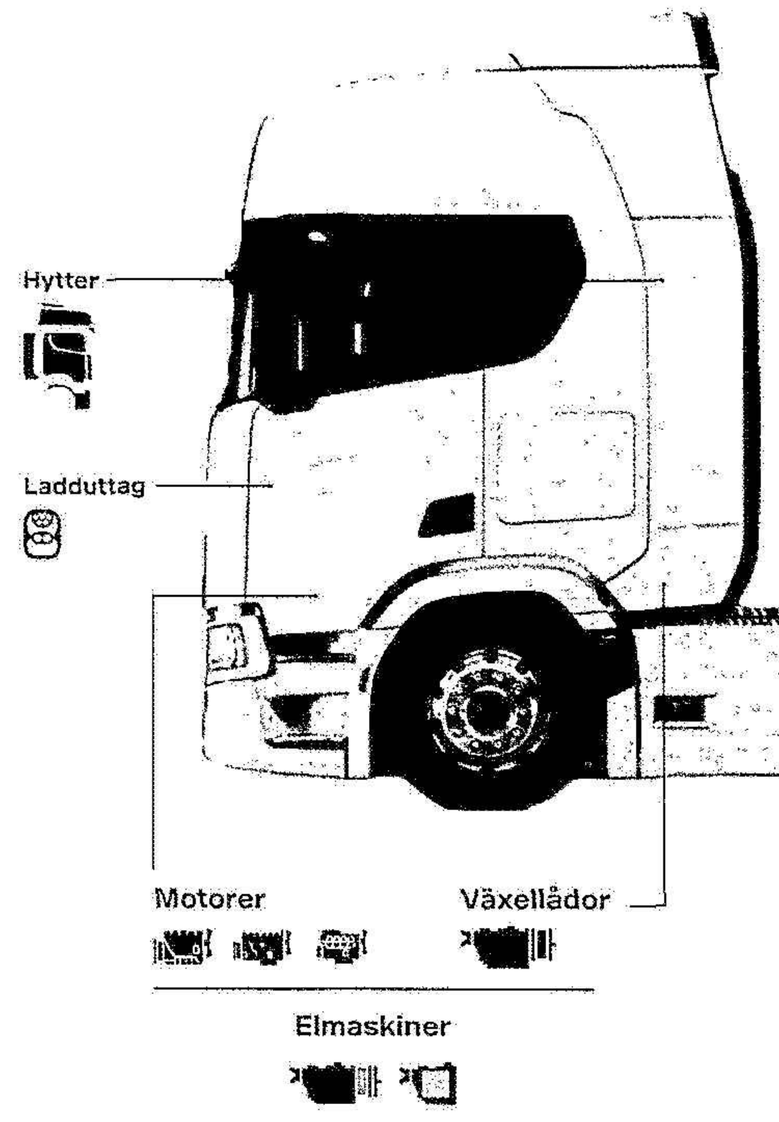
Våra framgångsfaktorer

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

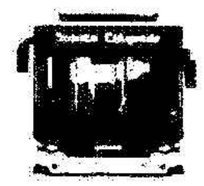
Vårt modulsystem

Möjligheten att skräddarsy transportlösningar bygger på Scanias modulsystem. Hela produktutbudet är moduluppbyggt, med gemensamma gränssnitt som gör det möjligt att kombinera olika komponenter och delar. Det gör att vi snabbt och enkelt kan skapa optimerade lösningar för olika kundbehov, användnings-områden och marknader, till exempel genom att anpassa lastförmågan eller motoreffekten.

Modulariseringen ger oss ett effektivt och flexibelt produktionssystem där vi på kort tid kan införa nya tekniska lösningar, introducera dem på marknaden och skala upp produktionen. Hybrid- och batterifordonen ingår i modulsystemet och kombinerar elfordonsteknik såsom batterier med andra väl beprövade komponenter från Scanias övriga lastbilsprogram. Vi tillämpar också modularisering för utformning av tjänster och mjukvara och inte bara för hårdvaran i våra fordon och motorer.



Lastbilar



Bussar

Power solutions

→ Läs mer om vårt modulsystem

Scanias modulsystem är världsledande både i och utanför fordonsbranschen vad gäller standardiseringen av produkter.

SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE
Forts.

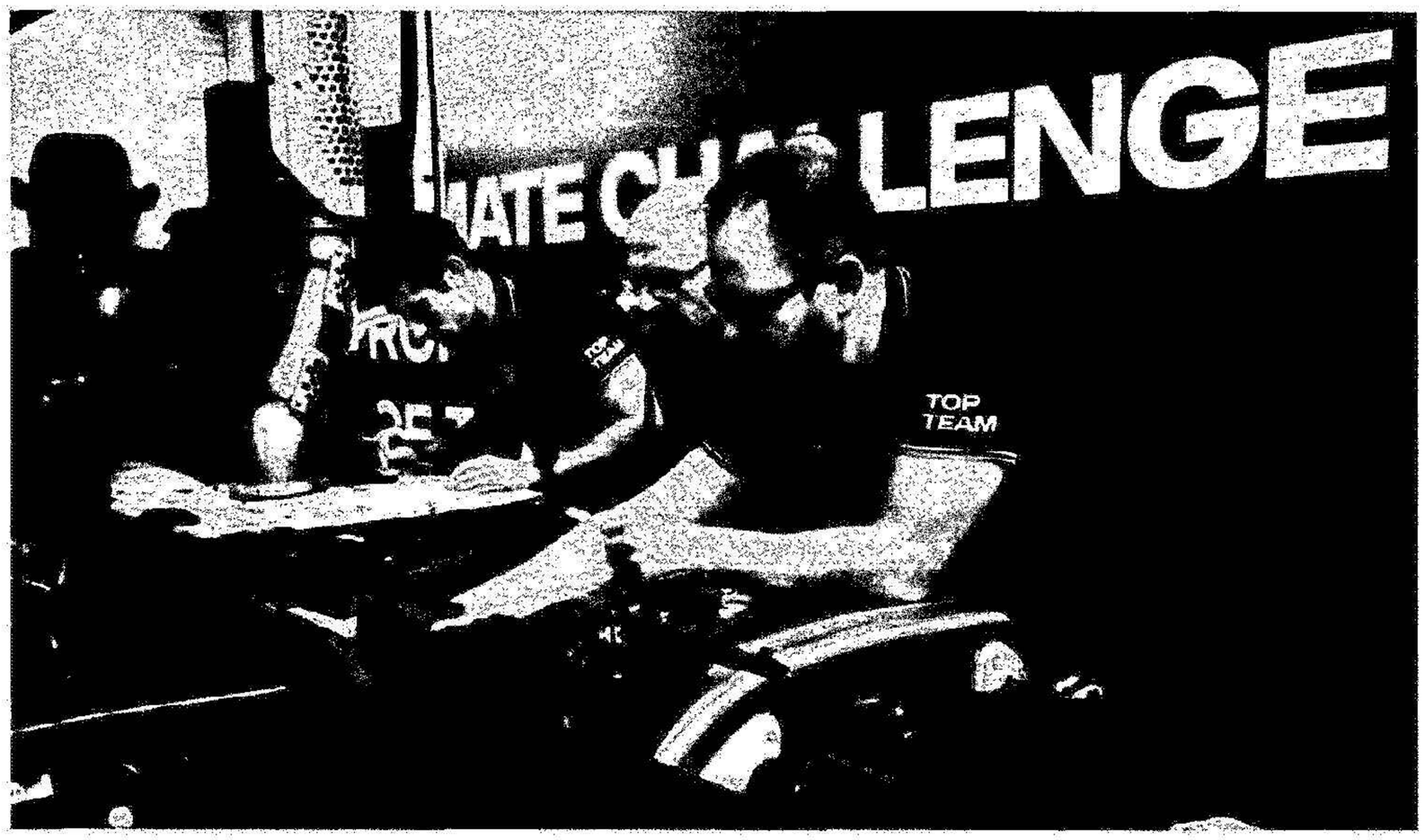
Vårt servicenät
Skräddarsydda tjänster är viktiga för Scanias värdeskapande. Vårt servicenät med strategiskt belägna återförsäljare och verkstäder i anslutning till viktiga transportvägar och logistikcentra ger oss direktkontakt med kunderna och god inblick i deras marknad och affärsbehov. Servicenätet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

Uppkopplade fordon
I dagsläget är ungefär 66 procent av Scanias 10-års rullande vagnpark uppkopplad. Den information som samlas in i samarbete med våra kunder och partners ger oss detaljerad data i realtid om fordonens prestanda, förarnas körsätt och kundernas transportflöden. Det ger oss också möjlighet att utveckla avancerade säljverktyg och smarta tjänster som sänker bränsleförbrukningen, maximerar tillgängligheten och ökar effektiviteten. Uppkoppling och datainsamling är viktiga förutsättningar för hållbara transporter. Realtidsinformationen ger oss exempelvis möjlighet att beräkna koldioxidutsläppen från kundernas fordon när de används. Den informationen behöver vi för att kunna uppfylla våra klimatmål och för att hjälpa våra kunder och kundernas kunder att nå sina mål.

Digitala tjänster
Datadrivna digitala tjänster är ett avgörande stöd för våra kunders transportverksamheter och blir än viktigare när tunga transporter elektrifieras. Med informationen från de digitala tjänsterna kan kunderna fatta proaktiva beslut om vagnparken, till exempel välja när och var ett fordon ska laddas eller när förebyggande fordonsunderhåll ska planeras in. Tjänsterna bidrar också till förbättrad hållbarhet, exempelvis genom att komponenter bara byts när det verkligen behövs.

Scanias utbud av digitala tjänster är utvecklat i samråd med kunderna och baseras på data från de uppkopplade fordonen. Tjänsterna är skapade för att hjälpa våra kunder att hålla verksamheten rullande och ligga steget före konkurrenterna. Ett exempel är Scania ProCare, en underhållstjänst som använder realtidsdata för att förutse och förebygga haverier. Med tjänsten övervakas fordonens skick kontinuerligt, vilket gör att vi kan vidta proaktiva åtgärder för att förhindra oplanerade stopp och därigenom öka tillgängligheten.

Via den digitala plattformen My Scania har kunderna smidig tillgång till alla Scanias webbtjänster på samma plats.



Top Team sätter serviceteknikern i centrum

Scania Top Team är en tävling som skapats för att kontinuerligt utveckla de tekniska färdigheterna, kunnandet, yrkesmässigheten och lagarbetet i våra verkstäder världen över. Serviceteknikerna förfinar sitt yrkeskunnande med en kombination av utbildning och lagarbete och tävlingen blir en oförglömlig och berikande erfarenhet för de deltagande lagen.

2022/23 års upplaga av Scania Top Team, med lag från 70 marknader och omkring 8 000 deltagare, har särskilt fokus på hållbarhet. Utöver tävlingsmomentet får deltagarna också möjlighet att fördjupa sina kunskaper på områden såsom koldioxidminskning i den rullande vagnparken, energieffektivitet och säkerhet i verkstaden. Vinnarna är inte minst Scanias kunder som får en ännu bättre verkstadsupplevelse.

20230525063135

SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE
Forts.

Scania skapar värde i alla delar av produkternas livscykel genom att minska de negativa konsekvenserna av verksamheten och samtidigt öka de positiva effekterna. Livscykel-perspektivet gynnar på olika sätt alla viktiga intressentgrupper.

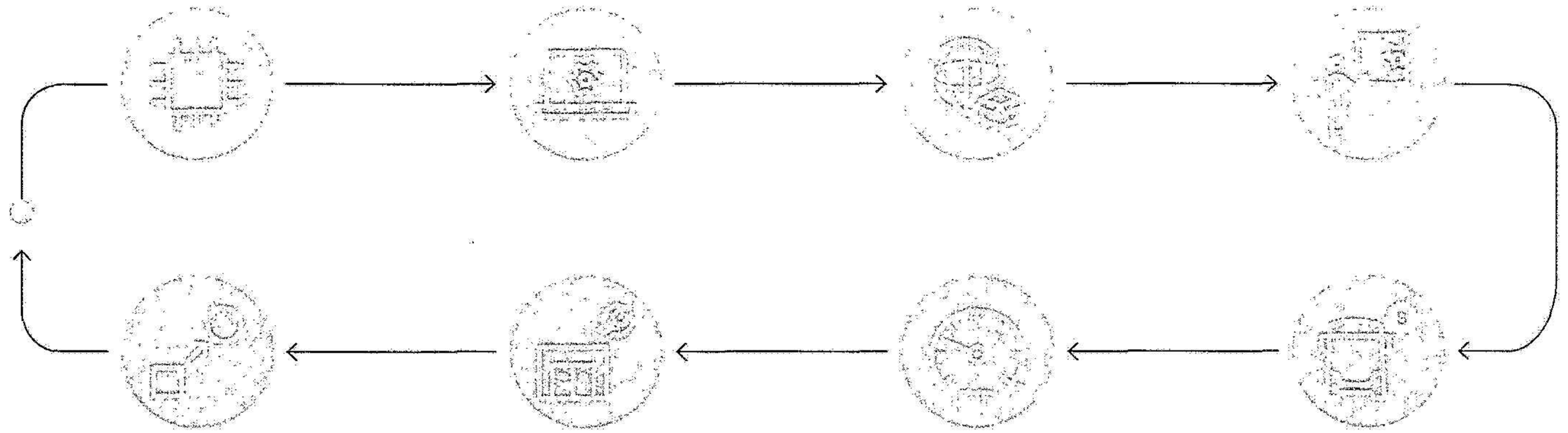
Våra produkters livscykel

Forskning och utveckling
Varje år investerar Scania betydande summor i forskning och utveckling för att kunna erbjuda transportlösningar som är effektiva och lönsamma för kunderna och hållbara för samhället som helhet.

Inköp
Vi är fast beslutna att öka transparensen och arbetar med våra leverantör för att få hela inköpskedjan hållbar vilket också omfattar att göra den mer cirkulär.

Logistik
Vi arbetar kontinuerligt med att eliminera slöseri, förbättra energieffektiviteten och minska utsläppen från våra logistikflöden, samtidigt som vi verkar för sunda arbetsvillkor för förare.

Produktion
Vi minskar koldioxidut-släppen från våra produktionsanläggningar och säkerställer att arbetsmiljön är säker och hälsosam.



Försäljning
Våra säljare samråder med kunderna för att säkerställa att varje produkt optimeras för transportuppgiften och att miljöpåverkan minimeras.

Drift
Våra transportlösningar möjliggör effektiva och tillförlitliga transporter av människor och gods, vilket främjar den sociala och ekonomiska utvecklingen.

Tjänster
Våra tjänster förbättrar kundernas effektivitet och tillgänglighet, minskar bränsleförbrukningen och utsläppen, höjer säkerheten och ökar produkternas livslängd.

Uttjänta produkter
Vi eftersträvar en cirkulär livscykel, där delar och material från uttjänta Scaniaprodukter åter-används eller återvinns.

ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Hållbara transporter handlar inte bara om dekarbonisering, utan också om att uppfylla människors och samhällets behov i alla delar av transportekosystemet.

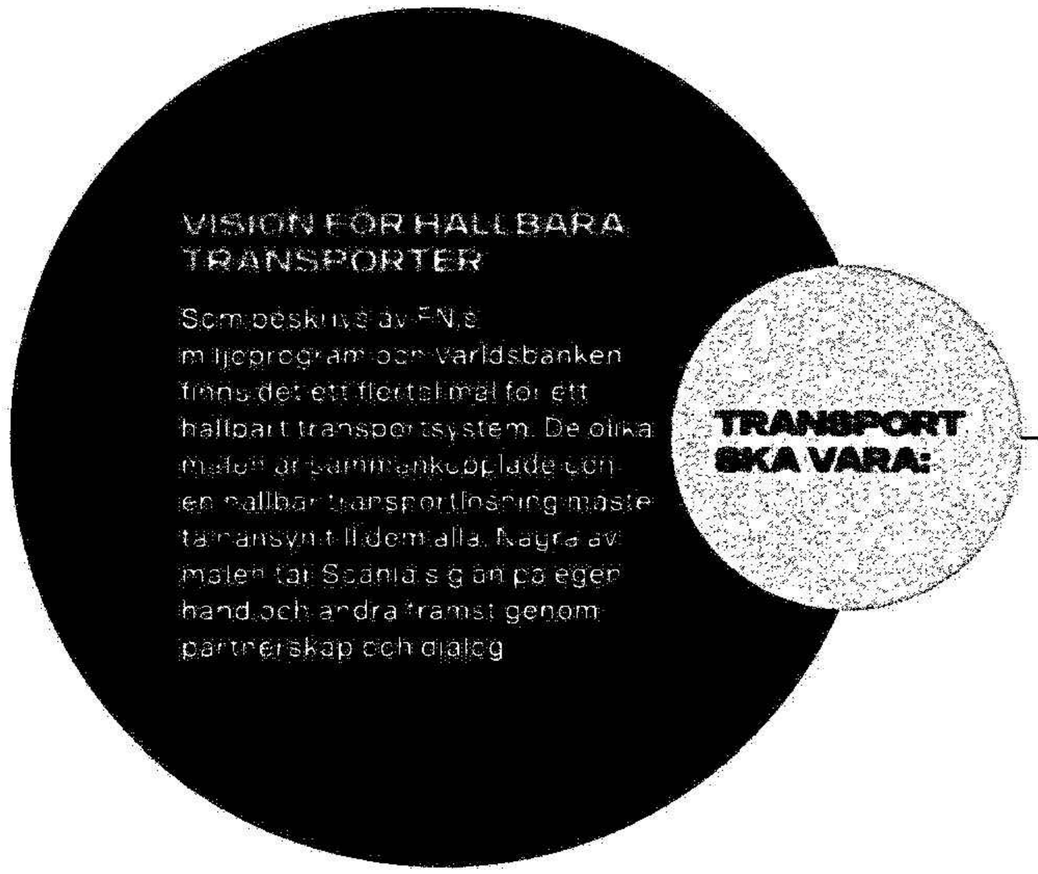
De globala trender vår bransch står inför och de olika sätt som transporter påverkar världen är starkt sammankopplade. Ett verkligt hållbart transportsystem måste ta hänsyn till denna helhet – människan, samhället och miljön.

Ett effektivt transportsystem är en av förutsättningarna för ett väl fungerande samhälle. Ett smidigt flöde av gods och människor gynnar den sociala och ekonomiska utvecklingen. Det tryggar matförsörjningen, ger tillgång till utbildning och minskar fattigdomen. Transporter är på så sätt en positiv kraft. Samtidigt har dagens transportsystem negativa konsekvenser. Transporter står för en stor del av koldioxidutsläppen och orsakar luftföroreningar, trängsel och trafikolyckor. Dagens system är inte heller fullt inkluderande då alla människor inte har tillgång till effektiva transporter.

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

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

För Scania är det självklart att framtidens transporter är dekarboniserade, rena och säkra. Som företag har vi en möjlighet – och ett ansvar – att leda denna omställning. För att skapa ett hållbart transportsystem som uppfyller de komplexa och sammanvävda behoven hos människor, samhälle och miljö måste vi se till helheten. Vi behöver samarbeta inom fordonsbranschen och i hela ekosystemet.



Inkluderande

Alla människor ska ha tillgång till transporter, även de som av olika anledningar inte kan nyttja dagens system. Transportlösningarna ska också vara utformade så att tillgången inte skiljer mellan könen.

Säker

Transporter ska vara säkra, inte bara för föraren och passagerare, utan också för övriga trafikanter, såsom fotgängare, cyklister och andra fordon. Begreppet säkerhet sträcker sig också bortom fysisk säkerhet. En transportlösning som upplevs som osäker av vissa grupper är därför inte tillgänglig för alla.

Hälsosam och ren

Transporter ska vara rena med minsta möjliga påverkan på människors hälsa. Fordon med lägre utsläpp bidrar till en renare miljö med mindre kväveoxid, svaveloxid och sotpartiklar, särskilt i städer. Hållbara transporter kan också gynna den mentala hälsan genom att minska stress och andra problem som uppstår till följd av trafikbuller och trängsel på vägar och i färdmedlen.

Dekarboniserad

Ett hållbart transportsystem ska vara dekarboniserat. Det innebär att vi behöver bryta beroendet av fossila bränslen genom att övergå till förnybara energikällor. En koldioxidminskning i den takt och omfattning som Parisavtalet anger kräver snabba och genomgående förändringar av infrastrukturen för transporter och energi. För en sådan omställning behövs djärva och samordnade åtgärder i hela transportekosystemet.

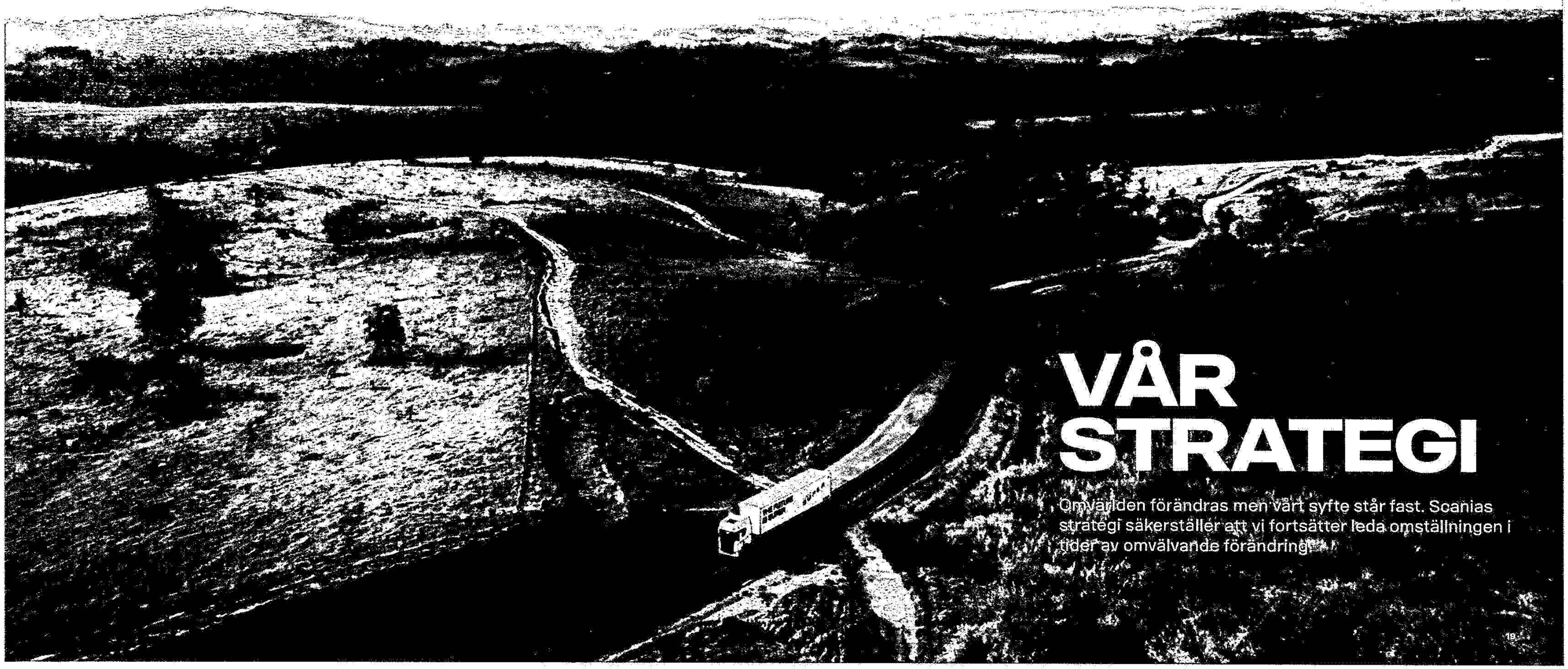
Effektiv

Transportsystemet behöver effektiviseras fortlöpande. I hela värdekedjan förekommer alltjämt ineffektivitet av olika slag. Transportflödena kan effektiviseras om de utformas för att uppnå högre energieffektivitet baserad på realtidsdata. Rutter kan optimeras, fyllnadsgraden förbättras och produkter och tjänster kan förfinas ytterligare – allt för att minimera resurs-åtgången för transporterna av gods och människor.

20230525031136

Innehåll

20 Krafter som formar transportsystemet
21 Framtidsmodeller: tre scenarier för transporter
22 Vår strategi
23 Våra målsättningar
24 Vår operativa modell



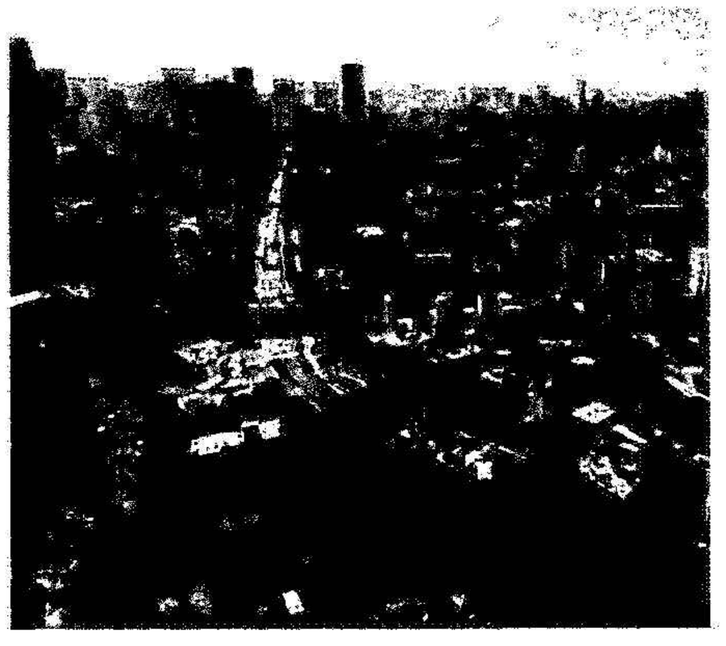
VÅR STRATEGI

Omvärlden förändras men vårt syfte står fast. Scanias strategi säkerställer att vi fortsätter leda omställningen i tider av omvälvande förändring.

KRAFTER SOM FORMAR TRANS-PORTSYSTEMET

Globala krafter för med sig nya risker och utmaningar för vår bransch – men även nya möjligheter.

Globala trender och ny teknik är krafter som omvandlar fordonsbranschen och leder till stora förändringar i Scanias affärsmiljö. Vår strategi har utvecklats som ett svar på riskerna och möjligheterna som dessa trender skapar för Scanias verksamhet.



Klimatförändringar

Jordens klimat är nära en brytpunkt som kommer överskridas om den globala uppvärmningen fortsätter i nuvarande takt. Under 2022 publicerade FN rapporter som varnar för att fönstret för att undvika oåterkallelig och katastrofal klimatförändring snabbt håller på att stängas. De globala utsläppen måste halveras till 2030 för att den interna-tionella överenskommelsen om max 1,5 graders uppvärmning ska hålla, men utsläppsnivåerna ökar fortfarande. Enligt IEA:s (International Energy Agency) rapport om energiläget i världen kan koldioxidnivåerna komma att nå sin topp under 2025 eftersom höga energipriser pressar länder att övergå till renare energi. Rapporten varnar dock för att det inte är tillräckligt för att undvika allvarliga klimatkonsekvenser.

Nu krävs omedelbara och gemensamma insatser. FN hävdar att om vi inte globalt vidtar tillräckliga åtgärder för att minska utsläppen kommer det enda sättet att undvika de värsta konsekvenserna av klimatkrisen vara en omvälvande förändring av samhället.

Viktiga frågeställningar
Vad blir konsekvenserna av klimatförändring och förluster av biologisk mångfald?

Politiska och ekonomiska skiften

Det politiska landskapet har blivit alltmer polariserat. Globaliseringen förefaller vara på tillbakagång, med nationalistiska och populistiska krafter som eldar på de geopolitiska spänningarna och skapar en mer regionaliserad, splittrad värld. Det finns risk att det fragmenterade politiska läget hindrar världen från att kollektivt agera på akuta globala problem såsom klimatförändring.

Utöver politisk instabilitet ser vi också ekonomisk volatilitet. Situationen har förvärrats av kriget i Ukraina, som bidragit till stigande energi- och råvarupriser. De påföljande störningarna i leveranskedjan påverkar många branscher, däribland transportbranschen.

Viktiga frågeställningar
Hur kommer världen att reglera och hantera globala resurser? Hur kommer energiomställningen att fortskrida?

Sociala förändringar

Ojämlikheten i samhället vad gäller exempelvis resursanvändning, inkomst, hälsa, utbildning och arbete är utbredd och ökar. Klimatförändringen kommer sannolikt att fördjupa klyftorna och leda till större spänningar med risk för social oro och konflikt.

Ändrade sociala mönster har också lett till ökad urbanisering, vilket sätter press på infrastrukturen och ökar riskerna kopplade till luftförorening, folkhälsa, trafiksäkerhet och ojämlikhet. Brott mot mänskliga rättigheter och korruption i globala leveranskedjor är andra exempel på allvarliga samhälleliga utmaningar som utgör betydande hot mot den ekonomiska och sociala utvecklingen, liksom mot dekarboniseringen.

Allmänhetens attityd gentemot företag förändras också. Företag förväntas i allt högre grad ta ställning i angelägna frågor och agera därefter.

Viktiga frågeställningar
Kan vi säkerställa en rättvis omställning till en hållbar framtid?

Skiften i teknik och affärsmiljö

Teknikutvecklingen har djupgående påverkan på såväl samhället som transportbranschen. Innovation inom elektrifiering, automation och uppkoppling möjliggör omställningen till hållbara transporter och banar väg för effektivare och säkrare transportsätt.

Innovationen omvandlar även affärsmiljön genom ökad digitalisering och framväxande ny teknik som skapar möjligheter såväl som ny konkurrens. Det har påverkat företag i transportbranschen att ändra sin affärsmodell och hitta nya sätt att skapa värde genom att erbjuda lösningar och tjänster.

Med den ökade digitaliseringen kommer också en osäkerhet om dess framtida utveckling. Tekniken kan gå i riktning mot globala standarder, men också mot öppna system och decentralisering.

Viktiga frågeställningar
Hur snabb och hur internationell blir den tekniska innovationen? Hur kommer resursbrist att påverka tekniken och de nya affärsmodellerna?

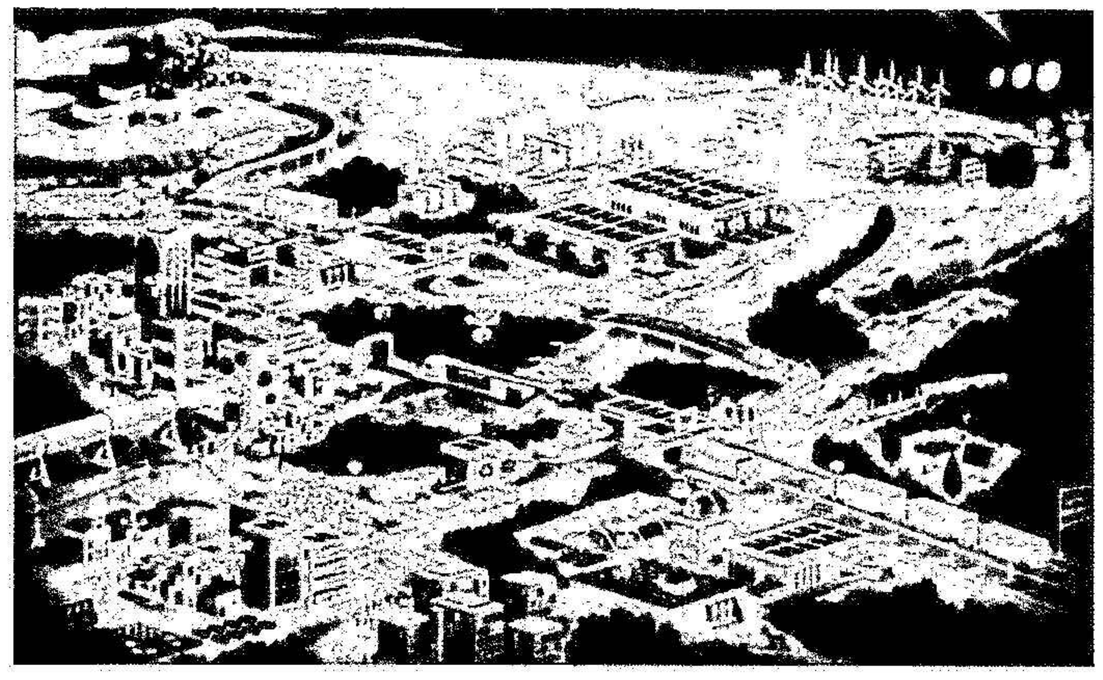
20230525083137

FRAMTIDSMODELLER: TRE SCENARIER FÖR TRANSPORTER

I en osäker och oberäknelig värld är det viktigt att vara förberedd för olika framtidsscenarier.

Med utgångspunkt i de krafter som påverkar fordonsbranschen utforskar Scania hur förhållandena för företag och samhället i stort kan utvecklas i framtiden genom ingående scenarioarbete. Den scenariebaserade analysen används i vår strategiska process och vi uppdaterar scenarierna varje år som en del av strategiprocessen. Analysen hjälper oss att avgöra om Scanias nuvarande strategi är anpassad och motståndskraftig för den framtidsutveckling vi kan förvänta oss. Den kartlägger frågor som vi behöver förstå, inklusive teknik, kunnande, färdigheter, produkter och lösningar som krävs för att behålla konkurrenskraften. Beroende på hur nuvarande trender utvecklas har Scania tagit fram tre sannolika scenarier för år 2040, alla med olika påverkan på framtidens transportekosystem. Scenarierna tar hänsyn till klimatrisker och varje scenario är kopplat till en förväntad, långsiktig global temperaturökning. Eftersom vi inte kan veta med säkerhet hur framtiden ter sig, och eftersom vilket som helst av de tre scenarierna kan bli verklighet, måste vi vara garderade i alla tre utfall för att säkra Scanias konkurrenskraft i transportbranschen.

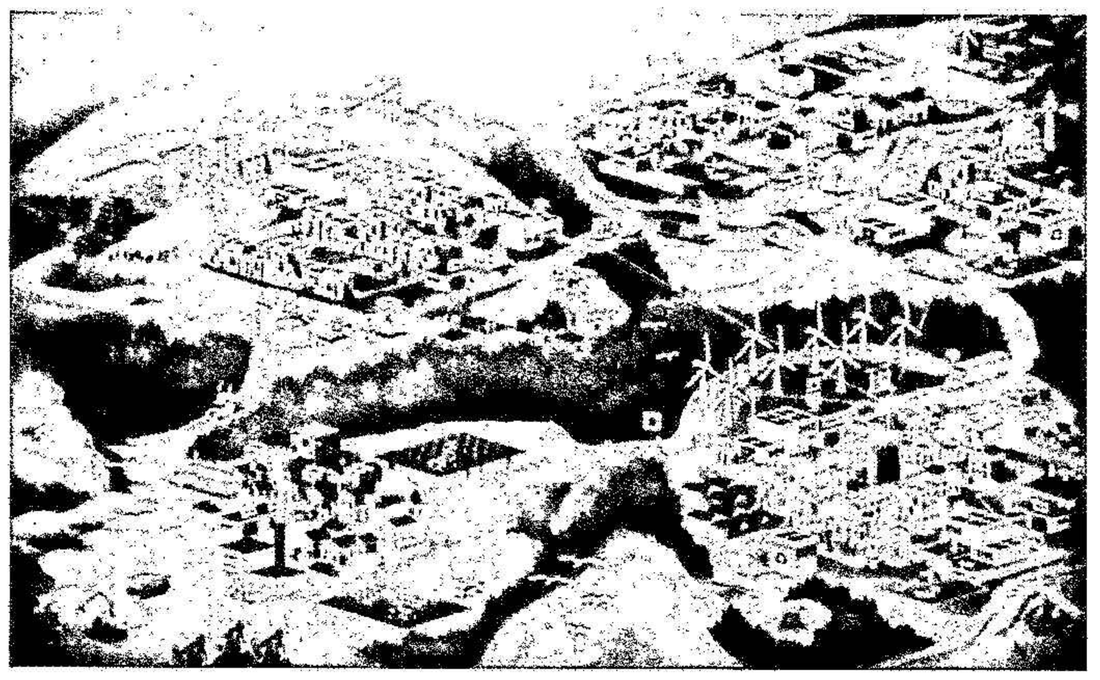
→ Läs mer om vårts scenarioarbete på sidan 56



Scenario

Biosfär i fokus

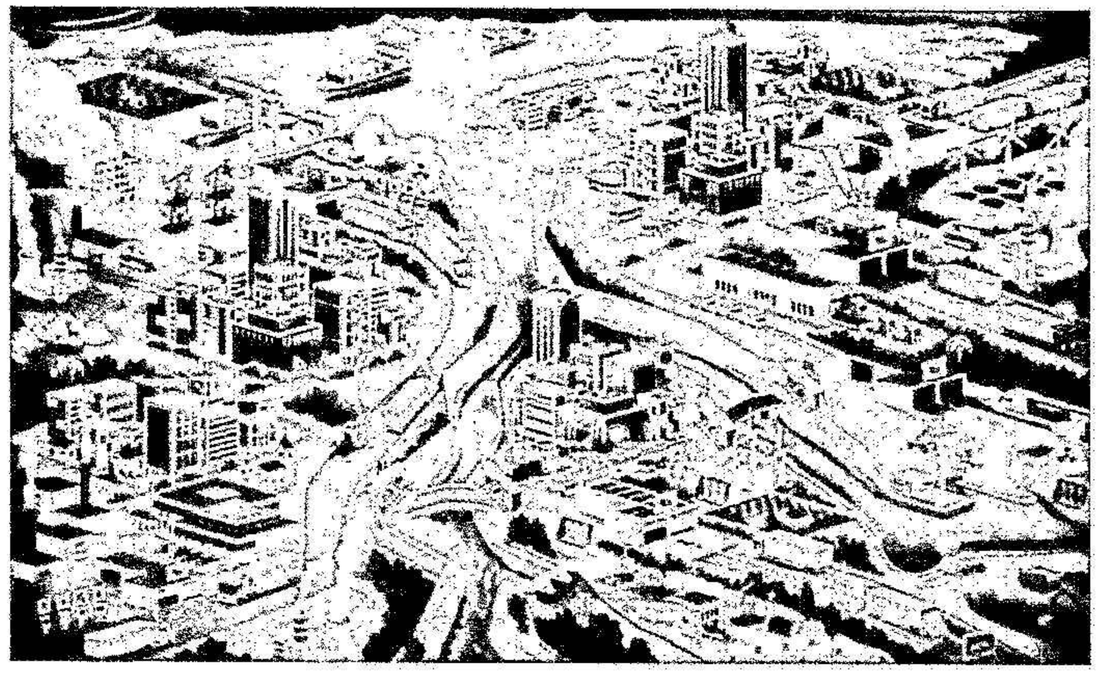
Global temperaturökning: <2°C
En värld där ledarna inom hållbarhet styr det globala ramverket mot en ekonomi med fokus på biosfären. Globala tekniska överenskommelser skapar en gemensam spelplan där lösningar konkurrerar om att hantera problemen. Elektrifierade transport-system har tagit över i hållbara globala och regionala flöden.



Scenario

Lokalt fokus

Global temperaturökning: 2–2,75°C
En värld med lokala återbruksekonomier och virtuella gemenskaper, med marginaliserade regeringar. Tekniken är öppen och småskalig, med decentraliserade, digitala finanssystem i olika länder. Omställningen av transportsystemet haltar och efterfrågan på transporter minskar kraftigt.



Scenario

Skilda vägar

Global temperaturökning: >3°C
En polariserad värld där starka maktfokuserade nationer leder sina block. De starka nationerna har vitt skilda sätt att prioritera och lösa problem och tvingar mindre grannländer att följa regionala standarder. Transportsystem, bränslen, standarder och resurser är regionala och blockspecifika.

VÅR STRATEGI

Vår strategi säkerställer att vi uppfyller vårt syfte och skapar värde för Scanias intressenter i en föränderlig värld.

Scanias strategi grundar sig i en klar förståelse av den värld vi verkar i och hur denna kan komma att utvecklas i framtiden. Strategin formas av standig dialog med våra intressenter, insikter om vår livscykelpåverkan, scenario-baserad analys, riskbedömningar och vetenskaplig forskning.

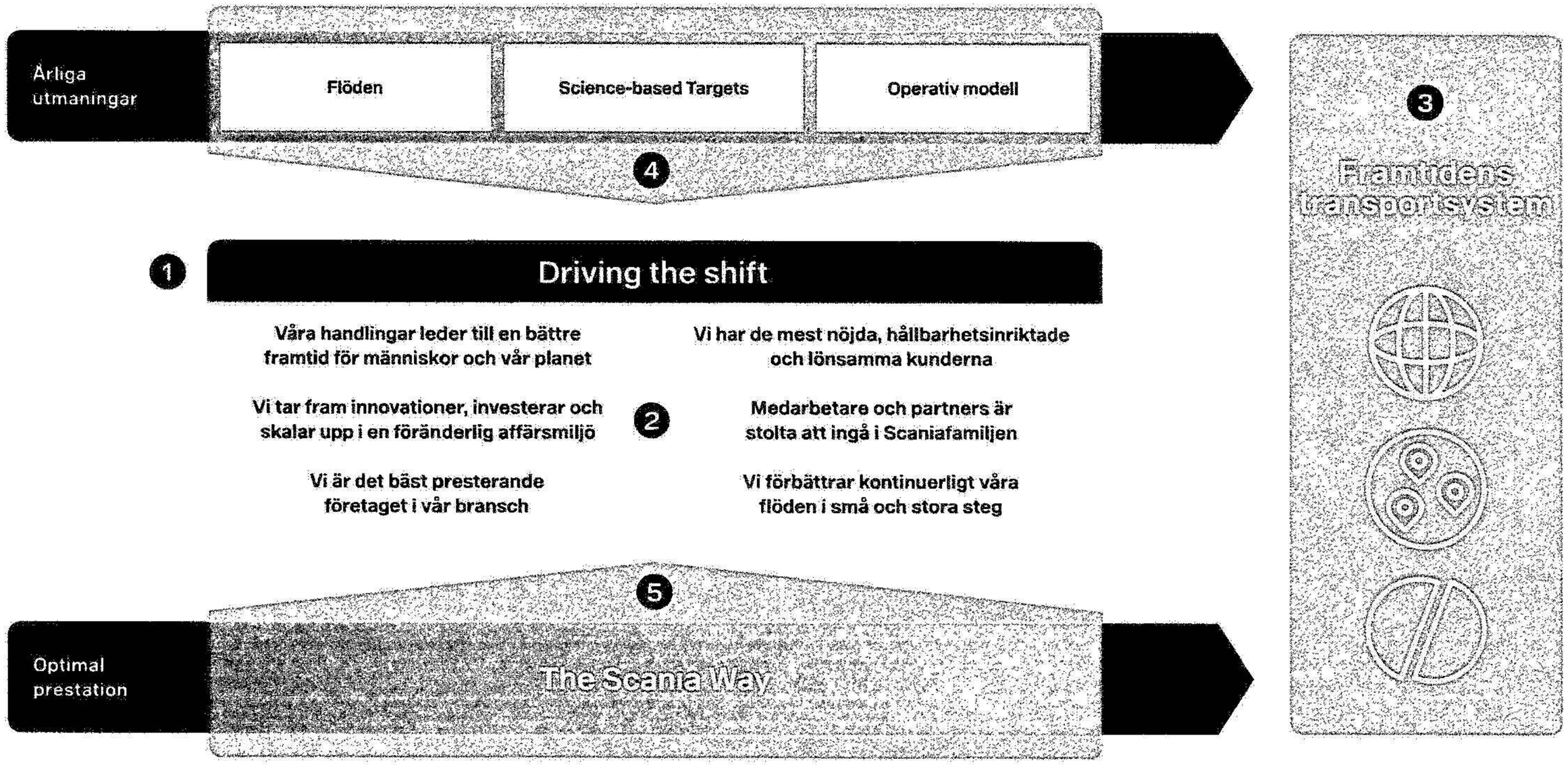
Strategin ska säkerställa att Scania ligger i framkant när affärsmiljön förändras och stödja den omställning som krävs för att stå som vinnare i tider av osäkerhet. Vår strategiska inriktning har utgångspunkt i visionen om ett framtida transportekosystem som bygger på elektrifierad, autonom och uppkopplad teknik, med nya typer av kunder och affärsmodeller där kunderna i allt högre grad efter-frågar transporter som en tjänst. Denna strategiska inriktning speglas i Scanias målsättningar, som kopplar våra mål till vårt syfte och gör strategin konkret och verkställbar.

En strategi i förändring

Scanias strategiska inriktning står fast, men under 2022 gjorde vi några förändringar av vårt strategiska ramverk som gäller fullt ut från 2023:

- Målsättningar: vi införde mål, kopplade till vårt syfte, som säkerställer fokus på verkställande i hela verksamheten.
- Årlig strategisk process: för att hålla jämna steg med de snabba förändringarna i vårt ekosystem kommer vi att utvärdera och uppdatera strategin årligen.
- Viktiga utmaningar för året: våra viktigaste utmaningarna för att på kort sikt kunna fullfölja vår strategi.

Scania affärsstrategi 2023+



1. Scanias syfte är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem som både är lönsamt och bättre för miljön och samhället i stort.
2. Vi förtydligar vårt syfte genom sex målsättningar som gör att vi kan koppla våra mål till syftet.
3. Vår syn på framtidens transportekosystem i de olika scenarierna påverkar affärsbesluten vi fattar idag.
4. De årliga utmaningarna hjälper oss att lösa kortsiktiga frågor som är avgörande för att vi ska nå våra mål.
5. Optimal prestation uppnår vi genom att leverera här och nu såväl som i framtiden. The Scania Way är ett viktigt verktyg på vägen dit och utgör grunden för vår strategi.

20230525031158

VÅRA MÅLSÄTTNINGAR

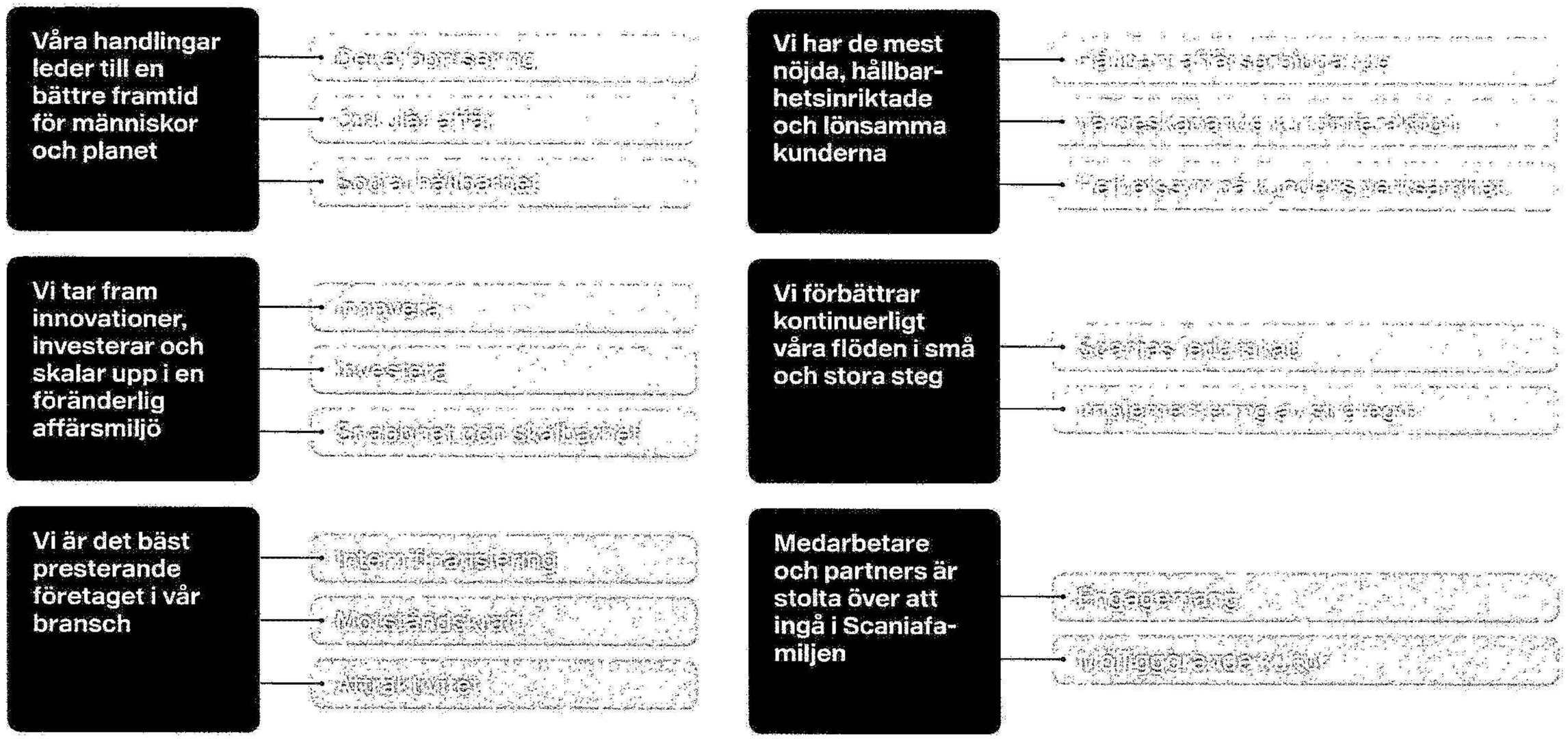
För att kunna uppnå ett hållbart transportsystem behövs engagemang i hela organisationen. Vi vill att alla medarbetare, oavsett nivå, ska förstå hur de kan bidra till att leda omställningen.

För att förtydliga vårt syfte och stärka sambandet mellan aktiviteter i våra arbetslag och den strategiska inriktningen har vi tagit fram sex målsättningar. Målen ska göra vårt syfte mer konkret och tillämpbart genom att uttrycka det som sex målsättningar.

Varje mål har egna viktiga påverkansområden som ofta hänger ihop. Områdena tydliggör var vi kan göra störst skillnad baserat på våra intressenters prioriteringar. Områdena kan ändras över tid allteftersom omständigheterna förändras.

Vår ambition är att noggrant följa måluppfyllelsen och identifiera utmaningar och förbättringsmöjligheter. Vi utvecklar för närvarande nyckeltal för detta.

Företagsmål och viktiga områden för påverkan



Våra målsättningar är tätt kopplade till Scanias syfte och har introducerats för att säkerställa fokus på genomförandet i hela verksamheten. Vi kommer använda oss av nyckeltal för att noga kunna följa upp att vi fortskrider mot våra mål.

VÅR OPERATIVA MODELL

Ett förändrat affärslandskap kräver nya sätt att arbeta. Som ett stöd för vår strategi har vi utvecklat en operativ modell som säkerställer att vi drar nytta av nya möjligheter och kan leverera det som kunderna behöver.

De omvälvande tekniska framsteg som förändrar vår bransch för med sig nya affärsmöjligheter, men också ny konkurrens. För att lyckas i detta nya affärslandskap krävs att vi tänker och agerar som ett uppstartsföretag – lättrörligt och flexibelt – och snabbt anpassar oss till förändringar.

Vår nya operativa modell är utformad för att stödja denna affärsomvandling. Med den nya modellen är verksamheten bättre lämpad att snabbt utveckla och skala upp ny teknik och innovativa affärsmöjligheter som underlättar för våra kunder.

Vi har också ändrat organisationens struktur och styrning för att bättre passa den nya operativa modellen. Det nya styrsystemet är baserat på värdeflöden, med tvärfunktionella arbetslag med delegerat beslutsfattande.

Följer våra värderingar

När vi nu övergår till ett tvärfunktionellt flödesbaserat arbetssätt, utforskar nya marknader och utvecklar nya affärsmodeller och lösningar är The Scania Way alltjämt grundpelaren som allt vilar på. För att fungera med framtidens behov måste vi dock standigt utvärdera och utveckla denna företagskultur. Det kan exempelvis innebära att vi behöver utvidga tolkningen av vissa principer. The Scania Way behöver vara både flexibel och beständig för att vi ska kunna följa våra värderingar.

→ Läs mer om vår bolagsstyrning på sid 42

”Förändring innebär inte att börja om från början. I en föränderlig tid är det viktigare än någonsin att vi håller fast vid våra grundläggande värderingar.”

Jeanna Tällberg, Scania Executive Vice President och Head of People & Culture

20230523083139

VÅR OPERATIVA MODELL
Forts.

TRATON GROUP: tillsammans är vi starka

Precis som vi anpassar Scania för framtiden förändras också vårt moderföretag. TRATON GROUP ändrar sin operativa modell för en integrering av Scania och övriga märken inom gruppen och möjliggör därmed synergier och en investeringsförmåga som blir avgörande för att leda omställningen till hållbara transporter.

Scanias ställning som en del av TRATON GROUP är en grundpelare i vår strategi. Genom att samarbeta med övriga märken inom TRATON GROUP; MAN, Volkswagen Truck & Bus och Navistar kan vi utnyttja vår gemensamma styrka, kunskap och teknik och göra satsningar i en skala som vi inte hade klarat av på egen hand.

Dessa fördelar kommer att stärkas ytterligare tack vare de operativa förändringar av TRATON GROUP som genomförs för att fördjupa integreringen av de fyra märkena. Förändringarna gör det möjligt för TRATON att dra nytta av storskaligheten, investera i nödvändig teknik och infrastruktur och arbeta med den lättrörlighet och snabbhet som krävs i det nya affärslandskapet.

Med en tydlig samarbetsanda kommer TRATON GROUP verka som en grupp för att skapa mer värde för kunderna genom de olika märkena. Förändringarna kommer att sänka kostnaderna per producerad enhet, öka effektiviteten och snabba på marknads-introduktioner av nya produkter, system och komponenter för samtliga märken.

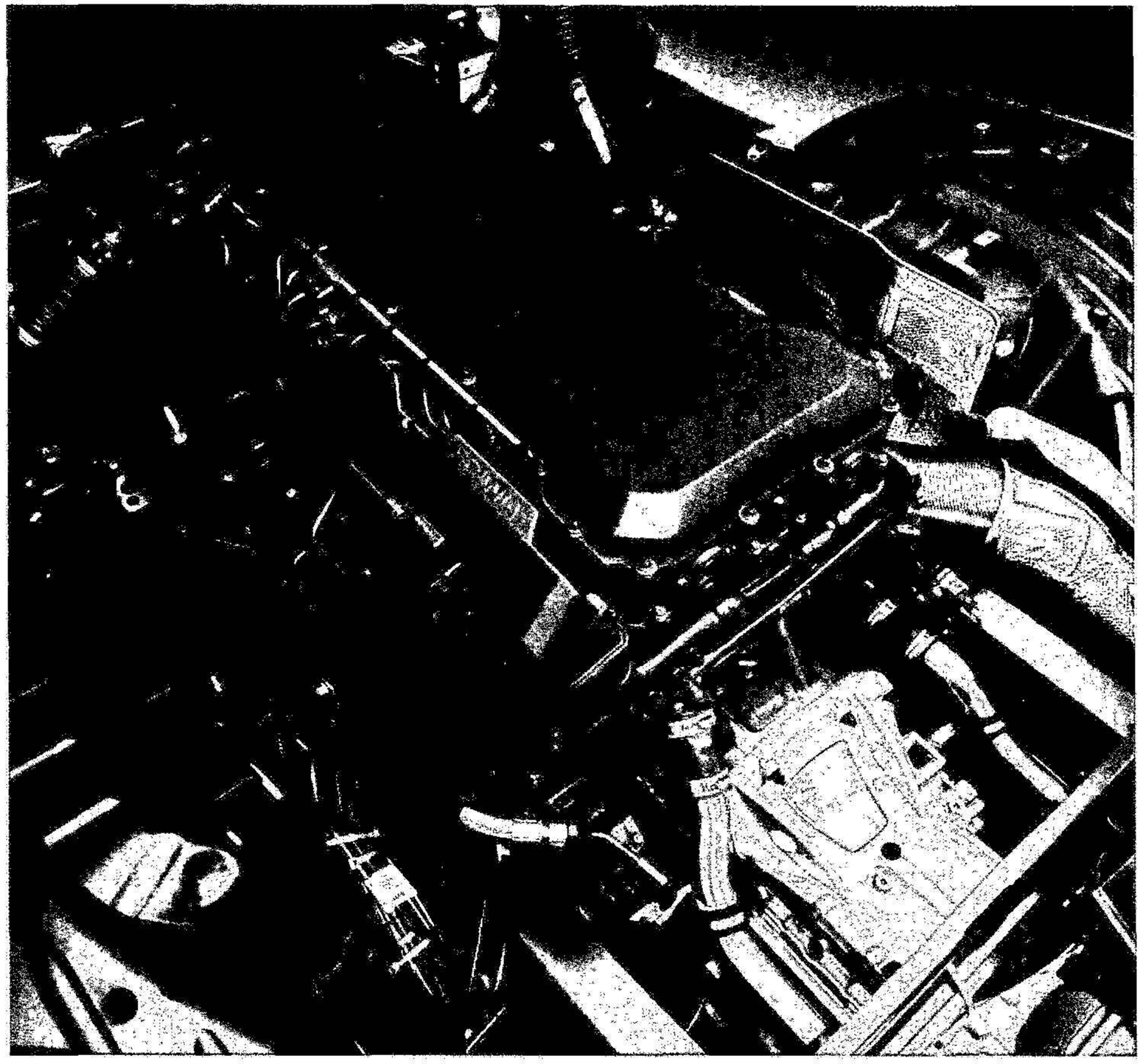
Bygger på Scanias modulprinciper

En av de stora förändringarna är utvecklingen av ett gemensamt modulsystem för TRATON GROUP som kommer att användas av samtliga märken. Det nya gemensamma systemet kommer att baseras på Scanias modulprinciper och ska ge märkena tillgång till marknadsledande modulteknik som kan skräddarsys för respektive märkes kundbehov.

Modulplattformen innebär att märkena kan dela komponenter och använda standardiserade gränssnitt så att olika kundbehov kan uppfyllas kostnadseffektivt. Det gör att alla märkena snabbt kan införa, lansera och skala upp ny teknik.

Common Base Engine: en modell för framtiden

Modularitet och gemensamma plattformar inom TRATON GROUP är väsentliga framtida framgångs-faktorer. Gruppen har redan visat vad som är möjligt när märkena samarbetar, i och med lanseringen av 13-liters motorn Common Base Engine (CBE) som kommer att användas i märkenas tunga nyttofordon. Först ut var Scania och med CBE:n i den nya Super-drivlinan sätter den en ny branschstandard för energieffektiviteten i tunga fordon. Den fördjupade integrationen inom TRATON GROUP med ett gemensamt modulsystem kommer att bana väg för liknande framtida projekt för alla viktiga komponenter, däribland chassier och hytter.



Innehåll

27 Vårt hållbarhetsfokus
28 Dekarbonisering av leveranskedjan
30 Våra science-based targets

FÖR MÄNNISKAN OCH VÅR PLANET

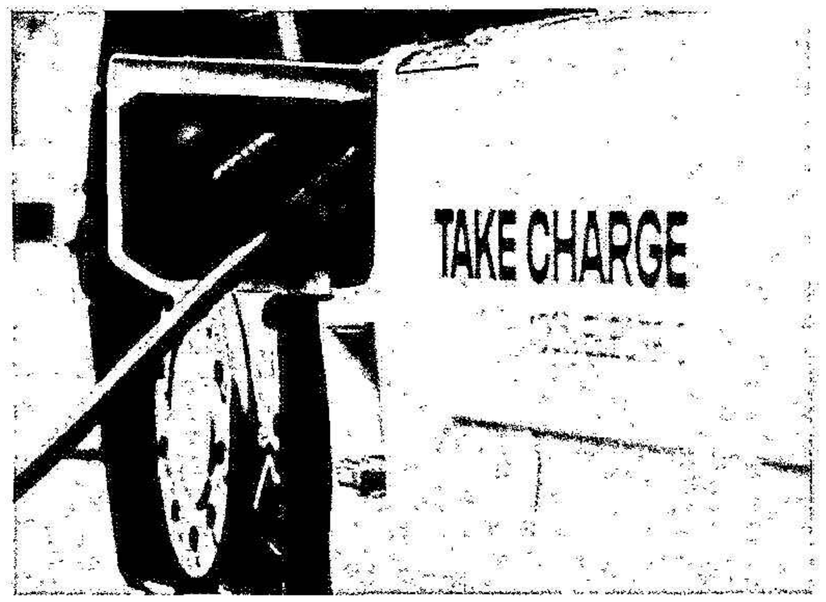
Att säkerställa att vi lämnar efter oss en bättre värld genomsyrar Scanias sätt att göra affärer

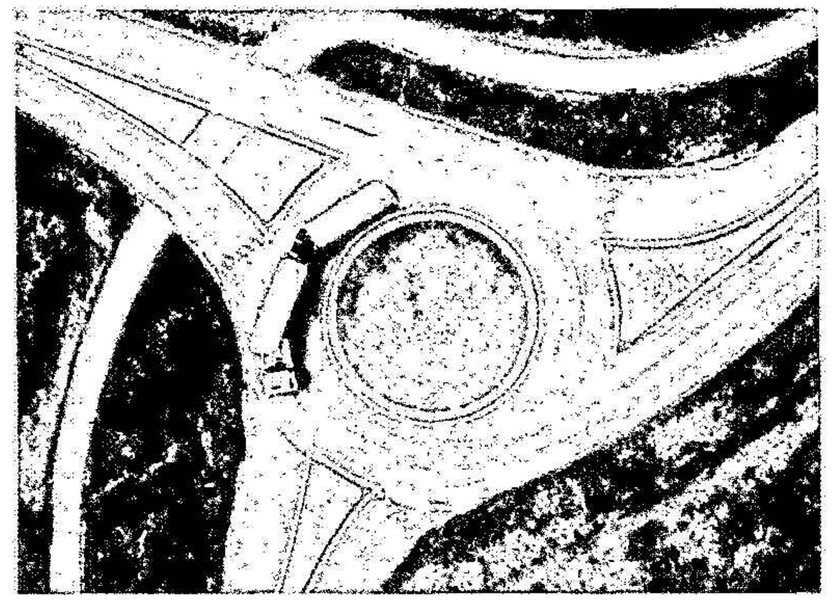
20230525031140

VÅRT HÅLLBARHETSFOKUS

På Scania är vi fast beslutna att kontinuerligt anpassa vår verksamhet till visionen om en hållbar utveckling. Genom att hantera påverkan i hela värdekedjan lägger vi grunden för en framgångsrik affär idag och i framtiden.

För att kunna leda omställningen till ett hållbart transportsystem behöver vi föregå med gott exempel. I vår verksamhet hanterar vi påverkan på såväl människor som vår planet genom hela leveranskedjan. Vårt hållbarhetsarbete är inriktat på tre sammankopplade prioriterade områden där vi har stor påverkan sett till produkternas hela livscykel: social hållbarhet, dekarbonisering och cirkulär affär. Prioriteringarna är en central del av vår affärsstrategi och avspeglas i samtliga affärsmål.





Social hållbarhet

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

Ambition:

- Vara en pålitlig partner för människor som berörs i hela värdekedjan.

Dekarbonisering

Scanias koldioxidutsläpp har stor påverkan på miljön och samhället. Vårt viktigaste bidrag till en hållbar utveckling är att minska denna påverkan. Vi ska minska klimatpåverkan i hela vår värdekedja och inom alla områden (scopes). Det innebär inte bara att vi minskar koldioxidutsläppen från vår egen verksamhet, utan även från våra fordon när de används av kunderna, liksom utsläppen i leveranskedjan. Vi har angett tydliga, vetenskapligt baserade klimatmål för minskning av våra koldioxidutsläpp (science-based targets) och definierat vilka områden vi ska prioritera för att nå målen.

Ambition:

- Kontinuerlig dekarbonisering i hela värdekedjan.

Cirkulär affär

Scania verkar för en cirkulär ekonomisk modell, där användningen av befintliga resurser optimeras och slöseriet minimeras i varje del av värdekedjan. Vi arbetar tillsammans med leverantörer och andra partners för att kartlägga potentialen för cirkulärt tänkande i olika delar av värdekedjan. Där ingår att utvärdera nya affärsmodeller, öka produkternas livslängd, optimera resurs- och energianvändningen, förbättra andrahandsvärdet genom underhålls- och reparationsplaner, återbruka reservdelar och öka återvinningen av uttjänta produkter.

Ambition:

- Att öka Scanias och kundernas lönsamhet genom att bryta kopplingen mellan värdeskapande och resursanvändning.

DEKARBONISERING AV LEVERANSKEDJAN

Vi arbetar för att minska koldioxidutsläppen i alla delar av Scanias värdekedja – från inköp av material till användning, återbruk och återvinning av våra produkter.

Koldioxidutsläppen är Scanias största miljöpåverkan. Vi arbetar för minskade utsläpp i hela värdekedjan och inom alla områden (scopes). Den största påverkan uppstår när fordonen används. Vi beräknar koldioxidutsläppen från fordon i drift enligt principen well-to-wheel (WtW). Här ingår utsläppen i hela värdekedjan, från produktion och distribution av bränsle eller el, till avgasutsläpp från fordonet när det rullar på vägarna.

För att kartlägga Scanias fullständiga klimatpåverkan i hela värdekedjan utför livscykelanalyser i enlighet med en ISO-metod. Vi sätter löpande nya utsläppsmål och vidgar omfattningen i strävan att minska koldioxidutsläppen i alla våra flöden.

Mål för dekarbonisering

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

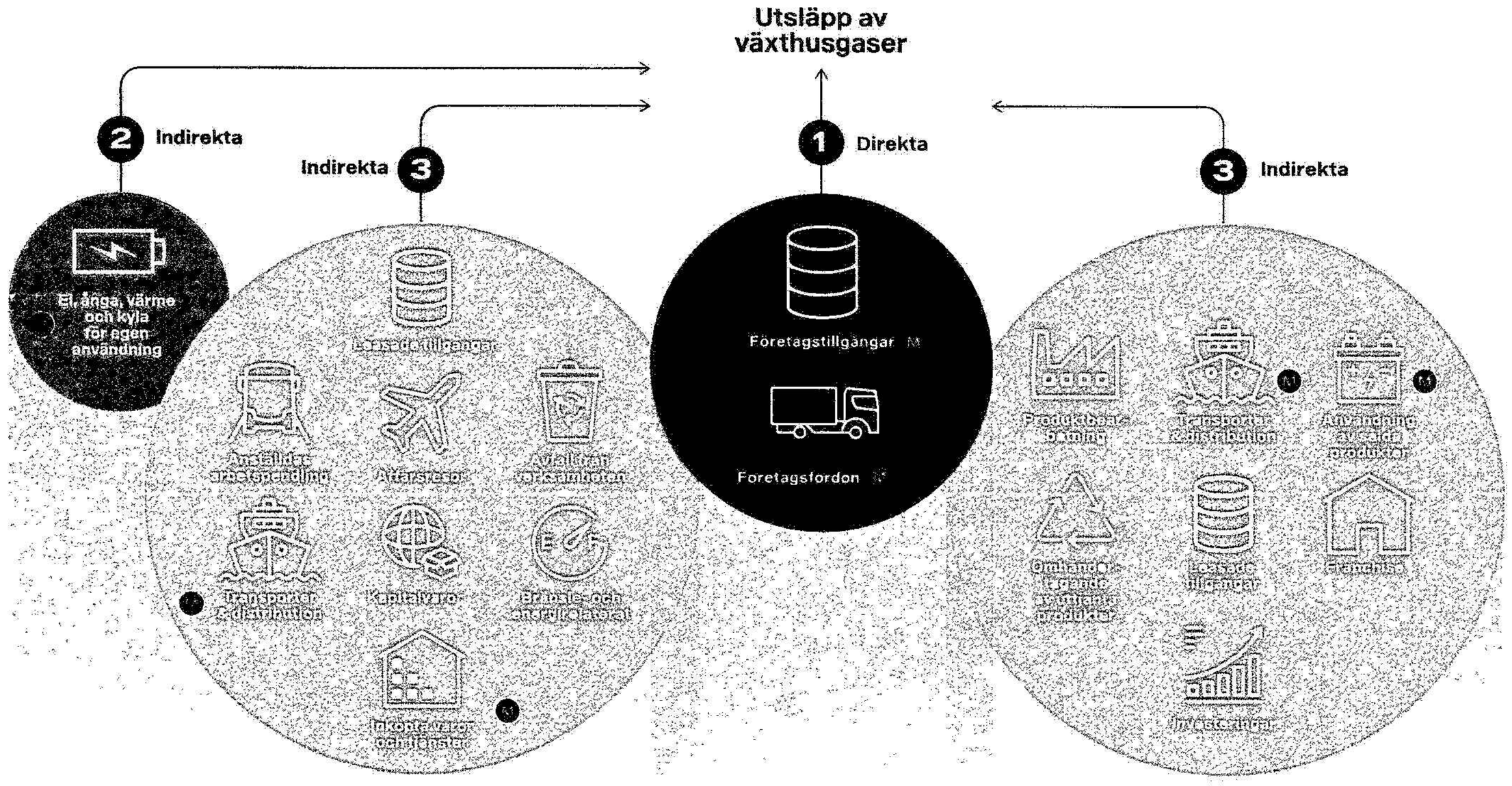
Kompletterande mål

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

Dekarbonisering i leveranskedjan

- 100 procent gröna batterier, grönt stål, grön aluminium och grönt gjutjärn i det europeiska produktionssystemet 2030 (nytt mål)

→ Läs mer om hållbarhetsstyrning och nyckeltal på sidan 143
→ Läs mer om en hållbar leveranskedja på sidan 38
→ Läs mer om scope-rapportering på sidan 158



Scanias tar ett helhetsgrepp för dekarbonisering i alla delar av värdekedjan. Här ingår allt ifrån uppströmsaktiviteter såsom inköp av material och bränsle, till nedströmsaktiviteter såsom användningen av Scaniafordon i kundernas verksamheter och hanteringen av uttjänta produkter. Vi beräknar och rapporterar växthusgasutsläpp i enlighet med Greenhouse Gas (GHG) Protocol Corporate Standard.

→ Läs mer i hållbarhetsredovisningen på sidan 143

20230325031141

KOLDIOXIDMINSKNING I LEVERANSKEDJAN

Forts.

Nytt utsläppsmål antaget

Tack vare livscykelanalyser vet vi att mer än 90 procent av klimatpåverkan från ett Scaniafordon idag uppstår i användningsfasen. Vi vet också att i och med elektrifieringen kommer leveranskedjans andel av totala utsläppen att öka. För att hantera denna påverkan verkar Scania för minskade koldioxidutsläpp i leveranskedjan, med fokus på de mest koldioxidintensiva insatsvarorna i produktionen, såsom stål, aluminium, gjutjärn och batterier.

Under 2022 tog vi ett viktigt steg mot dekarbonisering av vår leveranskedja i och med införandet av en rad industriledande mål. Till år 2030 ska batterier, stål, aluminium och gjutjärn som används i vår europeiska produktion vara 100 procent gröna. Med gröna menar vi att de huvudsakliga utsläppskällorna vid framställningen av dessa varor ska elimineras med hjälp av ny teknik, förnybar energi och återvunna material. Vi arbetar nära leverantörerna för att säkerställa att förändringarna genomförs. Vi har exempelvis utarbetat en plan för grönt stål till år 2030 i nära dialog med leverantörerna för att de ska bli medvetna om sin roll och våra förväntningar på den ökade gröna produktionen. Vi undersöker möjligheten till partnerskap med leverantörer för att ytterligare öka tillgången till gröna produkter. För ytterligare information om partnerskapen, se sidan 38.

Planen för dekarbonisering för inköpta varor gäller i nuläget produktionen i Europa. Målsättningen är att stegvis utöka omfattningen till Asien och Latinamerika på vår väg mot en alltmer koldioxidsnål leveranskedja.

Vi är medvetna om att dekarboniseringen i leveranskedjan också kan medföra sociala utmaningar. För ytterligare information om hur vi hanterar social påverkan från våra inköp, se sidan 151.

Minskade utsläpp från landtransporter

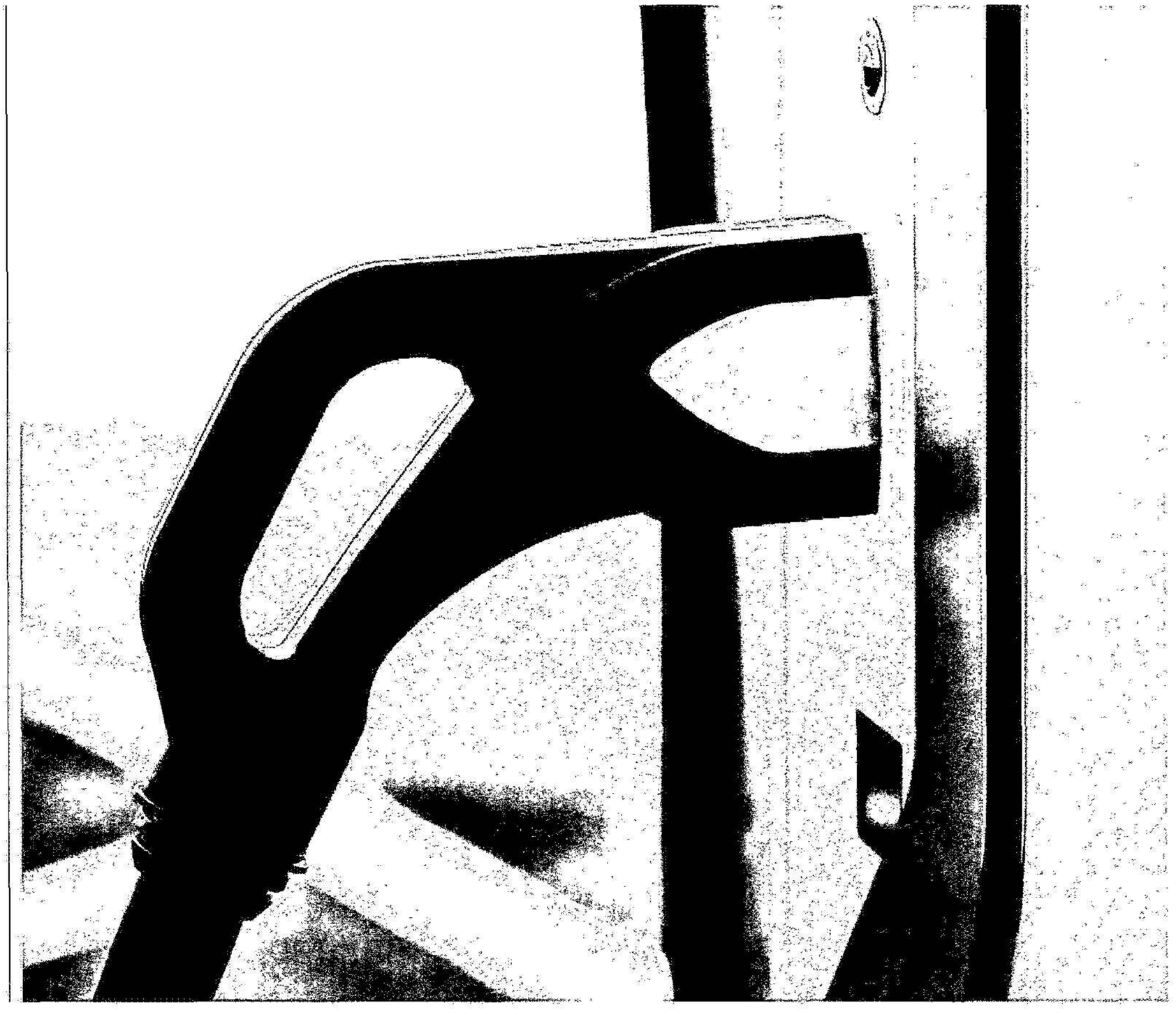
Sedan 2015 har vi minskat koldioxidutsläppen från Scanias landtransporter med 25 procent per transporterat ton. De viktigaste åtgärderna har varit att optimera våra transportflöden, öka användningen av tågtransporter och att övergå till förnybara bränslen för lastbilstransporter.

Blickar vi framåt är elektrifiering nästa viktiga steg i planen för att minska klimatpåverkan från våra logistikflöden. Under sista kvartalet 2022 upphandlade vi de tre första flödena med elektrifierade tunga fordon. Planen är att öka andelen elektrifierade flöden i Europa och Latinamerika till år 2025.

För att stötta elektrifieringen av våra landtransporter, bygger vi laddinfrastruktur vid våra största produktionsenheter som transportörer kan nyttja. Vi strävar efter att ha vår första laddstation färdig i Södertälje under 2023.

Optimerade flöden i Norden och Baltikum

Under 2022 infördes nya transportavtal för inkommande transporter i Norden och Baltikum, ett område som står för ungefär 20 procent av vår totala transportvolym i Europa. Det nya upplägget inkluderar förbättringar i nätverket som ger kortare transportavstånd och högre fyllnadsgrad, men också en väsentligt ökad användning av elektrifiering och förnybara bränslen. Förbättringarna minskar koldioxidutsläppen med 60 procent för våra distributionsflöden och med 25-30 procent för våra direktflöden och förpackningstransporter.



VÅRA SCIENCE-BASED TARGETS

→ Se den kompletta rapporteringen om våra science-based targets på sidan 145–147

Science-based Target – koldioxidutsläpp från egen verksamhet

De ökade utsläppen under 2021 och 2022 berodde på stigande aktivitet i verksamheten när situationen efter covid-19 normaliserades. Jämfört med 2015 har utsläppen ändå minskat med 44 procent. Scania har en tydlig plan för de kommande åren som ska ta oss till målet år 2025. Det är viktigt att framöver öka andelen elektrifierade fordon i vår egen vagnpark och att ställa om till förnybara bränslen och fossilfri elektricitet i vår globala verksamhet.

Science-based Target – koldioxid från produkter i användning

Den globala försäljningsmixen påverkade återigen nyckeltalet negativt, vilket medförde en liten ökning från föregående år. Inom produktsegment och regioner höll sig våra utsläpp på en stabil nivå. Från och med nästa år kommer vi att se ökade volymer av elektrifierade fordon, ökad andel förnybara bränslen i våra kunders fordon, ökad penetration av vår Super-drivlina med förbättrad bränsleförbrukning och mer fokus på energi- och effektivitets-tjänster. Tillsammans kommer dessa faktorer att möjliggöra en snabbare minskning av koldioxidutsläppen de kommande åren.

Fokus på vår största påverkan

OMFATTNING I ENLIGHET MED GHG PROTOCOL

1 Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor

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

3 Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

>90%

av Scanias totala utsläpp uppstår vid kundernas användning av våra produkter.

Koldioxidstrategi 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 producerade fordon 2025 jämfört med producerade fordon 2015

Så når vi målen

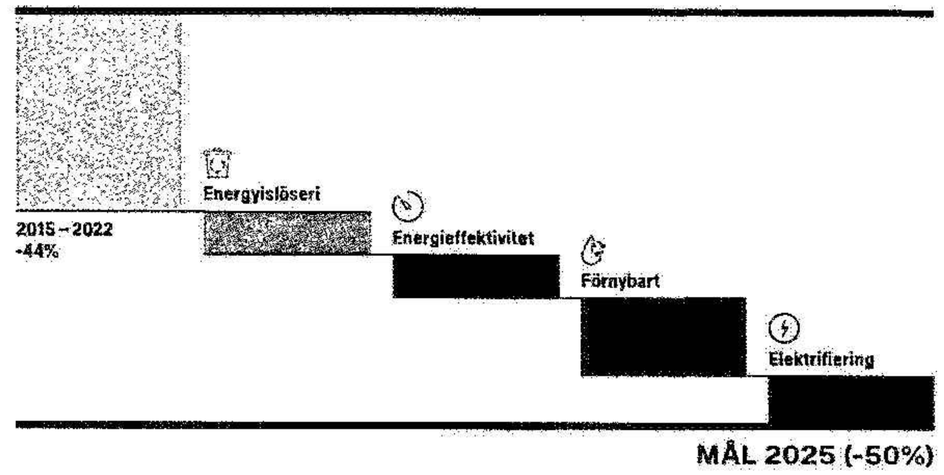
Så minskar vi utsläppen från egen verksamhet

Energislöseri
Eliminera energislöseri genom kontinuerliga förbättringar

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

Förnybart
Inköp av fossilfri el och övergång till förnybara bränslen

Elektrifiering
Minska utsläppen genom elektrifiering av egna tjänstefordon

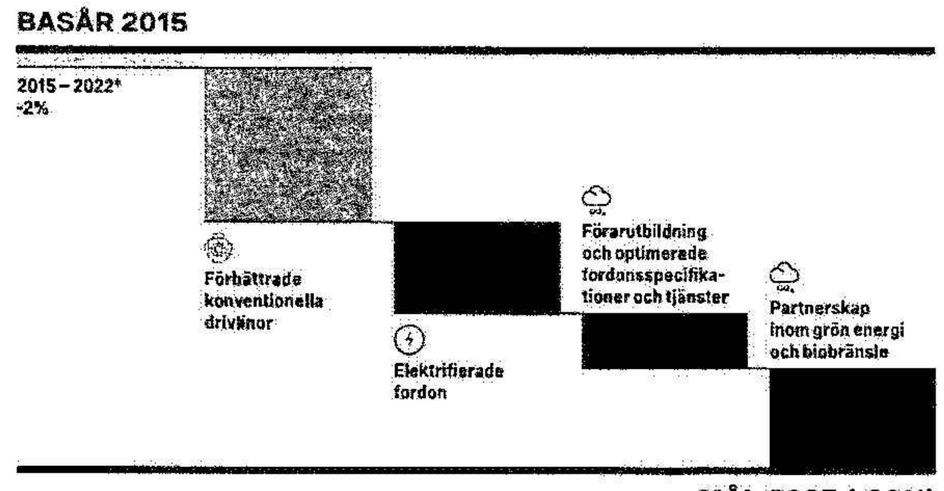


Så minskar vi utsläppen i drift hos kund

Konventionella drivlinor
Förbättra bränsleeffektiviteten i traditionella förbränningsmotorer

Elektrifiering
Öka försäljningen av elektrifierade fordon

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



* Input data är CO$_2$/km från operativa månader inom 12 månader och börjar efter produktionsmånaden, vilket gör att rapporteringen släpar efter ett år. KPI för 2022 avser enheter som producerats under 2021

20230525083142

Innehåll

32 Elektrifierade tunga transporter blir verklighet
36 Biobränsle: hållbar lösning här och nu
38 Partnerskap och initiativ
40 Innovation och affärsomställning

VÅRA LÖSNINGAR

Scania kombinerar smarta transportlösningar, teknisk innovation och samarbeten för att förverkliga hållbara transporter.

ELEKTRIFIERADE TUNGA TRANSPORTER BLIR VERKLIGHET

Scanias elektrifieringsresa har tagit fart. Under 2022 utökade vi erbjudandet med en ny generation ellastbilar för regional fjärrtrafik. Samtidigt fortsätter vi med pilotprojekt och infrastruktursatsningar som gör elektrifierade tunga transporter till ett gångbart alternativ för allt fler kunder.

Så långt har vi kommit

Scanias elektrifieringsresa började så tidigt som 2014 med elektrifierade hybridbussar, följt av hybridlastbilar 2016. Idag erbjuder vi batterifordon (BEV), och hybrid och laddhybridfordon (HEV/PHEV) för en mängd olika transporttyper, allt ifrån innerstadsbussar till fjärrlastbilar som klarar bruttovikter på upp till 64 ton, liksom de kringtjänster som behövs.

Parallellt samarbetar vi med partners inom batteriteknik och infrastruktur för att gora laddstationer tillgängliga där våra kunder behöver dem. Med detta vill vi minska laddtider och därmed maximera tiden som fordonen är i drift.

För planeten – och lönsamheten

Med noll avgasutsläpp, och en livscykelpåverkan som är 38 procent lägre an för motsvarande fossilbränsledrivna fordon redan med dagens energimix i EU, är elektrifiering av fordon en viktig del av ett hållbart transportsystem och centralt för Scanias mål för dekarbonisering.

Utover de miljömässiga fördelarna finns redan idag även affärsmässiga vinster för kunder på vissa marknader och inom vissa transporttyper. Tack vare Scanias datainsamling från uppkopplade fordon, liksom vårt kunnande inom elektrifierade lastbilar, kan vi hjälpa kunderna att effektivt ställa om till eldrift till en konkurrenskraftig kostnad. Exempelvis går det att spara mycket energi genom att optimera rutterna för eldrivna distributionsfordon. Dessutom kan tysta elektrifierade fordon köras nattetid och på rutter som annars inte är tillåtna, samtidigt som de kan laddas vid i- och urlastning.

Med ett växande utbud av elektrifierade lösningar är Scania rustat för en elektrifierad framtid, liksom många av våra kunder.

> **Vi utökar nu vårt elektrifierade utbud i alla avseenden. Dessa lastbilar ingår i lösningar som har allt transportbranschen efterfrågar."**
>
> Christian Levin, VD för Scania och TRATON GROUP

Vi öppnar dörren till elektrifierad fjärrtransport

Landskapet för batterifordon vidgades betydligt i juni 2022, då vi lanserade Scanias första tunga batterilastbilar för regionala transporter.

Lanseringen skedde vid branschmässan IAA och är en milstolpe på Scanias väg mot elektrifiering. Den nya generationen batterilastbilar finns i två effektnivåer och ingår i en komplett lösning som öppnar dörren till elektrifierad transport för många fler kunder och transporttyper.

Lastbilarnas räckvidd är upp till 350 km och bruttovikten upp till 64 ton. Scania tillhandahåller också kring-tjänster för exempelvis laddning, finansiering, försäkring och underhåll.

I och med tillägget av de två nya batterifordonen omfattar Scanias elektrifierade utbud nu allt ifrån distributionslastbilar till regionala transporter.

20230525083143

ELEKTRIFIERADE TUNGA TRANSPORTER BLIR VERKLIGHET

Forts.

Vad kommer härnäst?

Stegen vi tagit mot elektrifiering hittills är bara början på vår resa. De närmaste åren kommer andelen elektrifierade lösningar i vårt utbud att öka och omfatta ännu fler transporttyper. Vår ambition är att hälften av Scanias årliga försäljningsvolym år 2030 ska utgöras av elektrifierade lösningar, som en del i vår strävan att minska klimatutsläppen i enlighet med Parisavtalet.

Våra kunder kommer även i fortsättningen att ha vitt skilda transportbehov. När elektrifieringsutvecklingen tar fart de kommande åren är det Scanias modulsystem som ser till att vi snabbt kan skala upp och erbjuda våra kunder ett brett sortiment av transporttyper.

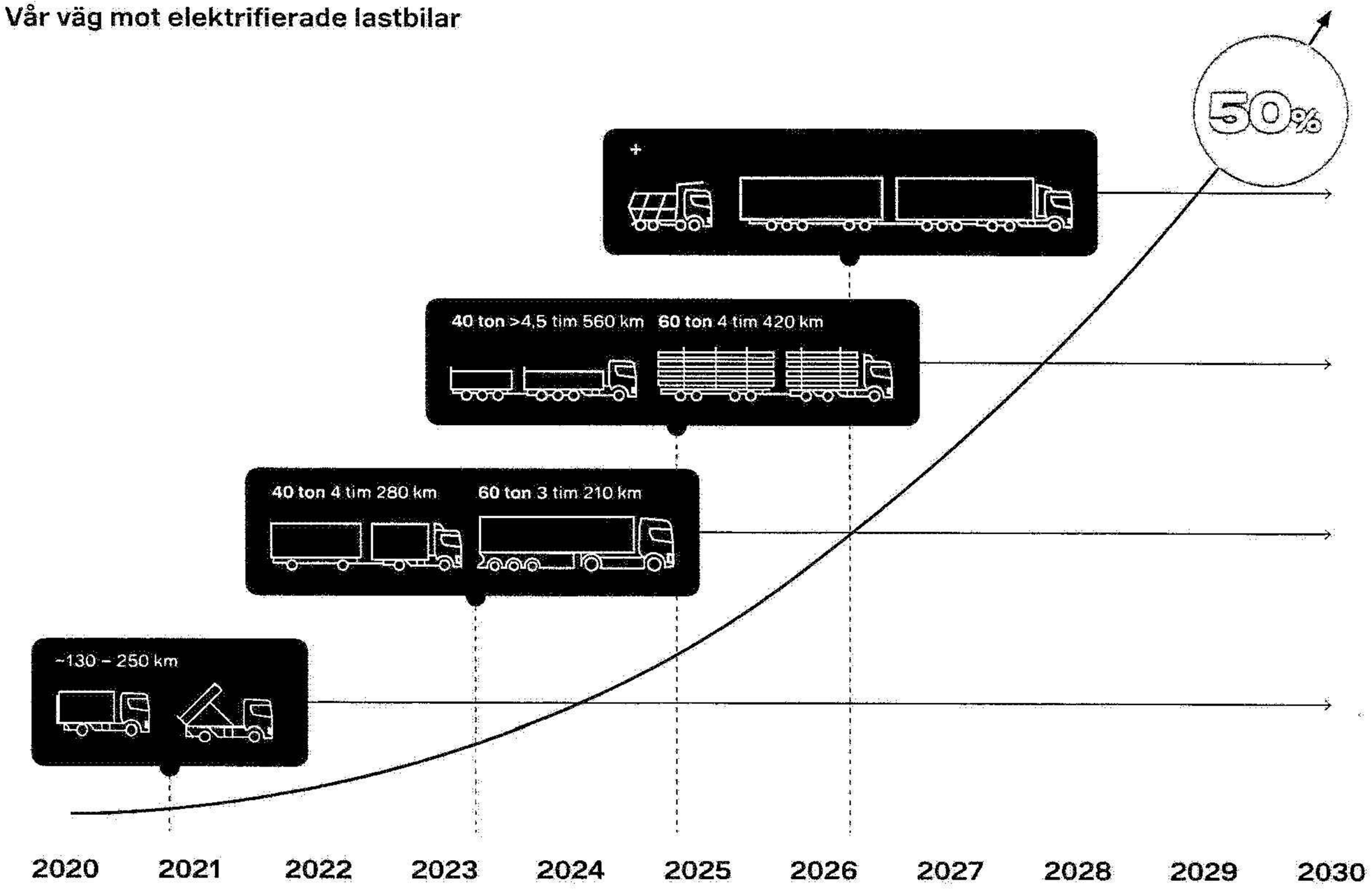
Heltäckande lösningar

För att elektrifiera transporter krävs ett komplext system av inbördes beroende förutsättningar, inte bara fordon utan också laddmöjligheter. För att hjälpa kunderna genom denna komplexitet erbjuds alla Scanias elfordon som en del av en helhetstäckande lösning. Utöver fordonet ingår även skräddarsydda tjänster, laddlösningar för depåer och reparations- och underhållsavtal – allt hanterat och optimerat med hjälp av fjärranalys. Med andra ord en ekosystemslösning som omfattar hela kundens verksamhet, inklusive finansiering.

Redo att sälja

För att Scania ska vara en trovärdig rådgivare vid omställningen till batterifordon krävs omfattande förberedelser. Nya tankesätt krävs och förståelse för att lastbilen bara utgör en del av det nya, större ekosystemet. Scanias globala säljförberedelse för batteridrivna lastbilar är en systematisk process anpassad för respektive marknad. Syftet är att förbereda den lokala marknadsorganisationen och verkstäderna, liksom att kartlägga kundprofilerna, redan innan försäljningen inleds. Processen sker i varierande takt runtom i världen.

Vår väg mot elektrifierade lastbilar



2025 kommer de flesta transporttyper vara möjliga att elektrifiera, däribland anläggning, gruvdrift, fjärrtrafik och timmerlastbilar.
Vi bedömer att elektrifierade lösningar kommer att utgöra 50 procent av Scanias totala fordonsförsäljning år 2030.

ELEKTRIFIERADE TUNGA TRANSPORTER BLIR VERKLIGHET

Forts.

Partnerskap i framkant

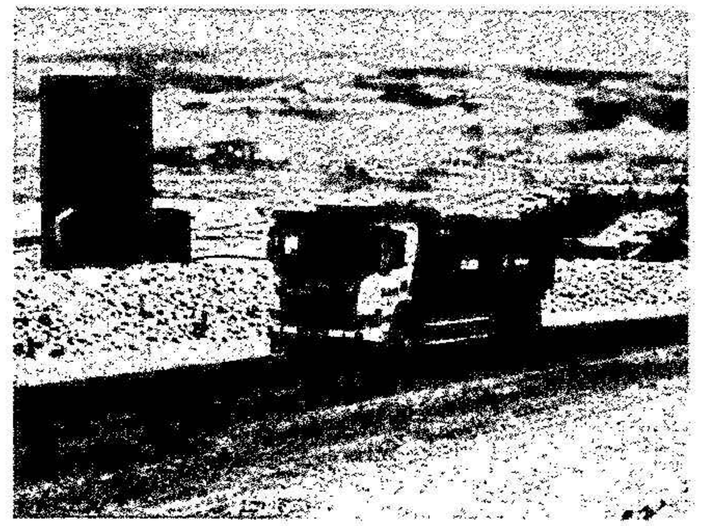
Kundsamarbeten är avgörande för utvecklingen av framtidens elektrifierade transportlösningar. Under 2022 bedrev Scania flera viktiga pilottester av elektrifierade prototyper, allt ifrån extra tunga transporter till lastbilar anpassade för den mest krävande gruvdriften tillsammans med kunder. Dessa projekt flyttar fram gränsen för vad som är möjligt med fullt elektrifierade lösningar.

Boliden: test av extra tunga elfordon

Under våren 2022 inledde vi ett pilotprojekt med en extra tung elektrifierad Scanialastbil tillsammans med gruvföretaget Boliden. Fordonet har en totalvikt på 74 ton inklusive last och släp och körs tur och retur 30 kilometer på allmän väg i anslutning till Bolidens gruva i norra Sverige. Extra tunga fordon är en lösning som är tillgänglig här och nu, och som kan utnyttja såväl batterifordon som traditionella drivlinor för att öka transporteffektiviteten och samtidigt motverka bristen på förare.

LKAB: krävande driftmiljö

En elektrifierad tung tippbil körs i en av LKAB:s gruvor i Malmberget i norra Sverige, tillsammans med en elektrisk kranbil specialanpassad för gruvdrift. Projektet ger Scania möjlighet att testa helt elektrifierade lastbilar i krävande gruvmiljö under mark.



Jula Logistics: soldrivna transporter

Tillsammans med Jula Logistics testar Scania en elektrifierad lastbil med extra hög lastkapacitet. Lastbilen är 32 meter lång, väger fullastad 64 ton och drivs med el som alstras av solpanelerna på lagerbyggnadens tak.

20230525031144

ELEKTRIFIERADE TUNGA TRANSPORTER BLIR VERKLIGHET

Forts.

Vi antar utmaningen

Även om Scania de senaste åren har gjort stora framsteg i att bredda det elektrifierade utbudet vet vi att det finns utmaningar som behöver övervinnas för att göra elektrifierade tunga transporter till ett gångbart alternativ för många av våra kunder. Vi samarbetar med partners från hela transportekosystemet för att lösa dessa utmaningar och hjälpa kunderna att våga steget till eldrift.

Laddning – nyckeln till elektrifierade transporter

Rätt laddinfrastruktur på rätt plats är avgörande för att hålla elektrifierade tunga fordon rullande och säkerställa effektiva transportflöden. En förutsättning för utbyggnaden av användbar laddinfrastruktur är förstås tillgång till elnätet och till fossilfri el. Scania arbetar med partners för att bygga och skala upp laddinfrastrukturen.

Offentligt laddnät

Inom TRATON GROUP har Scania och MAN tillsammans med konkurrenterna Daimler Truck och Volvo Group undertecknat ett bindande avtal om att bygga och driva ett offentligt laddnät för batteridrivna tunga lastbilar och bussar i Europa. Under 2022 tog vi det sista steget och startade ett samriskföretag (joint venture) för laddinfrastruktur i Europa, med planer att bygga och driva minst 1 700 snabbladdande och fossilfria stationer i anslutning till motorvägar och logistikhubbar över hela Europa. Företaget som tillhandahåller laddnätet kommer att gå under namnet Milence.

Standardiserad laddanslutning

Tunga transporter kräver mängder av kraft. För att visa hur framtidens laddsystem för elektrifierade tunga fordon kommer att se ut lanserades under 2022 anslutningen MCS (Megawatt Charging System) på en Scanialastbil. Vi arbetar tillsammans med det globala, branschöverskridande initiativet CharIN för att etablera en standardiserad anslutning för snabbladdning som klarar det höga kraftbehovet för batteridrivna tunga tjänstefordon.

Depåladdning

Scania tillhandahåller kompletta laddlösningar för logistikhubbar och vagnparksdepåer. Till svenska Falkenklev Logistik levererar Scania en heltäckande e-mobilitetslösning med fem batterilastbilar och ett laddsystem på 1,6 megawatt som en del av företagets planerade offentliga laddstation för 22 fordon. Det smarta laddsystemet gör det möjligt att övervaka och optimera energianvändningen och är förberett för ytterligare 18 fordon.

Ett annat exempel är Bergkvarabuss, dit Scania levererar en blandad vagnparkslösning om 34 fordon som går på antingen el eller biometan, liksom en laddlösning med den senaste tekniken vid företagets depå och verkstad i Strängnäs.

Styrsystem för laddning

Att få laddinfrastrukturen på plats är ett viktigt första steg, men för att optimera transportflödet behöver kunderna mer än laddstationer – de behöver veta exakt var stationerna finns och kunna ladda snabbt och effektivt. För att underlätta för kunderna utvecklar vi digitala lösningar som gör det enkelt att hitta, få tillgång till och betala för laddning på ett sätt som maximerar transporteffektiviteten.

Baserat på data insamlad från uppkopplade Scaniafordon utvecklar vi digitala tjänster som ingår i våra heltäckande laddlösningar. Lösningarna skräddarsys utifrån en detaljerad analys av kundens vagnpark och transportbehov och omfattar allt ifrån installation till styrning och fordonsunderhåll.

Batterier: ny påverkan, nya utmaningar

Scania har en ambition att sluta kretsloppet för batterier och samarbetar därför i pilotprojekt för att på olika sätt återanvända batterier innan de slutligen återvinns.

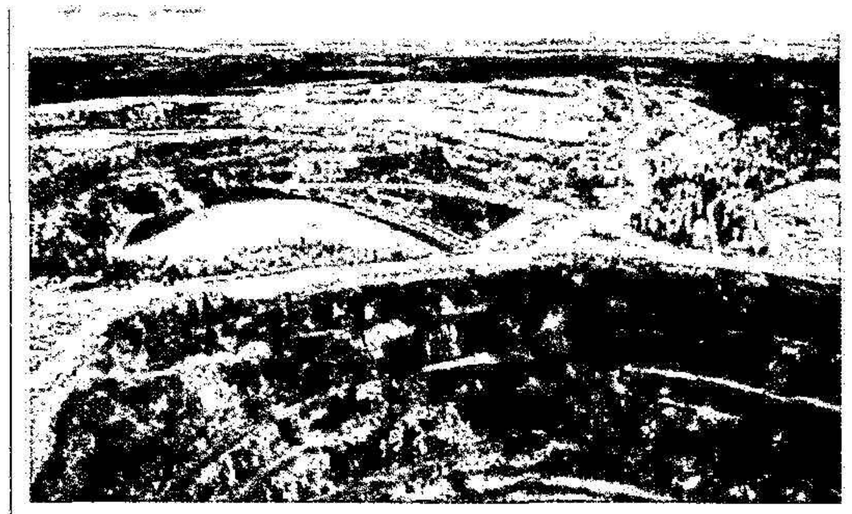
Elektrifieringen av transporter medför stora miljöfördelar men också nya sociala utmaningar, särskilt vad gäller råvarorna som behövs för batteriproduktion. Ansvarsfulla inköp av mineraler och andra råvaror är en stor global hållbarhetsfråga eftersom utvinningen av dessa material kan vara kopplad till våld, konflikter och brott mot mänskliga rättigheter.

I Volkswagenkoncernens gemensamma arbete för en hållbar leveranskedja har vi identifierat fyra batteriråvaror som vi anser har hög risk: kobolt, litium, grafit och sällsynta jordartsmetaller säsom neodym. Med hjälp av vårt hanteringssystem för leveranskedjan arbetar vi ständigt med att förbättra spårbarheten och kartlägga risker för dessa material. Vi samarbetar också med oberoende granskare och certifieringsinitiativ för att höja standarden och säkerställa att råvarorna kommer från ansvarsfulla källor.

Viktiga hållbarhetspartners i leveranskedjan för batterier:

- RSBN (Responsible Sourcing Blockchain Network). Ett öppet branschsamarbete som använder blockchainteknik för att öka effektiviteten, hållbarheten och transparensen i den globala leveranskedjan för mineraler.
- Responsible Minerals Initiative. Ett branschinitiativ som tillhandahåller verktyg för ansvarsfulla inköp av mineraler från konfliktdrabbade och högriskområden.
- Global Battery Alliance. Ett samarbete mellan företag, NGO:er och andra branschaktörer som slår vakt om mänskliga rättigheter och främjar hälsa och hållbarhet i batteriproduktionen.
- CERA. Ett fyraårigt projekt som utvecklar en standardiserad certifiering för hållbara inköp av mineraler.

→ Läs mer om hållbarhet i leveranskedjan på sidan 151



Ökad hållbarhet i gruvor

Under 2022 gjorde vi stora förbättringar av spårbarheten och hållbarheten för batterimaterial som används i Scanias elfordon, i och med undertecknandet av ett partnerskap med IRMA (Initiative for Responsible Mining Assurance). IRMA granskar den sociala och miljömässiga efterlevnaden i gruvor runtom i världen enligt en internationellt erkänd standard.

Genom Volkswagenkoncernen har Scania anlitat IRMA för att granska fyra gruvanläggningar som är viktiga för våra materialinköp till batterier och säkerställa att de uppfyller Scanias hållbarhetsstandarder. IRMA ska också granska gruvor i utvalda länder som utvinner sällsynta jordartsmetaller för Scanias elfordon.

BIOBRÄNSLE: HÅLLBAR LÖSNING HÄR OCH NU

Elektrifiering är bara en del av svaret. Även biobränsle är en viktig del av ett hållbart transportsystem.

Hållbart biobransle är ett viktigt verktyg för att minska koldioxidutsläppen i transportsystemet. Även om elektrifieringen är central i Scanias långsiktiga dekarboniseringsstrategi, har biobränsle en tydlig roll i vår affär och våra lösningar, och är avgörande för att vi ska nå våra klimatmål.

Medan elektrifieringen tar tid och kraver investeringar för att skala upp kan biobränsle användas här och nu, med omedelbar och kostnadseffektiv inverkan på koldioxidutsläppen. Biobränslelösningar kan införas globalt, även i delar av världen där kostnaden och bristen på infrastruktur omöjliggör elektrifiering. Därför kräver klimatomställningen en kombination av elektrifiering och biobränsle.

Biobränsle ger också andra viktiga fördelar utöver koldioxidminskning och minskade luftföroreningar. Ett hållbart transportsystem ska inte bara minska vårt beroende av fossilbransle, utan också skapa arbetstillfällen och stödja den lokala ekonomin. Genom att skapa en marknad för organiskt avfall bidrar biobransle till en mer rättvis omställning till hållbara transporter.

Vårt erbjudande

Scania har marknadens bredaste utbud av biobränslelösningar. Alla våra dieselfordon kan köras på HVO (hydrerad vegetabilisk olja) utan att modifieras och alla våra gasfordon kan köras på biometan (uppgraderad biogas). Samtliga Scanias dieselmotorer som sålts i Europa sedan 2009 kan använda HVO 100, en biodiesel gjord på avfall. Scania erbjuder även dieselmotorer som kan köras på både RME (rapsmetylester) och HVO 100. Dessa bränsien kan också kombineras med elektrifiering i nybridfordon, för ännu lägre koldioxidutsläpp.

Vi samarbetar med transportörer och andra partners för att erbjuda biobränsle som en del av heltäckande transportlösningar. Lösningarna omfattar allt ifrån fordon till infrastruktur och transportplanering och är ett viktigt bidrag till ett hållbart transportsystem på platser där elektrifiering ännu inte är ett alternativ.

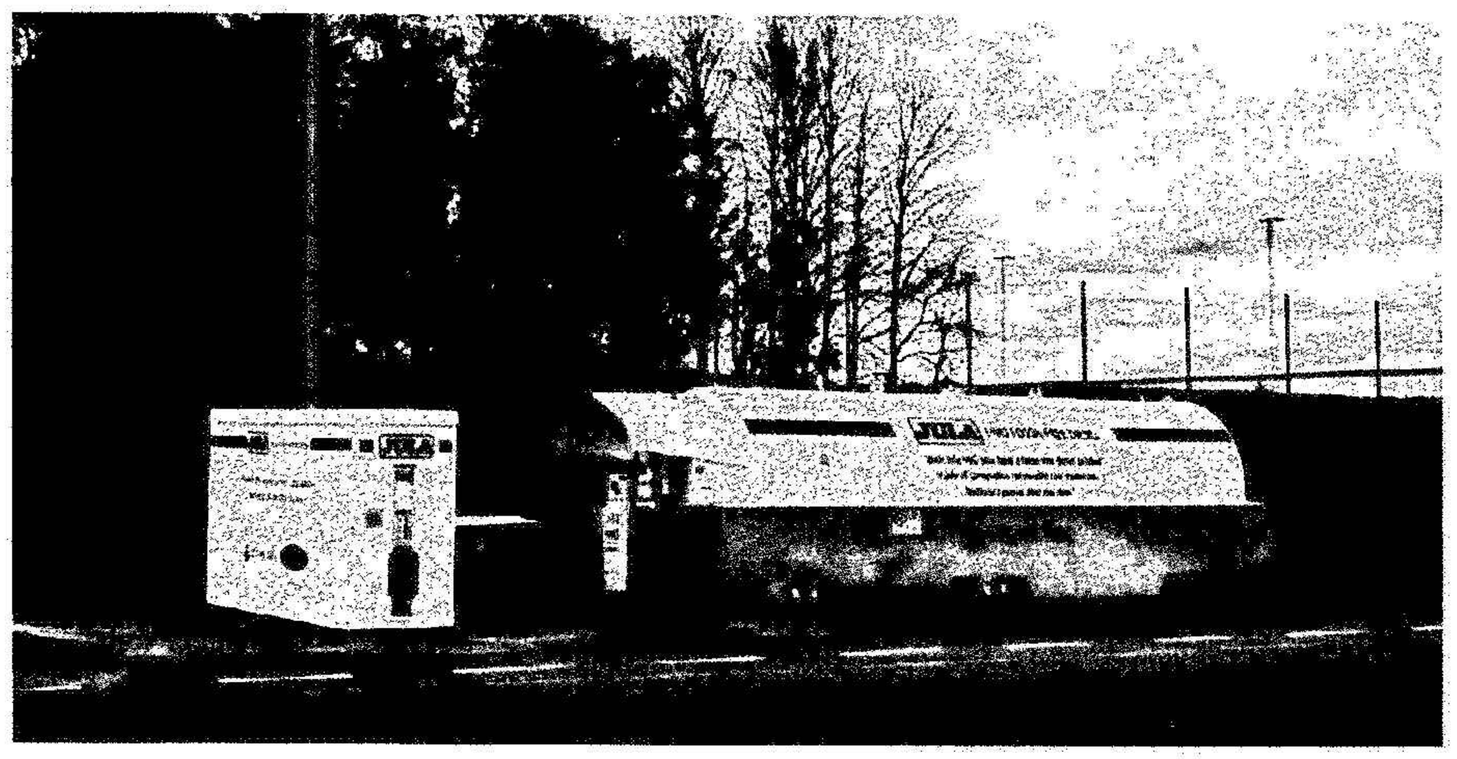
Bättre tillgång till biobränsle

Den begränsade tillgången till hållbara biometankällor är alltjämt en utmaning för transportbranschen. Scania bidrar till de globala insatserna för ökad produktion och tillgång genom nära samarbete med kunder, infrastrukturleverantorer, myndigheter och andra aktörer i transportekosystemet. Lokalt eller regionalt producerat biobränsle kan också bidra till större motståndskraft i transportsystemet och ökad energisäkerhet jämfört med importerat fossilbränsle.

→ **Läs mer om Scanias samarbeten i transportekosystemet på sidan 38**

Fakta om biobränsle

- Biobränsle kan bidra omedelbart och kostnadseffektivt till minskade koldioxidutsläpp från transporter.
- Bränslet kan framställas ur exempelvis spillning och annat organiskt avfall från jordbruk eller matlagningsolja och därmed bidra till minskade växthusgasutsläpp från soptippar och från jordbruket.
- Biobränsle kan användas för såväl person- som godstransporter.
- Upp till 90 procent lägre utsläpp jämfört med fossil diesel.
- Biprodukter från biobränsleproduktionen kan användas som gödsel, vilket minskar koldioxidutsläppen även utanför transportbranschen.
- Biobränslelösningar främjar jobbskapande i hela värdekedjan och möjliggör hållbara slutna system.



En tankstation för HVO, hydrerad vegetabilisk olja, på Julas lager i Skara, Sverige.

20230525083145

BIOBRÄNSLE: HÅLLBAR LÖSNING HÄR OCH NU

Forts.

Omställning av stadstrafiken i Abidjan

I Elfenbenskustens huvudstad Abidjan arbetar Scania sedan 2019 tillsammans med stadens transportföretag SOTRA och landets transportmyndighet för att ställa om kollektivtrafiksystemet och råda bot på trafikkaoset och luftföroreningarna. Projektet omfattar leverans av hundratals biobränsledrivna bussar och planeringen av en ny depå, såväl som ett intelligent transportsystem (ITS) med trafikstyrning, biljetthantering och information till passagerare.

Efter tre år har samtliga 452 Scaniabussar och 25 Volkswagenbussar levererats. Det intelligenta transport-systemet har börjat införas och väntas omfatta hela SOTRA:s bussflotta i september 2023. Den nya bussdepån beräknas stå färdig 2025.

Dessutom finns planer på ett 10 kilometer långt BRT-system (Bus Rapid Transit) och att SOTRA ska köra en Scaniabuss på biodiesel framställd ur gummifrön.

Abidjan är ett exempel på hur bio-bränsledriven transport kan bidra till ett bättre samhälle genom minskad trafik och luftförorening, jobbskapande och lägre klimatpåverkan. Allt detta med en lösning som finns tillgänglig här och nu.

Lokalt avfall håller Pamplona igång

Spanien är ett land med omfattande jordbruk och matproduktion och därmed gott om organiskt avfall. I Pamplona drar kollektiv-trafikoperatören Moventis TCC nytta av denna resurs för att åstadkomma hållbara stads-transporter, tack vare en ny affär med Scania. Scania har levererat 13 gasbussar som alla går på biometan framställd ur lokalt organiskt avfall.

Inköpet är Pamplonas första steg på vägen mot koldioxidsnåla stadstransporter och fler kollektivtrafikfordon följer snart, antingen med hjälp av elektrifiering eller lokalt producerad biometan.

PARTNERSKAP OCH INITIATIV

För att leda omställningen krävs samarbete och gemensamma åtgärder. Genom att göra gemensam sak med andra aktörer i transportekosystemet hjälper Scania till att skapa förutsättningar för hållbara transporter.

Ett hållbart transportsystem kräver mer än rätt fordon. Det är också beroende av att en mängd andra förutsättningar finns på plats såsom ett väl utbyggd laddinfrastruktur och el från förnybara källor. På samma sätt krävs god tillgång till bränsle om transportbranschen ska kunna använda sig av exempelvis biogas. För detta krävs en hållbar och storskalig produktion samt att dessa biobränslen görs tillgängliga.

Inget företag kan ensamt skapa förutsättningarna för hållbara transporter, utan är beroende av samarbete i hela transportekosystemet. Scania arbetar tillsammans med andra aktörer för att utveckla gröna resurser, lösningar och infrastruktur. Vi verkar också för att få de policyer och investeringar som krävs för att möjliggöra hållbara transporter på plats.

Policysamarbeten och åtaganden

För att snabba på omställningen till hållbara transporter i enlighet med de globala målen för dekarbonisering behövs ett lämpligt regelverk och stora satsningar på infrastruktur. Scania medverkar i många initiativ som sammanför viktiga branschaktörer och beslutsfattare som vill ha positiv förändring. Vi stödjer också den hållbara utvecklingen genom åtaganden som överensstämmer med vår målsättning.

CEO Alliance – Genom VD Christian Levin är Scania medlem (och under 2023 även ordförande) i detta initiativ som samlar de ledande befattningshavarna i storföretag inom energi-, transport-, finans-, bygg- och teknikbranscherna. Alliansen ska verka för ett ambitiöst genomförande av EU:s klimatpolicy, i syfte att nå klimatmålen och säkra det europeiska näringslivets konkurrenskraft. Inom ramen för alliansen driver Scania ett gemensamt projekt för europeisk laddinfrastruktur för elektrifierade tunga lastbilar. Under 2022 gick projektet in i en ny fas när TRATON GROUP bildade samriskföretaget Milence tillsammans med konkurrenter.

The Pathways Coalition – Denna koalition, som bildades av Scania tillsammans med E.ON, H&M Group och Siemens (Ericsson anslöt 2020 och Postnord 2021), sammanför ledande företag från hela transportvärdekedjan – allt ifrån energileverantörer och energiföretag till logistikföretag och transportköpare. Koalitionens vision är att tunga nyttofordon ska vara fossilfria år 2050, i enlighet med Parisavtalet.

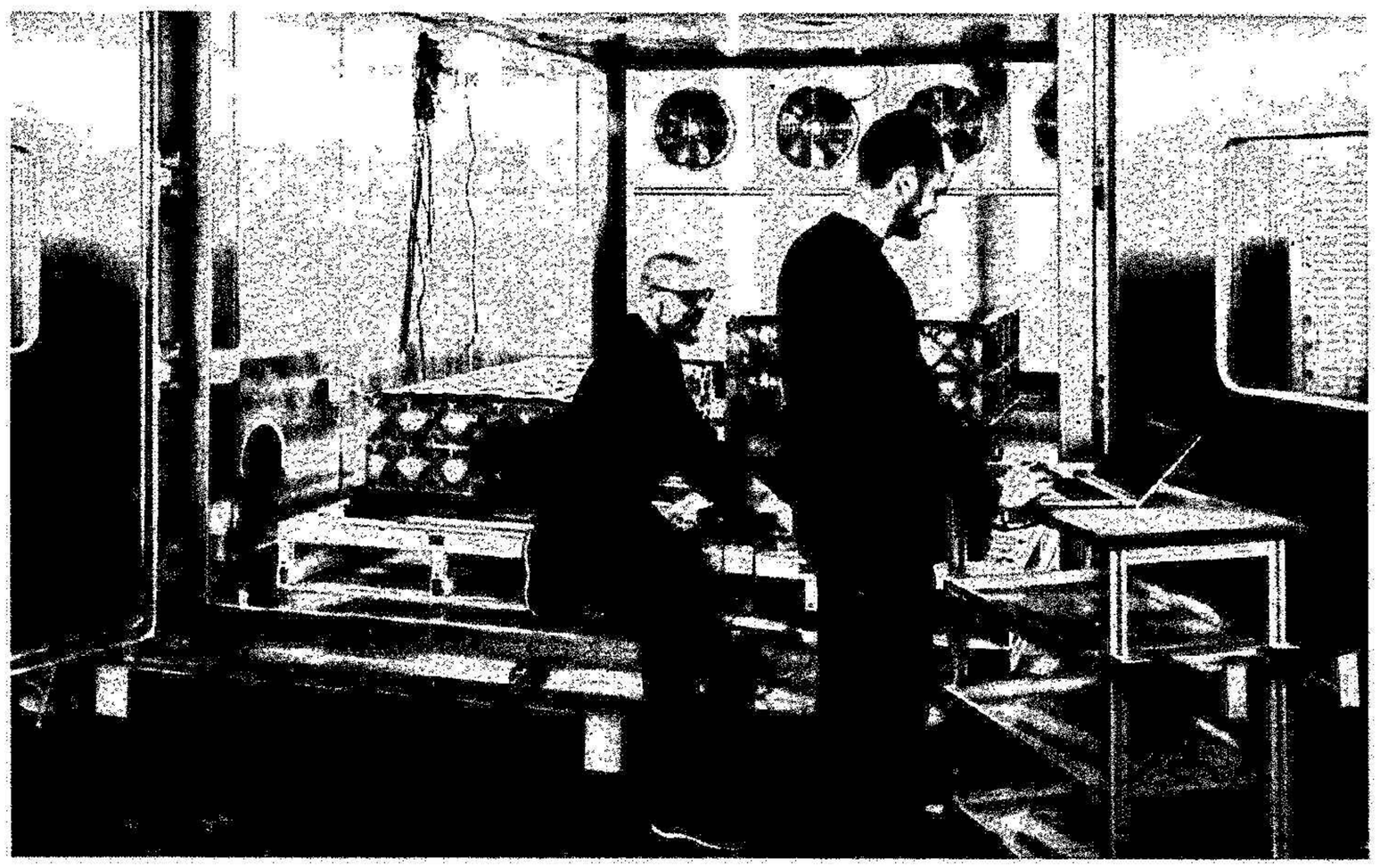
Biomethane Industrial Partnership – Under 2022 lanserade EU-kommissionen och branschledande företag detta initiativ för att tiofaldiga produktionen av biometan till år 2030. Här är Scania medgrundare och representant för transportbranschen.

First Movers Coalition – Detta initiativ verkar för att företag ska öka sina inköp av produkter med låga koldioxidutsläpp inom områden där detta anses svårt att åstadkomma, såsom stål och transport. Scania är en av grundarna och har åtagit sig att köpa stora mängder grönt stål.

Partnerskap för hållbarhet i leveranskedjan

Genom samarbeten spelar Scania en viktig roll för hållbarhetsutvecklingen i fordonsbranschens leveranskedja. Vi investerar i partnerskap och initiativ för att dekarbonisera koldioxidutsläppen i vår verksamhet och produktionsprocess, exempelvis när vi utvecklar grön batteriteknik och infrastruktur för förnybara bränslen eller förbättrar tillgången till koldioxidsnålt stål. Inom Volkswagenkoncernen samarbetar vi också för att hantera de sociala riskerna vid inköp av material.

→ Läs mer om vårt arbete för en hållbar leveranskedja på sidan 151



Batterier – Genom partnerskapet med batteritillverkaren Northvolt satsar vi på utveckling och kommersialisering av grön battericellsteknik för tunga fordon. Northvolts målsättning är att producera världens grönaste batterier, med material från återvunna batterier och 80 procent lägre koldioxidpåverkan än batterier tillverkade med fossil energi. 2021 ökade vi vår investering i Northvolt för att möjliggöra en omfattande utbyggnad av fabriken i Sverige.

→ Läs mer om hållbara inköp av råvaror till batterier på sidan 35

Stål – För att säkra tillgången till grönt stål har Scania investerat i H2 Green Steel, som vid en anläggning i norra Sverige utvecklar en process för att minska koldioxidutsläppen per ton producerat stål med 95 procent. Anläggningen ska inleda produktion under 2024. Ett annat initiativ som vi stödjer är Hybrit, ett samarbete mellan SSAB, LKAB och Vattenfall för utveckling av fossilfria produktionsprocesser för stål.

→ Läs mer om dekarbonisering i leveranskedjan på sidan 29

20230525051146

PARTNERSHIP AND ENGAGEMENT
Forts.

Scanias VD Christian Levin träffar kollegan vid CEO Alliance, ABB:s VD Björn Rosengren för att diskutera laddsystem för tunga elfordon.

Viktiga händelser 2022

Europeiskt laddnät för tunga nyttofordon
Elektrifieringen av tunga godstransporter i Europa är beroende av ett väl utbyggt och tillförlitligt laddnät. I juli 2022 kom den ambitionen ett steg närmare verkligheten då ett nytt samriskföretag tillkännagavs av TRATON GROUP, Daimler Truck och Volvo Group. Samriskföretaget som går under namnet Milence ska bygga och driva minst 1 700 snabbladdande högkapacitetsstationer. Det förväntas bli ett viktigt stöd för att nå målet om koldioxid-neutrala godstransporter år 2050 i enlighet med EU:s gröna giv.

Scanias Climate Day 2022
I samband med Earth Day den 22 april 2022 hade Scania och 660 000 medarbetare i Volkswagenkoncernen en Climate Day, då medarbetarna fick lära sig mer om klimatförändringen och deras roll i att motverka den. Scanias medarbetare fick möjlighet att diskutera hur cirkularitet kan bidra till ett hållbart transportsystem och hur ett cirkulärt tänkande kan integreras i viktiga processer och metoder.

COP27
Vid FN:s klimatkonferens COP27 i Egypten deltog Scanias representanter i diskussioner och möten med ministrar från många länder, i syfte att få till stånd policyer och offentliga investeringar som skapar förutsättningar för transportbranschens teknikskifte. Scania undertecknade öppna brev som manar till snabba politiska åtgärder för att kraftigt minska klimatutsläppen.

Ordförandeskap i CEO Alliance
CEO Alliance möte hålls vartannat år. Vid mötet i Rom i december 2022 tog Scania över ordförandeskapet i detta samarbete mellan 13 multinationella företag. Det sammanfaller med Sveriges ordförandeskap i EU, vilket ger en unik möjlighet att verka för lagstiftning och offentliga satsningar som banar väg för hållbara transporter. VD-alliansen är ett viktigt sätt att stärka det europeiska näringslivets konkurrens- och motståndskraft och säkerställa omställningen till ett mer hållbart samhälle.

Scania och KTH
Den långa traditionen av samarbete mellan Scania och KTH (Kungliga Tekniska högskolan) är en av orsakerna till att Södertälje och Stockholm rankas som en av de mest innovativa regionerna i Sverige och Europa. I ett nytt samförståndsavtal har Scania och KTH kommit överens om ett nära forsknings- och innovationssamarbete kopplat till Scanias syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Högnivå besök
Scania får regelbundet ta emot ledare och politiker från hela världen. Sommaren 2022, besökte tyska Förbunds-kanslern Olaf Scholz och Sveriges dåvarande stats-minister Magdalena Andersson Scanias democenter i Södertälje. Det fördes viktiga diskussioner om den gröna omställningen i industrin i allmänhet, och särskilt diskussioner om elektrifiering av tunga fordon.

INNOVATION OCH AFFÄRSOMSTÄLLNING

Med hjälp av nya verktyg och arbetssätt utvecklar vi snabbt de idéer och den teknik som kommer att forma morgondagens transportsystem.

Transportbranschen genomgår en av sina största omvandlingar någonsin. Ny teknik tillsammans med sociala och ekonomiska krafter driver en omvälvande förändring av vårt ekosystem. Dessa förändringar tvingar inte bara fram nya transportlösningar, utan öppnar också helt nya affärsmöjligheter och ändrar i grunden vad det innebär att erbjuda transportlösningar.

Scania använder dessa nya möjligheter till att öka takten i omställningen till hållbara transporter. Det innebär att vi investerar i innovation inom områden som ingår i dagens kärnverksamhet, men också att vi utforskar nya affärsmodeller och lösningar som kommer att bli allt viktigare för att skapa värde för våra kunder i framtiden.

För att kunna dra nytta av affärsmöjligheterna som skapas med framtidens transportsystem behöver vi använda alla tillgängliga verktyg. För Scania innebär det att anamma nya sätt att arbeta och tänka som entreprenörer, liksom att utveckla våra förmågor och vårt kunnande. Denna fortlöpande affärsomställning är en förutsättning för ett innovativt Scania och avgörande för vår långsiktiga konkurrenskraft.

Satsningar på innovation är en central del av vår strategi och ett av våra viktigaste mål (se sidan 22).

Forskning och utveckling

Med hjälp av banbrytande forskning och utveckling kan Scania omsätta de senaste idéerna och den senaste tekniken i dagens transportlösningar. Vårt arbete inom exempelvis AI, automation, elektrifiering och uppkoppling tar oss in i nästa fas av de tunga transporternas utveckling och påskyndar övergången till hållbara lösningar.

Venture client initiativ

Scanias forskning och innovation sker ofta i samarbete med andra aktörer i ekosystemet, främst uppstarts-företag. Ett exempel är vårt engagemang i Combient Foundry, ett nordiskt initiativ inom venture client (kundriskkapital) som sammanför stora industriföretag med globalt utvalda, snabbväxande uppstartsföretag i syfte att utnyttja potentiella affärsmöjligheter. Samarbetena börjar som gemensamma pilotprojekt för att sedan övergå i leverantörsförhållanden eller partnerskap. Under 2022 var Scania engagerad i tre sådana samarbeten som förberder åkerier och lastbilsflottor inför omställningen till elektrifierade transporter.

Testar nya affärsmodeller

Den snabba förändringen av transportbranschen ger upphov till en mängd nya affärsmöjligheter, varav många ligger utanför Scanias traditionella verksamhetsområde. Tack vare den nya affärsfunktionen Mobility Solutions är vi redo att dra nytta av möjligheterna, oavsett om det rör produkter eller morgondagens nya transportlösningar.

Den nya affärsfunktionens fokus ligger på snabbhet och lättrörlighet. Istället för att gå de traditionella stegen från idé till introduktion, marknadstestar vi idéerna tidigt, så att vi snabbt kan skala upp eller avfärda dem. Mobility Solutions kopplar ihop flera av Scanias viktiga funktioner, som alla bidrar med viktiga förmågor och kunnande, däribland:

- LOTS Group – ett helägt dotterföretag till Scania som erbjuder transportlösningar främst i Amerika
- Scania Growth Capital – vår riskkapitalfond som investerar i projekt som förändrar mobilitet och transporter
- Scania Ventures – driver för närvarande sex nytänkande projekt inom allt ifrån logistik till grön IT

Affärsfunktionen är också inriktad på utvecklingen av teknik och lösningar för autonoma transporter. Scanias fokus inom autonomi ligger på körning mellan transport-nav och i gruvor. Efterfrågan på transport-applikationer mellan nav eller logistikterminaler ökar stadigt på grund av allt större förarbrist i Europa, liksom möjligheten till lägre totalkostnad och effektivare energianvändning.

Främjar entreprenörsanda

När Scanias verksamhet förändras behöver vi se till att ha en företagskultur som hjälper oss att dra maximal nytta av framtida möjligheter. Som ett led i det arbetet inför vi lättrörliga arbetssätt och uppmuntrar medarbetarna att tänka som entreprenörer.

För att främja entreprenörsandan har vi förändrat organisationsstrukturen så att företaget blir mer dynamiskt och medarbetarna är friare att byta till nya roller, byta karriärväg och testa nya färdigheter. Scania har flera initiativ som ger medarbetarna möjlighet att utveckla nya idéer och få praktisk erfarenhet av en uppstartskultur.

Scania Innovation Factory

Vårt program för intraprenörskap, Scania Innovation Factory, lanserades för att ge medarbetare de färdigheter och det stöd de behöver för att utveckla smarta idéer och ta dem till marknaden. Syftet är att möjliggöra entreprenörskap inom organisationen på ett sätt som snabbar på innovationen och minskar risken, liksom att öppna för nya affärsmodeller och konkreta intäktskällor. Varje år får fyra till sex utvalda team ledigt från sina ordinarie tjänster för att istället arbeta med att testa sina innovativa affärsidéer, med 500 000 kronor i finansiering från Scania.

Scania Hack

Scania Hack är ett årligt tvådagars evenemang där medarbetarna får chansen att testa och utveckla idéer och lösningar som kan bli en del av Scanias framtida erbjudande. Evenemanget är öppet för alla medarbetare och alla typer av idéer. De mest lovande bidragen kan få chansen att vidareutvecklas via Scania Innovation Factory.

Skill Capture: innovation genom mångfald

Scania anser att mångfald är en förutsättning för innovation. De mest nytänkande arbetslagen är de som kan dra nytta av en bredd av färdigheter, insikter och perspektiv. Att främja mångfalden är också viktigt för att säkra rätt kompetens inför Scanias förändringsresa. Programmet Skill Capture säkerställer att vi tar vara på outnyttjad potential och talang i hela organisationen och sätter mångfald och inkludering i centrum vid rekrytering och karriärutveckling.

Skill Capture är en kontinuerlig process som omfattar ledningsteam och medarbetare på alla nivåer i företaget. Processen täcker alla steg från uppmärksammande till åtgärd och säkerställer att vi tar hänsyn till mångfald och inkludering i allt vi gör.

20250525083147

Innehåll

42 Bolagsstyrning
51 Styrelse
54 Verkställande ledning

BOLAGSSTYRNING

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

BOLAGSSTYRNING

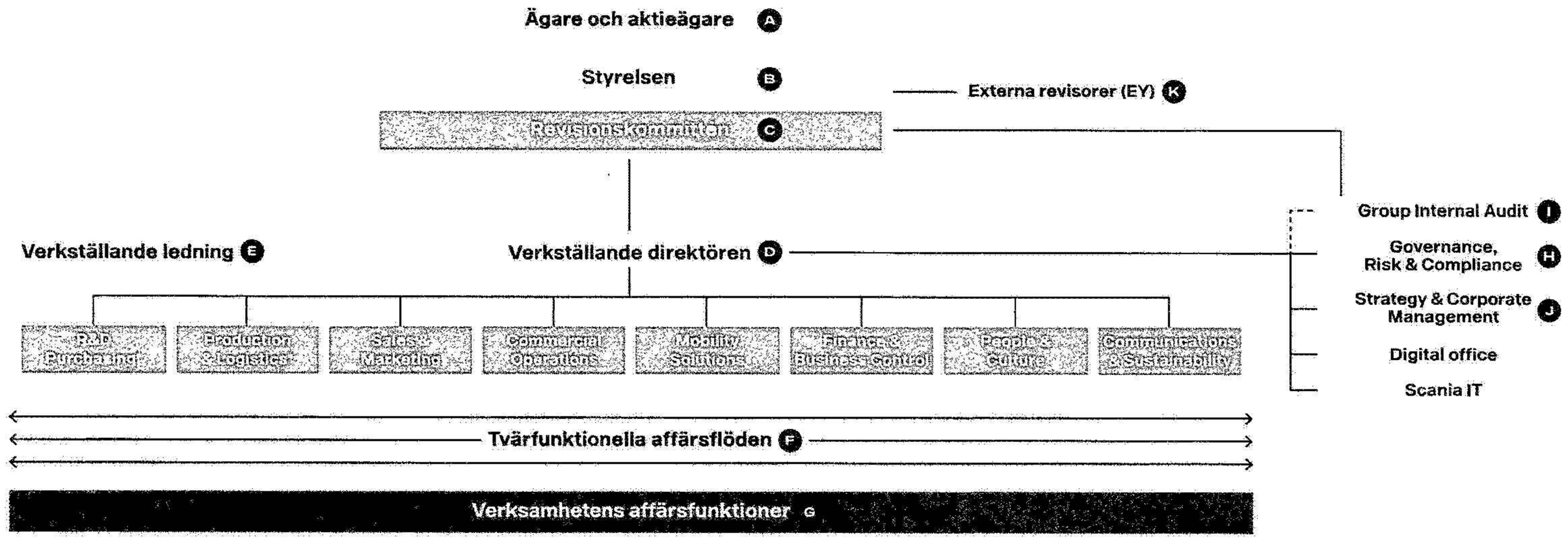
Bolagsstyrningen anger ramarna för Scanias inriktning. Den stödjer affärsmodellen, strategin samt hjälper organisationen att uppnå sina mål, hantera risker och upprätthålla hållbara affärsmetoder. Scanias bolagsstyrning ska främja transparens och tillit för de viktigaste intressenterna.

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 styrande dokument. Scanias bolagsstyrning utgår från bolagsordningen, svensk lagstiftning, då främst den svenska aktiebolagslagen och årsredovisningslagen, samt interna styrdokument. I denna bolagsstyrningsrapport sker redovisningen i enlighet med årsredovisningslagen.

Som onoterat bolag är Scania inte skyldigt att följa svensk kod för bolagsstyrning. Scanias redovisning sker i enlighet med EU:s direktiv om icke-finansiell rapportering (NFRD), Global Reporting Initiative (GRI) och rekommendationerna från Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Scania redovisar redan information enligt EU:s taxonomi och förbereder för ytterligare redovisningskrav som väntas följa av EU:s utveckling av regelverket, liksom av att det nya direktivet om företagens hållbarhetsrapportering (CSRD) börjar gälla även för Scania (se från sidan 160 för ytterligare information om bland annat NFRD, taxonomi och GRI).

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

Styrningsstruktur



* Från och med 1 februari 2023 är Industrial operations uppdelat i R&D and Purchasing och Production and logistics.

Styrningsstruktur

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

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. Cheferna för verksamhetens affärsfunktioner G ansvarar för att lämpliga åtgärder vidtas inom deras respektive ansvarsområden baserat på strategin. Varje affärsområde rapporterar till någon av medlemmarna av den verkställande ledningen. Scania driver affären genom våra tvärfunktionella affärsflöden som vart och ett har en ledningsgrupp med representation från alla delar av verksamheten. Våra olika affärer är: godstransport, persontransport, drivlina för integrering i andra OEMs och transportsystemslösningar.

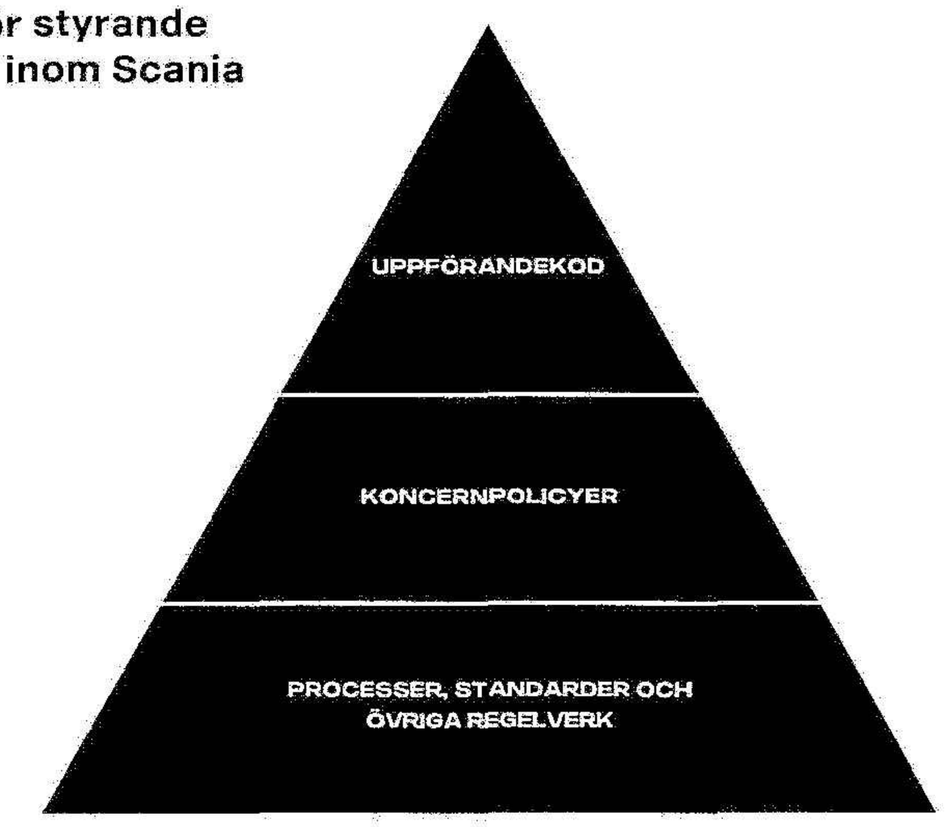
I följande avsnitt beskrivs rollerna, ansvarsfördelningen och samspelet mellan parterna mer detaljerat.

Styrningen av Scania sker genom organisationsstrukturen, policyer, riktlinjer, metoder och arbetssätt som säkerställer transparens, tillgänglighet, handlingskraft, ansvarstagande och tvärfunktionellt

20230323031148

BOLAGSSTYRNING
Forts.

Hierarki för styrande dokument inom Scania



Uppförandekod:

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

Koncernpolicyer:

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

Processer, standarder och övriga regler:

Mer detaljerade och omfattande regler om hur kraven inom specifika områden ska uppfyllas.

deltagande. Styrningen är utformad i enlighet med Scanias syfte, kärnvärden, lagkrav och krav från våra viktigaste intressenter. Den hjälper organisationen att nå uppsatta mål, och samtidigt hantera osäkerheter och att agera med integritet.

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

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

Ägare och aktieägare

Den enda aktieägaren Ⓐ i Scania AB är TRATON Sweden AB, ett 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.

Vid bolagsstämman röstar aktieägarna om bland annat godkännande av årsredovisningen och revisionsberättelsen som presenteras av styrelsen.

Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis vid ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet. Bolagsstämman har under 2022 inte bemyndigat styrelsen att besluta om att utge eller återköpa aktier.

Styrelsen

Styrelsen Ⓑ är Scanias högsta administrativa funktion och ansvarar för styrningen av företagets verksamhet och organisation. Den är också ansvarig för Scanias långsiktiga utveckling och strategi (se 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. Ledamöterna väljs årligen för perioden fram till och med slutet av nästkommande årsstämma. Under 2022 skedde ingen förändring av de valda ledamöterna, medan en av fackföreningarnas suppleanter byttes ut.

Styrelsen kallas till ett lagstadgat möte samt minst fyra vanliga möten per år. Vid det lagstadgade mötet, som hålls i samband med bolagsstämman, fattas beslut om styrelsens arbetsordning och arbetssätt samt revisionskommitténs arbetsordning.

BOLAGSSTYRNING
Forts.

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

Styrelseordförande utvärderar styrelsens arbete genom kontinuerlig dialog med ledamöterna. Utöver detta upprättas vanligtvis varje år en skriftlig utvärdering där samtliga ledamöter har möjlighet att redovisa sin uppfattning om styrelsen, inklusive ordförande, och dess arbete.

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

Styrelsen har upprättat ett arbetsutskott, revisionskommittén, till vilken styrelsen utser ledamoter från de egna ledamöterna.

Beslut om styrelsens arvode fattas vid bolagsstämman. Information om det årliga arvodet finns under Not 24 till koncernens resultatrakning.

→ Läs mer om Scanias styrelse på sidan 51

Revisionskommittén
Revisionskommittén C följer upp effektiviteten av processerna för styrning, riskhantering och interna kontroller, liksom frågor avseende administrativa processer, refinansiering och treasuryverksamhet. Dessutom behandlar och utvärderar den bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och principer, bolagets finansiella och icke-finansiella rapportering samt utvärderar revisorerna och godkänner användande av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster. Som minimum redovisas samtliga risker avseende intern och extern lagstadgad rapportering för revisionskommittén, liksom övriga risker som rapporterats till ägaren.

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

Revisionskommittén är identisk och gemensam för Scania AB och Scania CV AB.

Verkställande direktören
Efter styrelsen har verkställande direktören D ansvaret för Scanias dagliga verksamhet. VD ansvarar för uppfyllande av koncernens övergripande strategi och finansiella och affärsmässiga kontrollrutiner, liksom för koncernens finansiering, kapitalstruktur, riskhantering 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 1 oktober 2021 är han även VD för TRATON SE.

Verkställande ledningen
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.

Verkställande ledningen beslutar i frågor av strategisk betydelse och med stor inverkan på verksamheten. Det omfattar, men är inte begränsat till, uppfyllandet av Scanias övergripande strategi, en kontinuerlig utveckling av företaget och dess affärsmodell, hållbarhet, utveckling av leveranskedjor, övergripande frågor avseende personal, miljö, samhällsansvar och bolagsstyrning (ESG), resursallokering och finansiering av företaget.

Information om arvodet till verkställande ledningen finns under Not 26 i koncernredovisningen till koncernens resultaträkning.

→ Läs mer om verkställande ledning på sidan 54.

Intressentdialog
Scanias intressenter utgörs av allt ifrån kunder och medarbetare, ägare och långivare, till partners i transportekosystemet såsom infrastrukturleverantörer, transportanvändare och samhället i stort (se sidan 14). Genom att samarbeta med intressenter i hela ekosystemet kan Scania främja användningen av dagens hållbara lösningar och samtidigt utveckla den teknik och de förutsättningar som stödjer morgondagens transportsystem.

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

Intressentdialogen kan också innefatta rättighetshavarnas perspektiv, det vill säga individer som riskerar att utsättas för negativ påverkan från Scanias värdekedja. Scania tar sitt ansvar för att hantera påverkan för rättighetshavare i hela värdekedjan, såväl avseende mänskliga rättigheter som miljöpåverkan. Scania interagerar med rättighetshavare för att kunna förstå och prioritera hanteringen av mänskliga rättigheter, exempelvis i form av en intressentkartläggning (salience review) gjord 2022 (för mer information se sidan 160).

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

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

Strategi
Scanias strategiska inriktning fastställs av den verkställande ledningen på uppdrag av styrelsen. Den strategiska inriktningen uppdateras årligen och presenteras av verkställande ledningen vid Top Management Meeting (TMM) för företagets högsta chefer som hålls under andra kvartalet. Inriktningen utgör grunden för Scaniakoncernens affärs- och verksamhetsplaner. Den centrala stödfunktionen Strategy and Corporate Management J ansvarar för att implementera strategin på uppdrag av verkställande ledningen.

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 affärsstrategin. Alla mål och aktiviteter ska bidra till en hållbar utveckling.

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

Under formuleringsfasen testas strategin utifrån olika framtidsscenarier för det globala transportsystemet till år 2040. Detta för att stärka strategins motståndskraft vid olika framtidsutfall. Den scenariobaserade strategi-, teknik- och kompetensplaneringen, tillsammans med bedömningarna som gjorts av exempelvis

20230525083149

BOLAGSSTYRNING
Forts.

klimatrelaterade risker såsom stigande temperatur, ger en ingående och gemensam kunskap om det föränderliga affärslandskapet, samtidigt som det stärker 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 affärsvärdesflöden, kärnprocesser och affärsfunktioner med detaljerade planer på samtliga nivåer.

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

Verksamhetsstrategin The Scania Way (se sidan 15) säkerställer att Scanias strategiska inriktning genomförs framgångsrikt i alla delar av koncernen.

Mångfald och inkludering är fortsatt en strategisk nödvändighet för Scania. En bred palett av färdigheter, kunnande, bakgrunder och erfarenheter säkerställer att Scania har rätt medarbetare. En inkluderande företagskultur driver verksamheten framåt. Vi kallar detta systematiska angreppssätt för Skill Capture och det är en viktig del av vår People Sustainability strategi för Scanias nästan 57 000 medarbetare världen över.

Together4Integrity
Scania fortsatte med Volkswagens program Together4Integrity (T4I) under 2022. Programmet ska framja Volkswagens initiativ inom integritet, regelefterlevnad, företagskultur och riskhantering och säkerställa att dessa överensstämmer med Scanias mål. Inom ramen för T4I-programmet har Scanias GRC-funktioner (Governance Risk and Compliance) H anordnat workshops om integritetsuppfattning, där medarbetare på alla nivåer diskuterade regelefterlevnad och integritet med utgångspunkt i Scanias kärnvärden.

Ny operativ modell
Under 2021 inledde Scania en omställning av organisationen för att stödja Scanias strategi och nå uppsatta mål som stärker fokus på produktivitet och flöden och gör oss bättre förberedda för utmaningarna i en föränderlig affärsmiljö. Under 2022 har vi fortsatt arbetet med att utforma de arbets- och styrsätt som krävs för att göra Scania ännu snabbare, mer flexibelt och kundcentrerat i utvecklingen av lösningar.

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

Q&A

Annette Danielski
Ordförande i styrelsen och revisionsutskottet

Q: Scanias omvärld förändras snabbt. Hur påverkar det din roll som styrelseordförande?

A: Jag tycker det är viktigt att vi som styrelse ger direktiv till den verkställande ledningen och stakar ut en strategisk inriktning som säkerställer att Scania har en fördel gentemot konkurrenterna. Scanias organisation och arbetssätt behöver anpassas till den nya affärsmiljön och detsamma gäller styrelsens arbete och sammansättning. Snabbhet, flexibilitet och transparens är viktigare än någonsin och avgörande för Scania. Vår roll är också att säkerställa en stark verksamhetsstyrning, sunda kontrollfunktioner och en ändamålsenlig och effektiv uppföljning. Vi kan inte att överskatta betydelsen av lämplig och ändamålsenlig internkontroll och riskhantering i den oförutsägbara och föränderliga tid vi lever. Mina styrelsekollegor i revisionskommittén och jag har en viktig uppgift i att se till att Scanias finansiella mål uppnås med hållbara metoder.

Q: Hur anser du att styrelsens och revisionskommitténs roller kommer att förändras när det gäller rapporteringskraven för Scania?

A: Nuvarande utveckling inom lagstiftningen ökar styrelsens ansvar för hållbarhetsredovisningen. Det ställer skärpta krav på styrelsens tillsyn, inte minst när det gäller att leverera det vi utlovat. Eftersom kraven på rapportering inom hållbarhetsområdet ökar i Scanias årsredovisning och efterfrågas i ökad utsträckning av intressenter blir revisionskommitténs och styrelsens roll i redovisningen av ESG-frågor (Environmental, Social and Governance) alltmer formaliserad. Dessa processer och kontroller kommer att i högre grad likna den finansiella redovisningen. Jag känner i min tillsynsroll på Scania att det är en stor fördel att också vara ekonomichef (CFO) för TRATON och vice versa. Jag anser också att vi behöver utveckla metoden för att ta in rätt kompetens och kunnande i styrelsen och revisionskommittén inom dessa områden. Som styrelse måste vi ligga steget före den våg av ny lagstiftning som kommer och se till att införa och anamma de nya kraven i linje med The Scania Way.

BOLAGSSTYRNING
Forts.

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 linjerade 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 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 funktionerna för regelefterlevnad (Group Compliance Management), riskhantering (Group Risk Management) och avdelningen för integritet och skydd av personuppgifter (Group Data Protection) som hjälper verksamhetorganisationen att fatta ansvarsfulla, balanserade och lönsamma affärsbeslut.

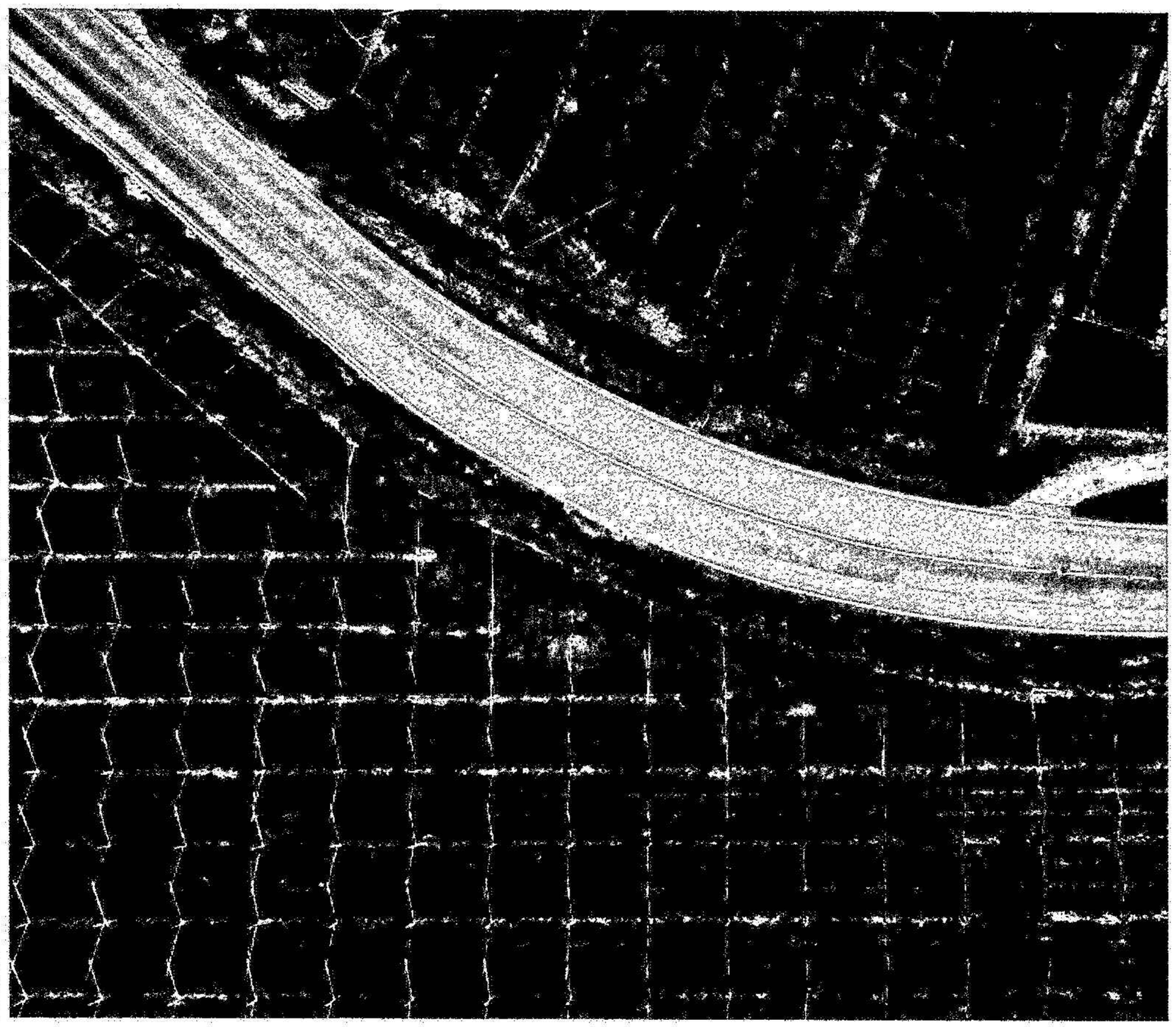
Corporate Governance Board
Scanias bolagsstyrningsråd (Corporate Governance Board, CGB) är ett verkställande beslutsforum som föreslår beslut och åtgärder relaterade till Scanias koncernpolicyer, för slutligt beslut av verkställande ledningen. Syftet med dessa möten är att säkerställa att de regler som formaliseras i Scanias koncernpolicyer följer ett standardformat.

CGB övervakar tillämpningen av koncernpolicyer inom hela Scania och rapporterar aktuell status på tillämpningen till den verkställande ledningen och revisionskommittén. CGB följer också upp tillämpningen av och frågor gällande TRATON:s och Volkswagens koncernpolicyer. CGB leds av Scanias ekonomichef (CFO) och består av representanter från centrala funktioner och affärsområden och har tio möten per år.

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

SSB består av chefer från samtliga Scanias affärsområden och funktioner, liksom representanter för affärsvärdesflödena. Rådet leddes tidigare av Scanias VD. Under 2022 övertogs ordföranderollen av chefen för kommunikation och hållbarhet eftersom området lyfts upp till verkställande ledningsnivå.

Varje medlem av SSB har ett ansvar att bidra aktivt genom att representera sin organisation såväl som hela Scania och att förmedla information, beslut och åtgärder från mötet till relevanta forum. SSB håller möten varje kvartal men extra möten kan hållas vid behov i särskilda frågor. Utöver mötena anordnades också en heldag på temat dekarbonisering och ramverket för mänskliga rättigheter för samtliga SSB-medlemmar, för att fördjupa kunnandet om dessa komplexa ämnen. Under 2022 hölls fem SSB-möten.



20230525031150

BOLAGSSTYRNING
Forts.

Risk och riskhantering

Scanias revisionskommitté och styrelse utvärderar de viktigaste riskerna och riskhanteringsåtgärderna varje kvartal, samt kartlägger riskerna för den interna och externa lagstadgade redovisningen. På uppdrag av Scanias styrelse har den verkställande ledningen det övergripande ansvaret för riskhantering, inklusive hållbarhets- och klimatrelaterade risker. Riskprocessen säkerställer en transparent, systematisk och praktisk metod för riskhantering och är utformad med hänsyn till Scanias strategi (se sidan 19–25).

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. Scanias uppförandekod, policyer, strategi, kärnvärden och ledarskaps principer 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.

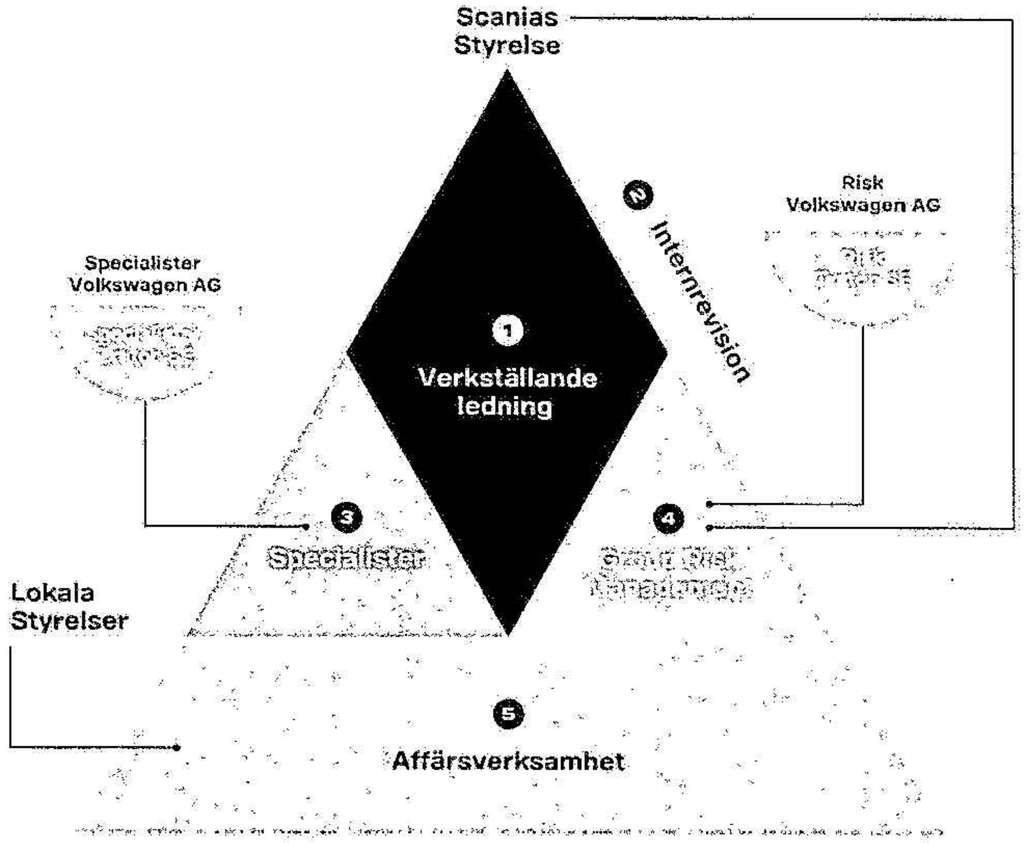
Riskhanteringsprocessen stöttar varje affärsenhet till en djupare insikt i vilka som är de allvarliga riskerna och hur de ska hanteras. Syftet är också att gemensamt kartlägga viktiga kort-, medel- och långsiktiga risker i hela Scaniakoncernen, så att den verkställande ledningen kan fokusera på strategiska risker.

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

I enlighet med den verkställande ledningens beslut från år 2020 fortsatte Group Risk Management ett omfattande, treårigt projekt för förbättrad internkontroll och standardisering. Som en del av initiativet har en internkontrollfunktion etablerats inom Group Risk Management med uppgift att samordna utvecklingen och följa upp Scanias standardiserade internkontrollsystem.

Riskerna för Scania spänner över många olika områden, alltifrån cybersäkerhet, till leverantörskapacitet, klimat, produktlansering och risker relaterade till ansvarsfullt företagande med dess mänskliga, miljömässiga och sociala aspekter. Genom att förebyggande identifiera och hantera potentiella negativa konsekvenser kan vi minimera eller helt undvika dessa. En sund riskhanteringsprocess hjälper Scania att fatta beslut som ger största möjliga nytta och skapar affärsmöjligheter. Det kan innebära att vi behöver identifiera områden där Scania har stor påverkan, exempelvis klimat- och miljömässig eller social, redan innan de påverkar Scania. 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. En del av Scanias ledarskapsmodell och en ledstjärna i organisationen är konceptet att våga pröva och samtidigt hantera risken, "Dare to try – manage the risk" (se sidan 15, The Scania Way).



Roller och ansvar inom Scanias riskhantering

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

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

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

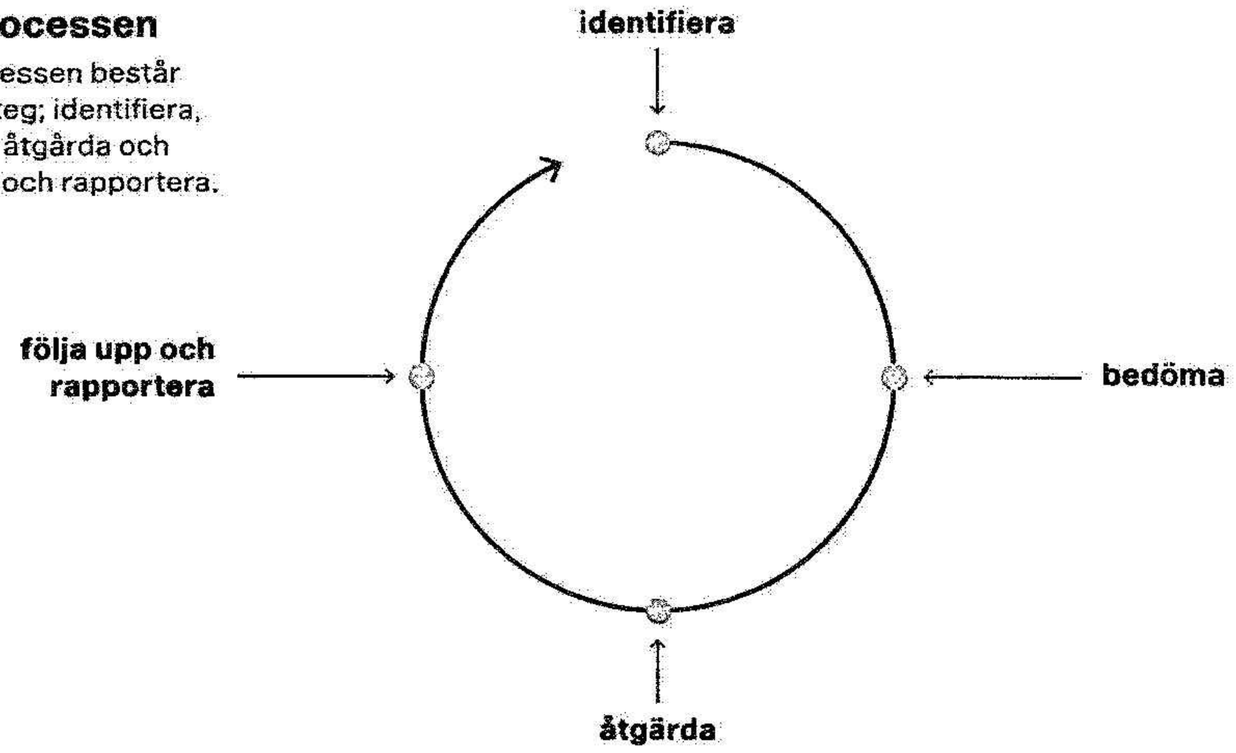
4
- Sammanställa riskinformation för transparent rapportering
- Övervaka risker och riskhanteringsprocesser
- Underlätta bedömning och åtgärd av koncerngemensamma och tvärfunktionella risker
- Skapa och upprätthålla ett koncerngemensamt ramverk för riskhantering
- Ge vägledning och stöd i implementeringen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

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

BOLAGSSTYRNING
Forts.

Riskprocessen

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



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

Den återkommande riskprocessen består av fyra steg: identifiera, bedöma, åtgärda, samt följa upp och rapportera.

Det första steget är att identifiera risker som kan hindra att verksamhetsmål uppnås eller andra nya eller förändrade risker. Nästa steg är att bedöma de identifierade riskernas sannolikhet och potentiella påverkan – finansiellt, anseendemässigt och legalt – så att ansvarig riskägare kan prioritera risker för vidare analys. Analysen utgör sedan grunden för att utvärdera åtgärder i det tredje steget, liksom för utformningen och implementeringen av åtgärdsplaner. Det sista steget, följa upp och rapportera, innebär att utvecklingen och genomförandet av åtgärdsplaner övervakas för att säkerställa att åtgärderna är effektiva och att riskhanteringen fungerar (se sidan 49, Internkontroll).

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

Affärsetik och regelefterlevnad

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

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

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

Scania fokuserar också på integritet och affärsetik bland affärspartners och i samhället i stort. Våra affärspartners förväntas hålla samma höga etiska standard som Scania. För leverantörer finns standarderna angivna i Scanias uppförandekod för leverantörer, medan de oberoende medlemmarna av vårt återförsäljarnät lyder under Scanias uppförandekod för oberoende distributörer.

Bedömning och hantering av risker är en viktig del av Scanias arbete för regelefterlevnad. Korruption och andra affärsetiska risker omfattas därför av Scanias ordinarie riskbedömningar (se sida 47) som genomförs enligt en årlig cykel i hela organisationen. Dessutom genomförs vartannat år en mer omfattande och detaljerad riskbedömning med inriktning på korruption, pengatvätt och antitrust-/konkurrenslagstiftning. Under 2021 genomfördes denna bedömning på samtliga Scanias enheter och gäller i två år.

Ett annat viktigt verktyg i Scanias affärsetiska arbete är visselblåsarsystemet, med flera olika interna och externa kanaler för rapportering av misstänkta etiska övertramp av Scaniamedarbetare. Det finns också etablerade rutiner för internutredningar.

Hållbarhetsstyrning

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

Scanias strategiska hållbarhetsarbete kräver kunskap om vår påverkan, inklusive de risker och möjligheter som uppstår längs produkternas livscykel, och syftar till att koppla mål och åtgärder till vetenskapliga rön. Risker och möjligheter inom hållbarhet är identifierade inom alla funktioner på Scania och kan relatera till, exempelvis lagkrav, teknikutveckling, kundnöjdhet och fysiska risker. Riskerna och möjligheterna hanteras och integreras i Scanias risk- och strategiprocess och i vissa fall med stöd av separata, specifika processer, såsom inom inköp.

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

Scania utvärderar och följer upp resultaten av hållbarhetsarbetet i förhållande till fastställda mål. För uppföljningen har Scania utvecklat 18 nyckeltal inom hållbarhetsområden med hög relevans för Scanias påverkan, risker och produkternas livscykel (se sidan 144). Scanias viktigaste hållbarhetsmål, såsom science-based targets, ingår som en del av våra affärsmål och påverkar

20250325083151

BOLAGSSTYRNING
Forts.

därmed investeringsbesluten inom alla Scanias affärsområden, från produktion och logistik till produktutveckling och försäljningsprioriteringar.

För att identifiera viktiga hållbarhetsfrågor använder Scania en väsentlighetsprincip. En väsentlighetsanalys klargör vilka hållbarhetsfrågor som är mest avgörande för Scania. Metoden kräver förståelse för såväl Scanias påverkan på omgivningen som påverkan på Scania, så kallad dubbel väsentlighet. Vår kunskap om Scanias påverkan ska baseras på relevanta påverkans- och riskbedömningar. Vi använder strukturerade processer för återkoppling och dialog med Scanias intressenter och eftersträvar transparens vad gäller resultat, lägesbild, utmaningar och möjliga förbättringar.

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 externrevision, internrevisionen (Group Internal Audit), internkontrollfunktionen (Group Internal Control) och 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 verkställande ledningen och styrelsen genom regelbunden rapportering.

Hela Industrial Operations, som omfattar logistik, produktion, inköp samt forskning och utveckling, är certifierat enligt ISO 9001 och ISO 14001. Commercial Operations, som omfattar affärsenheter och återförsäljare, är certifierat enligt ISO 9001 och ISO 14001 på marknader där kunder eller andra intressenter efterfrågar certifiering.

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

Under 2022 fortsatte Scania utrullningen av ett ramverk för internkontroll i ramen för det treåriga projekt som ska förbättra och standardisera internkontrollen. Utrullningen fortsatter under 2023 i syfte att ge hela organisationen bättre förutsättningar att effektivt hantera risker och utvärdera effekten av kontrollåtgärdens verkan.

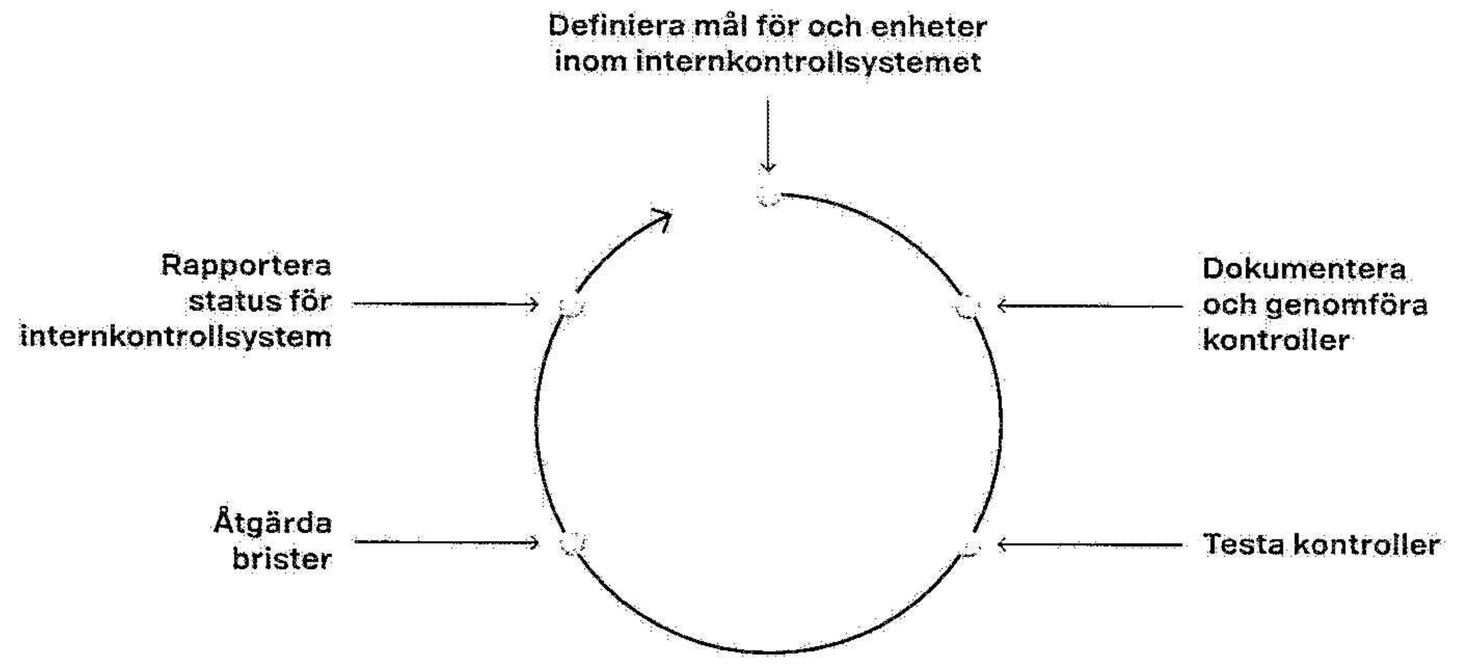
Internkontrollsystemet ICMS (Internal Control Management System) bygger på Scania Group Control Catalogue och de nyckelaktivteter som beskrivs nedan:

Kontrollmiljö
Kontrollmiljön inom Scania bygger dels på rutiner, dels på en kultur att göra det rätta – The Scania Way. Chefers och andra medarbetares inställning och värderingar är viktiga för att driva organisationen mot Scanias mål på ett effektivt, hållbart och ansvarsfullt sätt. Grunden för internkontrollens ramverk inom Scania utgörs av de beslut om organisationsstruktur, befogenheter och riktlinjer som styrelsen fattat. Styrelsens beslut omsätts i fungerande lednings- och kontrollsystem av den verkställande ledningen.

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

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

Årscykel för internkontrollsystem
Indelning i relevanta faser



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
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. Scania har omfattande kontrollaktiviteter för viktiga

BOLAGSSTYRNING
Forts.

riskområden och processer, däribland ekonomiskt bedrägeri och felaktig redovisning. För en närmare beskrivning av hur Scania hanterar risker, se avsnittet Risker och riskhantering på sidan 47.

Funktionen Group Internal Control samordnar på uppdrag av den verkställande ledningen granskningen av den internkontroll som ska förebygga viktiga risker i utvalda enheter och processer, främst vad gäller finansiell redovisning och regelefterlevnad. Alla avvikelser som upptäcks rapporteras och följs upp för åtgärd.

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

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

Rapportering sker regelbundet till ledningen på alla nivåer. Den centrala controllerorganisationen har, 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 ständigt en dialog mellan funktionerna för Finance and Business Control, Risk Management, Internal Control Management och Compliance och personer ansvariga för den finansiella och icke finansiella rapporteringen i de operativa enheterna.

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

Uppföljning
Funktionerna Group Internal Audit, Governance, Risk and Compliance (GRC) och Corporate Control är Scanias främsta kontrollfunktioner. De 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 utförs av controlleravdelningarna såväl inom den industriella verksamheten som samtliga försäljnings- och finansföretag. Därutöver utför avdelningen för internkontroll riskbaserade och oberoende granskningar av internkontrollen av finansiell rapportering inom utvalda enheter i företaget.

Under räkenskapsåret 2022 har Scania vid kontroll och uppföljning prioriterat enheter och processer med stora flöden och värden samt utvalda operativa risker i enlighet med utrullningsplanen för projektet för förbättring och standardisering av internkontrollen.

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

Scania har ett koncerngemensamt visselblåsarsystem dit alla medarbetare kan rapportera potentiella överträdelser av lagar och regler, interna policyer och Scanias uppförandekod. Systemet är också öppet för tips från externa parter.

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

Internrevision
Scanias internrevision (Group Internal Audit) 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. Den följer också upp och granskar koncernens internkontroll, riskhantering och styrning. Resultaten rapporteras till Scanias revisionskommitté och delges även VD och verkställande ledningen för att säkerställa att de vidtar nödvändiga åtgärder.

Under 2022 genomfördes riskstyrda utvärderingar av samtliga affärsområden, med flest internrevisioner inom Commercial Operations och då främst Financial Services på grund av skilda lagkrav för finansiella tjänster i olika länder. Internrevisionen rapporterar funktionellt till revisionskommittén och administrativt till verkställande direktören.

Externa revisorer
Scanias oberoende externa revisorer Ⓚ väljs årligen av aktieägarna på årsstämman för perioden fram till slutet av nästföljande räkenskapsårs årsstämma. Scanias nuvarande externa revisor är Ernst & Young (EY).

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

De externa revisorerna har inga uppdrag i bolaget som påverkar deras oberoende som revisorer i Scania. Information om ersättningen till revisorer finns under Not 27.

20230525083152

STYRELSE

1
Annette Danielski
Ordförande i styrelsen

2
Christian Levin
VD och koncernchef, Scania och TRATON

3
Lilian Fossum Biner

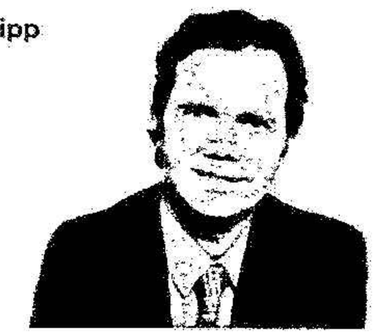
4
Gunnar Kilian

5
Julia Kuhn-Piëch

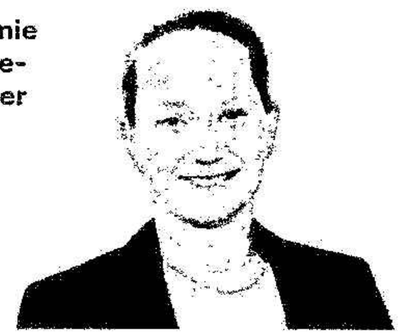
6
Nina Macpherson

7
Christian Porsche

8
Mark Philipp Porsche



9
Stephanie Porsche-Schröder



10
Peter Wallenberg Jr

11
Mari Carlquist

12
Lisa Lorentzon

13
Mikael Johansson

14
Michael Lyngsie

15
Bo Luthin

16
Maja Lundberg

STYRELSE
Forts.

1 Annette Danielski

Ordförande i styrelsen och revisionskommittén 2021.

Född: 1965.

Utbildning: Företagsekonomi.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Navistar Inc., Supervisory Board of MAN Truck & Bus SE och Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH, TRATON Financial Services AB, TRATON Sweden AB och styrelseordförande i TRATON Treasury AB.

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

2 Christian Levin

Ledamot i styrelsen sedan 2021.

Född: 1967.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör i maskinteknik.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i Supervisory Board MAN Truck & Bus SE. Ledamot i Navistar LLC, Volkswagen Caminhões e Ônibus, Scania Growth Capital AB, Scania Growth Capital II AB, TRATON Financial Services AB, Tekinkföretagen och Kungliga Tekniska Högskolan (KTH).

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

Ledamot i regeringens elektrifierings- kommission och Stockholms Handelskammare.

3 Lilian Fossum Biner

Ledamot i styrelsen sedan 2019. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1962.

Utbildning: Civilekonom.

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

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

4 Gunnar Kilian

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1975.

Utbildning: Journalist.

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

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

5 Julia Kuhn-Piëch

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1981.

Utbildning: Doktor i juridik (Dr iur).

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

Relevant arbetserfarenhet: Egenföretagare inom fastighetsförvaltning.

6 Nina Macpherson

Ledamot i styrelsen sedan 2018. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1958.

Utbildning: Juristexamen, LL.M.

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

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

Ledamot i Aktiemarknadsnämnden.

7 Christian Porsche

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1974.

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

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

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

8 Mark Philipp Porsche

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1977.

Utbildning: Master i social- och företagsekonomi.

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

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

20230525031153

STYRELSE
Forts.

9 Stephanie Porsche-Schröder
Ledamot i styrelsen sedan 2017.
Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1978.

Utbildning: Diplomerad designer.

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

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

10 Peter Wallenberg Jr
Ledamot i styrelsen sedan 2005.

Född: 1959.

Utbildning: Master i företagsekonomi.

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

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

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

Född: 1969.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1987.

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

Född: 1982.

Utbildning: Magisterexamen.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 2007.

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

Född: 1963.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania.

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

Född: 1977.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1993.

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

Född: 1967.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1985.

16 Maja Lundberg
Representant för PTK på Scania.
Suppleant i styrelsen sedan 2022.

Född: 1968.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1986.

VERKSTÄLLANDE LEDNING

1

2

3

4

5

6

7

8

9

1 Christian Levin

Ledamot i styrelsen. VD och koncernchef.

Född: 1967.

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

2 Jonas Rickberg

Executive Vice President, Chief Financial Officer (CFO).

Född: 1975.

Utbildning: Civilekonomexamen. Anställd sedan 2005.

3 Camilla Dewoon

Executive Vice President, Head of Communications and Sustainability.

Född: 1973.

Utbildning: Civilekonomexamen. Började på Scania 1998, anställd till 2019. Återkom till Scania 2020.

4 Stefano Fedel

Executive Vice President, Head of Sales and Marketing.

Född: 1970.

Utbildning: Civilingenjör. Anställd sedan 1996.

5 Mats Gunnarsson

Executive Vice President, Head of Commercial Operations.

Född: 1967.

Utbildning: Civilingenjör och civilekonom. Anställd sedan 1992.

6 Gustaf Sundell

Executive Vice President, Head of Mobility Solutions.

Född: 1982.

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

7 Jeanna Tällberg

Executive Vice President, Head of People & Culture.

Född: 1975.

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

8 Anders Williamsson

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

Född: 1969.

Utbildning: Civilingenjör. Anställd sedan 1994.

9 Marcus Holm

*Executive Vice President, Head of Production & Logistic.

Född: 1971.

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

* Från och med 1 feb 2023 är Anders Williamsson Executive Vice President, Head of R&D and Purchasing och Marcus Holm, Executive Vice President, Head of Production and logistics.

20230523083154

Innehåll

56 Risköversikt
64 Marknadstrender och scanias verksamhet 2022
67 Hållbarhetsrapportering
68 Koncernens ekonomiska översikt

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

I en värld med hög grad av osäkerhet på grund av den instabila global makroekonomisk och geopolitisk situation var efterfrågan för Scanias produkter och tjänster fortsatt starka.

RISKÖVERSIKT

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

Affärsmiljön under 2022 påverkades av effekterna från covid-19 och inte minst Rysslands invasion av Ukraina. Under året har Scania stoppat produktion och leveranser till Ryssland och Vitryssland efter Rysslands invation av Ukraina. Som en följd av kriget i Ukraina meddelade Scania sin avsikt att avyttra vår affärsverksamhet i Ryssland. Under året har säkerheten för anställda i Ukraina och Ryssland har varit av stor betydelse för oss. Vi har också sett risker materialiseras i form av brist på material och komponenter, liksom storningar i produktion, logistikflöden och försäljningsnät.

Förlängningen av kriget i Ukraina och de geopolitiska spänningar och politisk osäkerhet som uppstått har lett till ökad osäkerhet och högre globala prisnivåer på råvaror, energi, transporter och material. Detta väcker oro om den allmänna inflationen, en global ekonomisk nedgång och effekten som detta kan få på Scania såväl som på våra kunder, leverantörer och partners.

Scania fortsätter att övervaka konfliktens eventuella påverkan på de makroekonomiska utsikterna, särskilt på de marknader där Scania verkar.

Scania har inlett arbetet med att etablera en industriell verksamhet i Kina. Det för med sig en mängd olika risker, vilka noggrant övervakas och hanteras för att nå de strategiska målen för etableringen av långsiktig försäljnings- och industriverksamhet i landet.

Det finns flera risker som även framöver kan påverka Scania. Åtgärder för de mest relevanta riskerna som Scanias ledning tagit inom dessa områden, presenteras i tabellen på följande sidor. Tabellen visar också vilka mål som kan påverkas om riskerna faller ut. 2022 var ett omställningsår då nya affärsmål rullades ut, som en del av strategiimplementeringen, för att under 2023 ersätta de tidigare målen.

Klimatrelaterade risker och möjligheter

Scania ser omställningen till ett hållbart transportsystem som en affärsmöjlighet och som grunden för Scanias affärsstrategi och strategiska inriktning (läs mer på sidan 20).

Ett effektivt transportsystem är en förutsättning för en konkurrens- och motståndskraftig samhällsekonomi, liksom avgörande för samhällsutvecklingen. Samtidigt är dagens transportsystem förknippad med negativ inverkan i form av exempelvis koldioxidutsläpp, luftföroreningar, trängsel och trafikolyckor. Transportlösningarnas påverkan måste ses ur ett livscykelperspektiv – från utvinningen av råvaror till slutet på livscykeln. Det finns en risk att politiska beslut påverkar potentialen för CO_2 minskning i delar av värdekedjan, vilket är utom Scanias kontroll men påverkar mojligheten att nå våra mål. Det kan exempelvis handla om andelen inblandning av förnyelsebara bränslen som tillhandahålls vid bränslepumpar och utfasningen av fossila bränslen i elnätet.

Att ta itu med klimatförändringen och dess påverkan är viktigt för transportsektorn. Scanias strategi är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

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

Hållbarhets- och klimatrelaterade risker är integrerade i Scanias riskhanteringsprocess. Dessa risker återfinns i flera olika underkategorier såsom affärsutveckling, nya och ändrade lagar och regler, leveranskedjan och produktionen.

Klimatrelaterade risker delas upp i omställningsrisker och fysiska risker. Omställningsriskerna och därtill relaterade affärsmöjligheter bedöms vara de mest väsentliga för Scania. De omställningsrisker som identifierats rör bland annat teknikskiftet och risken att politiska beslut och regelverk inte fullt ut stödjer teknikutvecklingen. Till fysiska risker räknas extremväder och långsiktiga förändringar av klimatet som kan orsaka avbrott i verksamheten eller skada på fysiska tillgångar hos Scania eller i leveranskedjan. Väsentliga fysiska risker för Scanias bedöms främst uppstå på lång sikt, men mer akuta situationer orsakade av väderförhållanden uppstår i mindre skala redan idag.

För att utvärdera motståndskraften i Scanias strategi, bland annat mot klimatrelaterade risker,som stigande temperatur, använder Scania en scenariebaserad strategi-, teknik- och kompetensplanering.

→ Läs mer om framtidsscenarier på sidan 21

Q&A

Lisa Osbäck
Sustainability
Business Developer

Q: Varför är mänskliga rättigheter ett prioriterat område för många företag just nu och vad är utmaningarna?

A: Betydelsen av att ta globalt ansvar blir allt tydligare under omställningen och i en orolig värld. Minskningen av koldioxidutsläpp i Europa får inte orsaka skada för människor på andra platser i vår värdekedja. Vi ser också en våg av kommande lagstiftning som kräver att företag förebygger och minskar konsekvenserna för mänskliga rättigheter i hela värdekedjan – det vill säga överallt i världen där Scania verkar. Självklart kommer det med utmaningar. Exempelvis måste vi skapa synbarhet centralt om mänskliga risker globalt medan vi samtidigt nyttjar fördelarna med ett decentraliserat arbetssätt. Vi behöver addressera ämnet i varje land där vi bedriver verksamhet genom vår värdekedja.

Q: Så hur tar sig Scania an frågan om mänskliga rättigheter och vederbörlig aktsamhet (due diligence)?

A: I Scanias arbete med mänskliga rättigheter ingår områden som vi arbetat med sedan länge, exempelvis hälsa och säkerhet. Vi har ett robust system för hantering av mänskliga rättigheter inom inköp av råmaterial tillsammans inom Volkswagenkoncernen. Det är en stor fördel nu när nya lagkrav införs. Men vi behöver också utöka detta arbetssätt, till exempel genom integrering i Scanias riskhanterings process. Under 2022 sammanförde vi allt detta till Scanias ramverk för mänskliga rättigheter för att kunna följa upp utvecklingen och kommunicera med större transparens till intressenter.

20230328083155

RISKÖVERSIKT

Forts.

BOLAGETS MÅL

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

2022 är ett övergångsår då företagets målsättningar rullas ut.
Effekten kommer att kartläggas mot företagets reviderade mål från år 2023.

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Strategiska risker			
Geopolitiska risker		Som globalt företag verkar Scania på marknader med politisk instabilitet, konflikter och social oro, vilket kan påverka Scanias möjlighet att göra affärer och bedriva verksamhet på berörda marknader/områden. Geopolitiska spänningar ökar utsattheten på flera sätt, exempelvis genom handelsbarriärer eller sanktioner för produkter och teknik i vissa länder, sanktioner mot företag och personer, störningar i leveranskedjan och problem med mänskliga rättigheter eller regeletterlevnad. Under 2022 förekom förhöjd spänning och konflikter, liksom brott mot mänskliga rättigheter i Europa såväl som Asien.	Scania genomför en årlig scenariebaserad utvärdering av strategin med syfte att förstå och hantera förändringar när osäkerheten i verksamhetens omgivning ökar. Relevanta åtgärder för förändringar med hög påverkan inarbetas i strategin och genomförandet, exempelvis vid lokalisering av produktionsanläggningar och inköp av komponenter. Utöver detta rapporteras politiska risker även inom den centrala riskprocessen. Scania har ett omfattande ramverk för exportkontroll som ständigt uppdateras för nya regelverk eller förändringar i olika sanktionslistor. Ramverket omfattar alla enheter med gränsöverskridande handel. Se risker relaterade till handelsbarriärer, exportkontroll och sanktioner nedan. Scania arbetar tvärfunktionellt för att hantera specifika händelseförlopp exempelvis aktiverades krishanteringsgruppen och tvärfunktionella forum för att kontinuerligt analysera och agera på utvecklingen relaterad till kriget i Ukraina. Under året har Scania stoppat produktion och leveranser till Ryssland och Vitryssland efter Rysslands invasion av Ukraina. Som en följd av kriget i Ukraina meddelade Scania sin avsikt att avyttra vår affärsverksamhet i Ryssland. Under året har säkerheten för anställda i Ukraina och Ryssland har varit av stor betydelse för oss. För ytterligare information, se Not 2, 22, 23, 30 och 31.
Klimatomställningsrisker		Som en viktig del av ekosystemet för transport och som global aktör är Scania exponerad för risker relaterade till omställningen till en ekonomi med låga koldioxidutsläpp. Scanias strategiska inriktning är också direkt kopplad till de möjligheter och risker som uppstår genom klimatförändringen och dess konsekvenser. De omställningsrisker Scania har identifierat rör bland annat teknikskiftet, såsom anpassningar för batterifordon, kostnaden för övergången till teknik med låga utsläpp, kundbehov och förväntningar och tillgången till komponenter och råvaror. Omställningsrisker inkluderar även risk att politiska initiativ såsom koldioxidutsläppslagstiftning, koldioxidprissättning, utbyggnad av alternativ infrastruktur (inklusive laddinfrastruktur och tillgången till förnybar energi och biobränsle) och övrig klimatlagstiftning inte fullt ut stödjer den tekniska utvecklingen. Alla dessa risker kan på kort och medellång sikt påverka Scanias finansiella flöden. Framtida intäktsströmmar från exempelvis elektrifiering håller på att bedömas.	Scanias strategi för att leda omställningen bygger på möjligheter och risker kopplade till klimatförändringen. Konsekvenserna av klimatförändringen och relaterade åtgärder inom lagstiftning, affärsförhållanden och teknik har haft avgörande inverkan på Scanias strategiska inriktning, liksom processer och hållbarhetsfokus. Nuvarande strategi är ett direkt svar på detta och syftar till att göra Scania motståndskraftigt och lönsamt idag såväl som i framtiden. Scanias årliga process för strategisk planering med analys av olika scenarier är avgörande för att bedöma motståndskraften i strategin och att identifiera nya risker och möjligheter till vidareutveckling. En av Scanias viktigaste strategiska åtgärder har varit att sätta mål för minskning av koldioxidutsläppen i enlighet med vad vetenskapen anser krävs för att uppfylla Parisavtalet. Under 2022 har Scania även kompletterat vår dekarboniseringsresa med mål för leveranskedjan, se sidan 29. Förebyggande bevakning och kunskap om den tekniska, marknadsmässiga och juridiska utvecklingen är avgörande för att nå målen och är inkluderat i processen för översyn av strategin. För ytterligare information, se sidan 28 och 145.
Affärsutvecklingsrisker		Transportbranschen är i förändring på grund av ny teknik, nya affärsmodeller, konkurrenter och globala trender såsom digitalisering som tillsammans skapar en miljö som är utsatt för störningar. Dessa faktorer gör att Scania omvandlas från en tillverkare av tunga fordon till en leverantör av transport- och logistiklösningar. Därmed finns också en risk att Scania inte lyckas tillhandahålla produkter och tjänster anpassade till vissa kundbehov eller tillgängliggöra de tekniska innovationer som driver trenderna i branschen, såsom uppkopplade, autonoma och elektrifierade fordon. Den komplexa leveranskedjan för batteriproduktion innebär även ökade sociala risker, exempelvis vad gäller brott mot mänskliga rättigheter, arbetsrättsliga frågor och diskriminering. Nya affärsmodeller som bygger på fordon och transporter som en tjänst ("as a service") innebär att Scanias balansräkning och finansieringsbehov kommer att växa. Om detta inte hanteras korrekt finns en risk att Scanias finansiering fördyras, vilket i sin tur undergräver lönsamheten i de nya affärsmodellerna.	Risker relaterade till affärsutveckling och långsiktig planering hanteras huvudsakligen genom Scanias tvärfunktionella mötesstruktur som sammanför olika avdelningar för att fatta strategiska och taktiska beslut, liksom genom den årliga processen som etablerats på Scania för strategisk planering. Denna planering är inte en statisk process, utan diskuteras och utmanas ständigt i hela företaget med hänsyn till externa och interna faktorer. Samtliga enheter och nivåer inom företaget deltar i den strategiska processen. Scania har en företagskultur som präglas av integritet och öppenhet – en viktig del av The Scania Way – som innebär att oklarheter och frågor ska identifieras och diskuteras öppet. Det medför att risker kopplade till oklarhet eller otydlighet gällande företagets strategi och affärsutveckling kan hanteras effektivt och med precision. Utöver detta kartlägger Scania genom den årliga strategiprocessen nya områden som kan bli av intresse i utvecklingen av framtidens ekosystem för transport och logistik. Forsknings- och utvecklingsprojekt utvärderas fortlöpande vad gäller teknisk och kommersiell relevans. För att minska risken för en växande balansräkning ökar Scania vårt fokus på portföljstyrning samt kostnadskontroll.

RISKÖVERSIKT
Forts.

BOLAGETS MÅL

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

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Strategiska risker, forts.			
Affärsmodells- och strategirisker		Modellen för verksamhetsstyrning och strategi måste kontinuerligt uppdateras och anpassas till en affärsmiljö som hela tiden förändras. Scanias erbjudande måste vara värdeskapande, attraktivt och konkurrenskraftigt för våra intressenter och svara snabbt på förändringar i affärsmiljön för att Scania ska kunna vara fortsatt konkurrenskraftigt och relevant.	Scania övervakar, utvärderar och utmanar kontinuerligt affärsmodellen och strategin för att säkerställa att företaget uppfyller målet att leda omställningen till ett hållbart transportsystem och åtagandena enligt Parisavtalet. En korrekt hantering av den rådande osäkerheten, komplexiteten och de snabba förändringarna är avgörande för att Scania ska fortsätta att vara relevant för samhället, kunderna, kapitalmarknaderna och andra intressenter. Scania har rutiner för att lyfta viktiga frågor som behöver uppmärksammas och åtgärdas tvärfunktionellt. För ytterligare information om Scanias strategiprocess och användningen av scenarier, se sidan 19–25.
Bolagsstyrnings- och policyrisker		Eftersom Scania verkar globalt på volatila marknader är det viktigt att effektivt hantera förändringar och utveckla verksamheten i rätt riktning då det annars skulle finnas en risk att ambitioner och mål inte uppnås.	Scanias verkställande ledning har det övergripande ansvaret för hantering av bolagsstyrnings- och policyrelaterade risker. Samtliga funktioner inom företaget arbetar enligt ett valdokumenterat ledningssystem som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policyer. Ledningssystemet förbättras kontinuerligt i det dagliga arbetet och genom regelbunden översyn internt och av tredje part. Den centrala funktionen Governance, Risk and Compliance (GRC) hjälper såväl verkställande ledningen som linjechefer att hantera risker genom att vägleda, utbilda och ge råd. . För ytterligare information, se mer från sidan 41.
Finansiella risker			
Refinansieringsrisker		Tillgången till konkurrenskraftig finansiering är avgörande för Scania och beror till stor del på det kreditbetyg Scania tilldelas av Standard & Poor's, men också på kreditbetyget för Scanias ägare TRATON SE och Volkswagen AG. En nedgradering av betyget ökar Scanias upplåningskostnad, vilket riskerar att drabba företagets lönsamhet och penetrationsgraden inom Financial Services affärsområde. Behovet av uttömmande och trovärdig ESG-kommunikation tillsammans med utgivning av gröna obligationer kommer öka framöver. Ett misslyckande på detta område kan minska intresset för Scania som utgivare och låntagare och leda till fördyrad finansiering i bästa fall eller svårighet att erhålla finansiering i värsta fall.	Refinansieringsrisker hanteras i enlighet med Scanias treasurypolicy som ses över årligen av revisionskommittén. Som en del av Scanias hantering av refinansieringsrisk finns två kreditfaciliteter, varav en beviljad, båda med stöd av TRATON SE. För ytterligare information, se Not 28 och 29 Scanias strategiska inriktning, där hållbarhet står i centrum, ger förutsättningar för ett mer attraktivt finansieringserbjudande ur ett ESG-perspektiv. Scanias kombinerade års- och hållbarhetsredovisning stöttar i att förena de båda perspektiven. Under 2021 upprättade Scania ett ramverk för gröna obligationer i enlighet med EU:s taxonomiförordning, som erhöll högsta hållbarhetsbetyg av tredjepartsgranskaren Cicero. Under 2022 publicerade Scania sin första påverkansrapport för obligationen. Ur ett strategiskt finansieringsperspektiv bör möjligheten att ge ut gröna obligationer prioriteras över alla icke-gröna alternativ.
Kreditrisker		Om Scanias avtalspartners inte uppfyller sina åtaganden på grund av sin egen finansiella situation eller politiska förhållanden finns risk för finansiell förlust för Scania.	Kreditrisk hanteras i enlighet med koncernpolicyerna Credit Risk Governance och Treasury, som ses över årligen av Scanias 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 ytterligare information, se Not 2 och 28.

20230525031156

RISKÖVERSIKT

Forts.

BOLAGETS MÅL

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

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Finansiella risker			
Valuta- och ränterisker	$	Scanias valutaexponering beror på att försäljningen är mer geografiskt utspridd än produktionen. Rörelser på valuta- och räntemarknaderna kan negativt påverka Scanias resultat- och balansräkning. Ränterisk kan uppstå när räntekänsliga tillgångar och skulder inte matchas ordentligt. För ytterligare information, se Not 28.	Valuta- och ränterisker hanteras i enlighet med koncernpolicyn Treasury, 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 inom segmentet Fordon och tjänster använder sig Scania främst av prisjusteringar för att kompensera för valutakursförändringar. Enligt Scanias koncernpolicy kan företagets ledning välja att kurssäkra framtida valutaflöden, men detta har historiskt sett gjorts i begränsad omfattning. Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i funktionell valuta kan dock säkring ske. Inom Financial Services säkras valutaflöden med hjälp av derivatinstrument. Målet med ränteriskhanteringen är att till stor del minska risken med hjälp av derivat. Inom Financial Services ska fordringar och skulder matchas vad gäller räntesats och löptid. På grund av kriget i Ukraina har Scania tvingats avvika från policyerna vad gäller såväl valutarisk som ränterisk. För ytterligare information, se Not 28.
Skatterisker	$	Scania betalar skatt i många olika jurisdiktioner och därför är koncernens avsättningarna för bolagsskatt, omsättnings- och användarskatt, mervärdesskatt och andra skatter alltid en fråga om bedömning och uppskattning. Scania och dess dotterföretag är föremål för ett flertal granskningar och tvister avseende skatter. Inget av dessa fall bedöms kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scanias finansiella ställning. För ytterligare information, se Not 2.	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 eftersträvar att minimera exponeringen för vissa försäkringsbara risker.	Scania arbetar kontinuerligt med att identifiera, analysera och hantera försäkringsbara risker, både på koncernnivå och lokalt. En central funktion ansvarar för Scaniakoncernens globala försäkringsportfölj. Sedvanliga försäkringar på koncernnivå används för att säkra företagets godstransporter, tillgångar och skyldigheter i enlighet med Scanias styrdokument. Lokala försäkringar tecknas i enlighet med lagar och normer i respektive land. När så krävs tar Scania hjälp av utomstående försäkringsrådgivare för att identifiera och hantera risker. Försäkringar tecknas endast hos välrenommerade försäkringsbolag, vars finansiella ställning kontinuerligt övervakas. Riskbesiktningar främst inriktade på risker i den fysiska miljön utförs årligen, vanligtvis av samtliga produktionsanläggningar och av ett flertal Scaniaägda återförsäljare och verkstäder i enlighet med det standardiserade brandsäkerhetssystemet Scania Blue Rating Fire Safety System. Detta arbete bidrar till ett fortsatt högt skadeförebyggande och lågt antal försäkringsfall.

RISKÖVERSIKT

Forts.

BOLAGETS MÅL

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

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Juridik- och regelefterlevnadsrisker			
Rättsprocesser och administrativa förfaranden		Scania berörs av rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa omfattar påstådda kontraktsbrott, utebliven leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång, intrång rörande andra immateriella rättigheter och påstådda brott mot gällande lagar och regler. Vissa av dessa risker kan vara av stor betydelse. För ytterligare information, se Not 2 och Not 17.	Scania har infört ett system för rapportering av legala risker, enligt vilket riskerna ska definieras och rapporteras till huvudkontoret så snart de uppstår. Minst en gång per år lämnas en rapport om riskerna till styrelsens revisionskommitté. Scanias centrala funktion Corporate Legal Affairs and Risk Management har specialiserad personal som bistår med rådgivning och vägledning i juridiska frågor.
Affärsetik- och regelefterlevnadsrisker		Scania har verksamhet på många olika marknader och är utsatt för risker kopplade till penningtvätt, bedrägeri, försäkringring, korruption och brister i efterlevnaden av konkurrenslagstiftning. Scania ska hantera alla dessa frågor på ett systematiskt och transparent sätt. Utöver detta rör affärsetik även mänskliga rättigheter och Integritet och skydd av personuppgifter. Se Risker relaterade till mänskliga rättigheter respektive Risker relaterade till personuppgiftshantering nedan. 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 som innehåller en uppsättning bindande regler och vägledning om ansvarstagande beteende för alla koncernens medarbetare. Kärnvärdena och ramverket The Scania Way lägger grunden för en ansvarsfull verksamhet och en företagskultur där högsta ledningen sätter tonen. Utöver ramverket finns också interna regelverk. Eftersom Scania verkar i en föränderlig affärsmiljö finns specialiserad personal, såväl centralt som lokalt, som hjälper organisationen att övervaka och hantera dessa risker, huvudsakligen funktionerna för regelefterlevnad (Group Compliance Management), riskhantering (Group Risk Management), Integritet och skydd av personuppgifter (Group Data Protection) och styrning (Group Governance) för att stötta verksamheten att nå dessa mål. Eftersom risk baserad tredjeparts due diligence är en viktig del av Compliance Management System följer Group Internal Audit nära upp att processen är effektiv.
Risker relaterade till nya eller ändrade lagar och regler		Nya lagkrav för bolagsstyrning införs nu i många jurisdiktioner, vilket ökar risken för bristande regelefterlevnad i Scanias verksamhet. Olika länders juridiska system, eller större förändringar av lagar och bestämmelser (gällande exempelvis miljö, säkerhet, personuppgiftshantering, handel, finans, granskning av värdekedjan, korruption, pengatvätt, finansiering av terrorism, konkurrens, mänskliga rättigheter och exportkontroll med extraterritoriell påverkan) kan vara sådant som hotar Scanias övergripande ställning. Kommande lagstiftning inriktad på skyldigheter för värdekedjan även utanför respektive lands gränser riskerar att skapa motstridiga regler på samma sätt som vid sanktioner och motsanktioner. Det finns risk att Scania förhindras att effektivt bedriva verksamhet, genomföra viktiga transaktioner, övervaka efterlevnaden av avtal eller komplettera strategier och aktiviteter.	Scania håller ständig uppsikt över varningstecken på samtliga marknader för att kunna vidta nödvändiga förändringar av strategin eller de interna rutinerna för styrning och regelefterlevnad. Scanias lokala och centrala specialistfunktioner ger råd och stöd för att minska riskerna med ny och ändrad lagstiftning.
Risker relaterade till handelsbarriärer, exportkontroll och sanktioner		Scanias möjlighet att göra affärer kan hämmas av förändringar vad gäller handelsavtal och handelsbarriärer, liksom sanktioner från myndigheter eller internationella organ riktade mot länder, varor, tjänster eller personer. Brott mot sanktioner kan ge dryga böter och andra påföljder. Som globalt företag måste Scania kunna hantera motstridiga sanktionsregler.	Alla enheter inom Scania 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 genom programmet Scania Export Control, där centrala och lokala resurser och experter följer utvecklingen av regler och sanktioner för att säkerställa Scanias efterlevnad.
Risker relaterade till avtal och immateriella rättigheter		Juridiska risker uppstår i den dagliga verksamheten vid hanteringen 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 Corporate Legal Affairs and Risk Management ger råd och vägledning i juridiska och kommersiella frågor, samt frågor som rör patent, licensiering och annat. För ytterligare information, se Not 2.

20230525031157

RISKÖVERSIKT

Forts.

BOLAGETS MÅL

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

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Risker relaterade till mänskliga rättigheter		Hela Scanias värdekedja utsätts för risker relaterade till mänskliga rättigheter, som kräver förebyggande åtgärder för att inte drabba människor negativt. Risken 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. Lagkraven på företag att visa vederbörlig aktsamhet (due diligence) avseende mänskliga rättigheter ökar pressen att hantera dessa även utanför respektive lands gränser.	För att ansvarsfullt kunna hantera risker som rör mänskliga rättigheter krävs att vederbörlig aktsamhet (due diligence) är en del av de berörda beslutsprocesserna. För att hantera risker kopplade till mänskliga rättigheter genomförde Scania under 2022 dels en väsentlighetsanalys som kartlade de allvarligaste riskerna i värdekedjan, dels en ledningsanalys som kartlade hur väl anpassade de relevanta policyerna, processerna och hanteringssystemen är för att hantera dessa rättighetsfrågor (se nyckeltal, från sidan 150). Under 2022 införde Scania också ett ramverk för hantering av mänskliga rättigheter. Det kopplar samman befintliga program för vederbörlig aktsamhet, såsom systemet för råvaruinköp, med ett riskstyrt arbetssätt på koncernnivå genom Scanias riskprocess. Ramverket omfattar också de viktiga områden som identifierats genom väsentlighetsanalysen som genomfördes 2022. För ytterligare information om hur Scania hanterar risker relaterade till mänskliga rättigheter som en del av programmet för en hållbar leveranskedja, se Risker i leveranskedjan.
Risker i leveranskedjan		Om en eller fler leverantörer inte kan eller väljer att inte uppfylla sina leveransåtaganden, exempelvis på grund av råvarubrist, strejk, kapacitetsfördelning till fördel för andra kunder eller ekonomiska problem, riskerar Scania att drabbas av produktionsstopp, ökad produktionskostnad, förseningar och minskat förtroende bland kunderna. Till exempel var bristen på halvledare fortsatt en utmaning under 2022 och väntas kräva vidare åtgärder under 2023. Scania har under 2022 lanserat flera produktuppdateringar och -förbättringar, vilket gynnar kunderna men innebär också ökad risk i och med förändringarna i leveranskedjan. I och med att leveranskedjan blivit alltmer globaliserad, exempelvis på grund av inriktningen på elektrifiering, finns också hållbarhetsrisker i Scanias affärsverksamhet gällande bland annat miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik.	Scania har vidtagit en rad åtgärder för att kunna upptäcka och förebygga dessa risker, bland annat en kontrollprocess som i förväg säkerställer att leverantörer kvalificerar sig vad gäller teknik, kvalitet, leverans, kostnad och hållbarhet, där resultaten regelbundet rapporteras till Scanias inköpsledning. Fokus ligger på att förebygga och minska påverkan från risker relaterade till geopolitik, naturkatastrofer och energiförsörjning med möjliga negativa effekter på våra leverantörskedjor om de skulle materialiseras. Scania kräver att leverantörer ska uppfylla företagets uppförandekod för leverantörer och gör en ingående utvärdering vid varje val av leverantör med hjälp av Due Dilligenceprocessen som kallas Scania Sustainability Rating. Nära samarbete inom Volkswagenkoncernen och med leverantörer är också viktigt för att säkerställa att Scania kan anpassa sig till förändringar och hantera identifierade risker. Dessutom övervakar Scania alla leverantörer som ligger över en viss storlek på inköpen per månad med hjälp av tredjeparts riskindikatorer. Scania har också ett särskilt team med uppgift att säkerställa tillgängligheten på komponenter på kort sikt.
Marknadsrisker		Den kommersiella fordonsbranschen påverkas av externa faktorer såsom konkurrens, prisfluktuationer, politisk utveckling och ekonomiska svängningar, vilket kan ge upphov till både möjligheter och risker för 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. De rådande utmaningarna med priset och tillgången på energi påverkar Scania på flera olika nivåer och i relation till olika intressenter, exempelvis i produktionen och med leverantörer och kunder.	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. Scania arbetar internt såväl som i nära samarbete med kunder och leverantörer för att övervaka och hantera de rådande utmaningarna med energiförsörjningen. För ytterligare information, se Not 2.

RISKÖVERSIKT

Forts.

BOLAGETS MÅL

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

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Årets risker (forts.)			
Risker relaterade till medarbetare och kompetens		Det pågående teknikskiftet kräver motsvarande omställning av kompetenser. Scania måste agera proaktivt genom att kartlägga framtida behov innan de uppstår. Om Scania inte lyckas locka till sig och behålla nyckelpersoner, både för befintlig verksamhet och framtidens affär, kan det leda till svårigheter att uppfylla kundernas behov	Scania utvecklar ständigt arbetet inom personalområdet för att säkerställa en affärsdriven kompetensförsörjning. För närvarande driver Scania ett program, som en del av programmet Scania HR Foundation, för ett annu effektivare medarbetarstöd med koncerngemensamma rutiner och ett globalt IT-verktyg för HR. Scenariebaserad planering används också för att identifiera framtida kompetensbehov i delar av organisationen. Medarbetarperspektivet är en förutsättning för att Scania ska kunna leda omställningen – både för företaget och människorna som arbetar här. Därför har Scania flera program för såväl vidareutbildning som entreprenörs- och innovationsutveckling, såsom Innovation Factory och Skill Capture. För att kunna hantera en transformation/kompetensförändring i hela företaget på ett ansvarsfullt sätt krävs meningsfull social dialog. Scania har en global standard för social dialog och arbetar förebyggande genom initiativet Global Deal. Scania har etablerade rutiner för nära samarbete med ett flertal universitet och tekniska högskolor, för att få fram och rekrytera de främsta specialisterna. Scania driver ett gymnasium i Södertälje – Mälardalens Tekniska Gymnasium – som erbjuder högkvalitativ teknisk utbildning.
Informationsrisker		Scania använder informationsteknik i det dagliga arbetet för att möjliggöra förbättringar av såväl effektiviteten i verksamheten som kunderbjudandet, vilket också för med sig risker. Digital information, system och infrastruktur kan påverkas av exempelvis olyckor, katastrofer, tekniska haverier, föråldrad teknik och cyberattacker (se Produktrelaterade cybersäkerhetsrisker). Information som inte hanteras korrekt riskerar att delas med obehöriga och att avsiktligt eller oavsiktligt ändras, skadas eller gå förlorad.	För att effektivt och driftsäkert kunna bedriva sin verksamhet och för att vara fortsatt relevant måste Scania fortlöpande utvärdera möjligheten att utnyttja data i det dagliga arbetet. För att säkerställa informationens tillgänglighet, integritet och sekretess använder Scania ett riskstyrt arbetssätt och ett inarbetat säkerhetsledningssystem, liksom en kombination av den senaste hårdvaru- och mjukvarutekniken och en effektiv IT-organisation. Scania har också en central specialistfunktion för informationssäkerhet som 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, kostnad för 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.
Klimat- och naturkatastrofrisker		Som globalt företag med verksamhet och leverantörer världen över är Scania utsatt för fysiska risker förknippade med extrema väderförhållanden, såsom översvämningar, värmeböljor, vattenbrist och andra naturfenomen som kan skada egendom såsom byggnader eller orsaka komponentbrist genom störningar i logistikflödet eller leveranskedjan. Det är svårt att förutse var och när dessa incidenter kommer att inträffa och vilka konsekvenser de kan få. Pågående klimatförändringar på grund av global uppvärmning väntas ge alltmer extremt väder och förändrade väderförhållanden i vissa regioner. Dessa risker kan komma att påverka Scanias möjlighet att försäkra anläggningar i framtiden och påverka Scanias balansräkning exempelvis om flera anläggningar påverkas.	I Scanias avbrottsanalyser och kontinuitetsplaner ägnas särskild uppmärksamhet åt risken för klimat- och väderförändringar, naturkatastrofer och resursbrist. Förutsägande analyser och scenariebaserad planering för olika regioner utgör ett stöd i beslutsfattandet. Vissa av de fysiska risker som berör möjligheten till försäkring omfattas av försäkringsriskprocessen. Scania har ett miljöhanteringssystem enligt ISO 14001 som säkerställer att verksamheten bedrivs med högsta globala standard på alla miljörelaterade områden.

20230525053158

RISKÖVERSIKT

Forts.

BOLAGETS MÅL

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

Riskkategori	Bolagets mål	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
[illegible]			
Produktionsrisker		En oförutsedd störning vid en produktionsanläggning kan orsakas av olika typer av incidenter, såsom strömavbrott, maskinhaveri, brand, översvämning, social oro, terrordåd, smittsamma sjukdomar, personalkonflikter eller andra störningar i verksamheten. Om Scania överskattar kundernas efterfrågan finns en risk att produktionskapaciteten underutnyttjas, medan en underskattning av efterfrågan kan resultera i otillräcklig produktionskapacitet. 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. Scania har också ett ramverk för säkerhet och hälsa, bestående av en policy och riktlinjer, för att upprätthålla och främja säkerheten, hälsan och trivseln på arbetsplatsen, liksom att gynna prestationen inom dessa områden. Produktions-, miljö- och kvalitetsrisker i återförsäljar- och verkstadsnätet hanteras genom Scania Retail System, (certifiering enligt Scania Dealer Operating Standard), Scanias miljöhanteringspolicy och med hjälp av specialister i organisationen. Produktionskapaciteten övervakas noggrant genom tvärfunktionella möten och anpassas kontinuerligt till rådande förutsättningar.
Produktrelaterade cybersäkerhetsrisker		Dagens fordon innehåller avancerad data- och kommunikationsteknik och är i allt högre grad uppkopplade. Eftersom Scanias fordon är av avgörande betydelse för kundernas verksamhet och säkerhet kan dessa påverkas negativt vid en cyberattack.	Med hjälp av standardiserade metoder varnar Scania om cybersäkerheten under produkternas hela livscykel. Häri ingår bland annat fortlöpande riskbedömningar, nya tekniska lösningar, goda vanor och medvetenhet om cybersäkerhet, samarbete med leverantörer, riskbevakning och incidenthantering.
Risker relaterade till personuppgiftshantering		Om Scania inte kan visa att företaget följer gällande regler avseende integritet och skydd av personuppgifter kan det leda till skadeståndskrav och andra förpliktelser, betydande böter och andra påföljder, såväl som förlust av kunder och skador på Scanias anseende.	Ett av Scanias kärnvärden är Respekt för individen. Detta utgör grunden för var interaktion med bland annat medarbetare, kunder, samarbetspartners och förare, men också hur vi ser på integritet och skyddet av personuppgifter. Scanias efterlevnad av personuppgiftslagstiftningen ska vara ett resultat av en aktiv medvetenhet om integritetsskydd och etablerade rutiner för hanteringen av personuppgifter som genomsyrar verksamheten. Detta är särskilt viktigt vid etablering på nya marknader eller av nya affärsmodeller. Scania har en specialistfunktion för dataskydd och ett såväl centralt som globalt nätverk av personer med ansvar för datasäkerhet. Tillsammans hjälper dessa till att säkerställa att personuppgifter hanteras korrekt i verksamheten. Alla delar av Scanias verksamhet har dock till uppgift att göra dataintegritet till ett självklart inslag i arbetet och att följa gällande personuppgiftslagstiftning.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2022

2022 var ett år av makroekonomisk och geopolitisk oro, med hög inflation, styrräntehöjningar och en europeisk energikris som gjorde affärsutsikterna osäkra. Trots detta var efterfrågan på Scanias transportlösningar fortsatt stark.

Fordon och tjänster

Scanias fordonsleveranser minskade under 2022 med 6 procent jämfört med 2021. Lastbilsleveranserna minskade med 7 procent till totalt 80 238 enheter, medan bussleveranserna ökade med 13 procent till 4 994 enheter. Motorleveranserna ökade med 14 procent till 13 400 enheter. Tjänsteintäkterna ökade med 21 procent till 36 434 miljoner kronor.

Lastbilsmarknaden

Under 2022 var efterfrågan på lastbilar stark och transportaktiviteten hög bland Scanias kunder, men störningar i leveranskedjan ledde till förseningar i produktionen och problem med leveranser. Till en början orsakades störningarna främst av komponentbrist och senare av otillräcklig transportkapacitet på grund av kriget i Ukraina.

Under året fortsatte övergången till den nya drivlinan Scania Super, en av Scanias största industriella förändringar någonsin. Detta ökade också komplexiteten i vår leveranskedja. Den nya drivlinan har mottagits väl och vunnit både Green Truck Award och det tyska jämförande 1000-punkterstestet.

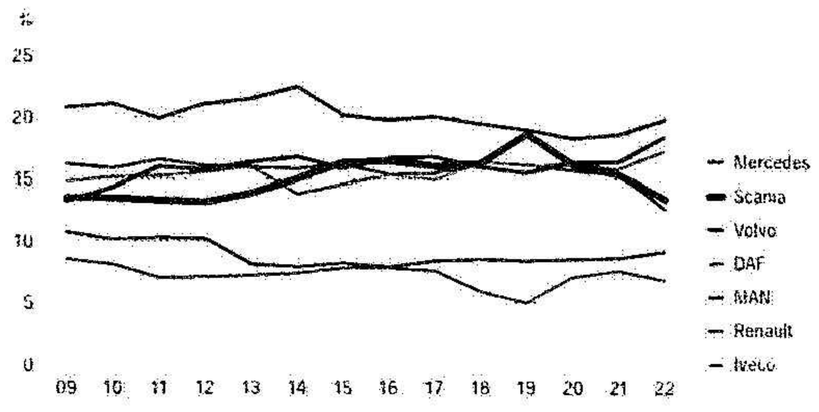
Scanias elektrifieringsresa fortsatte under 2022 och vi såg en tydlig rörelse mot elektrifierade tunga fordon. Vid IAA-mässan visade vi upp ett omfattande utbud av batterifordon, däribland vårt senaste tillskott: en ellastbil för regionaltransporter. Vi har noterat en ökad kundefterfrågan på de nya lastbilarna, med nära 700 order lagda fram till årsskiftet.
Vi har också mött kundernas ökande intresse för biogas med ett breddat utbud av tankar och specifikationer.

Europa

Den starka efterfrågan på Scanias lastbilar avspeglas inte i orderingången. Det beror på att vi varit försiktiga med orderläggningen för att upprätthålla orderbokens kvalitet och vår möjlighet att anpassa priserna till den höga inflationen. Orderingången i Europa minskade med 20 procent till 51 881 (64 575) lastbilar, främst hänförligt till Storbritannien, Polen och Tyskland. Leveranserna ökade med 2 procent till 43 294 (42 365) lastbilar, främst hänförligt till Storbritannien, Danmark och Spanien och delvis motverkat av Frankrike, Österrike och Polen.

Totalmarknaden för tunga lastbilar i 27 EU-länder (alla utom Malta) samt Norge, Storbritannien, Schweiz och Island ökade under 2022 med omkring 7 procent till cirka 297 000 (278 000) enheter. Scanias lastbilsregistreringar uppgick till omkring 39 800 (42 900) enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 13,4 (15,5) procent.

Under året samarbetade vi med många olika kunder för att öka elektrifieringen av tunga transporter. Vi har bland annat fått beställningar på batterilastbilar av transportören Girteka, Köpenhamns kommunala avfallsföretag ARC och det svenska frakttekniкföretaget Einride.



Latinamerika

Orderingången i Latinamerika minskade med 51 procent till 11 638 (23 626) lastbilar, främst hänförligt till Brasilien och Chile. Leveranserna minskade med 1 procent till 21 092 (21 201) lastbilar, främst hänförligt till Brasilien.

Eurasien, Asien samt Afrika och Oceanien

Scania stoppade produktion och leveranser till Ryssland och Vitryssland efter Rysslands invasion av Ukraina. Som en följd av detta minskade orderingången i Eurasien med 142 procent till 2 640 avbeställda fordon (6 256), medan leveranserna minskade med 82 procent till 1 410 (7 724) lastbilar.

I Asien minskade orderingången med 22 procent till 8 457 (10 840) lastbilar, främst hänförligt till Indonesien, Hongkong och Kina. Leveranserna minskade med 3 procent till 9 333 (9 649) lastbilar, främst hänförligt till Kina och Turkiet och delvis motverkat av Indonesien och Sydkorea.

I Afrika och Oceanien minskade orderingången med 8 procent till 7 115 (7 705) lastbilar, främst hänförligt till Nya Zeeland, Australien och Ghana och delvis motverkat av Tanzania. Leveranserna ökade med 2 procent till 5 109 (4 991) lastbilar, främst relaterat till Sydafrika.

Bussmarknaden

Återhämtningen på bussmarknaden fortsatte i takt med att pandemiläget förbättrades i stora delar av världen.

Orderingången ökade under 2022 med 48 procent till 5 620 (3 796) bussar. I Europa ökade orderingången till 1 869 (1 266) bussar, främst hänförligt till Italien, Spanien och Storbritannien och delvis motverkat av Sverige. I Eurasien uppgick orderingången till 6 (39) bussar. I Latinamerika ökade orderingången till 2 624 (1 228) bussar, främst hänförligt till Colombia, Argentina och Brasilien. Orderingången i Asien ökade till 374 (332) bussar, främst hänförligt till Malaysia. I Afrika och Oceanien minskade orderingången till 747 (931) bussar, främst hänförligt till Elfenbenskusten och delvis motverkat av Australien.

Leveranserna ökade under 2022 till 4 994 (4 436) bussar. I Europa minskade leveranserna med 16 procent till 1 344 (1 606) bussar, främst hänförligt till Norge och Frankrike och delvis motverkat av Sverige och Italien. Leveranserna i Eurasien minskade till 6 (40) bussar. I Latinamerika ökade leveranserna med 53 procent till 2 328 (1 526) bussar. I Asien ökade leveranserna med 50 procent till 526 (350) bussar, främst hänförligt till Singapore och Israel. Leveranserna i Afrika och Oceanien minskade med 14 procent till 790 (914) bussar, främst hänförligt till Ghana.

I Europa uppgick Scanias marknadsandel för bussar till omkring 4,4 procent 2022 jämfört med 5,7 procent 2021.

En av årets höjdpunkter var lanseringen av Scania Interlink, en buss avsedd för stads- och intercitytrafik som sparar upp till 8 procent bränsle och finns i ett brett utbud av specifikationer.

Motormarknaden

Efterfrågan inom Power solutions var stark under 2022 tack vare hög aktivitet bland OEM-tillverkarna.

Orderingången ökade med 15 procent till 18 080 (15 712) enheter, främst hänförligt till Kina, Italien och Storbritannien och delvis motverkat av Brasilien och Sydkorea. Leveranserna ökade med 14 procent till 13 400 (11 786) enheter, främst hänförligt till Brasilien, Italien och Kina och delvis motverkat av Sydkorea.

I oktober lanserade vi nästa generations inline motorplattform som är Scanias mest bränsleeffektiva någonsin. Den sparar upp till sju procent bränsle jämfört med föregående generation.

20230525031159

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2022

Forts.

Tjänster

Scanias tjänsteaffär fortsatte att växa starkt. Tjänsteintäkterna uppgick under 2022 till 36 434 (30 074) miljoner kronor, en ökning med 21 procent. Högre volymer på de flesta marknader inverkade positivt. I lokala valutor ökade intäkterna med 13 procent.

I Europa ökade tjänsteintäkterna med 17 procent till 24 914 (21 239) miljoner kronor. I Latinamerika ökade intäkterna med 56 procent till 4 845 (3 109) miljoner kronor. I Eurasien minskade intäkterna med 28 procent till 772 (1 070) miljoner kronor. Intäkterna i Asien ökade med 29 procent till 3 272 (2 543) miljoner kronor. I Afrika och Oceanien ökade intäkterna med 25 procent till 2 631 (2 113) miljoner kronor.

På IAA-mässan lanserade vi My Scania, en digital plattform som ger kunderna tillgång till alla våra tjänster på en plats. Vi introducerade också appen Scania Driver som ett digitalt arbetsredskap för Scaniaförare.

Vårt tjänsteerbjudande är utformat med stöd av data som samlas in från uppkopplade Scaniafordon med kundernas godkännande. Det gör att vi fortlöpande kan anpassa tjänstelösningarna utifrån hur kunderna använder sina fordon. Omkring 66 procent av Scanias 10-års rullande vagnpark av lastbilar och bussar är uppkopplad.

Finansiella tjänster

Vid utgången av 2022 uppgick Scanias kundfinansieringsportfölj till 128,2 miljarder kronor, vilket var 19,6 miljarder kronor mer än vid utgången av 2021 och inkluderar förvärvet av en finansieringsportfölj på 2,4 miljarder kronor. I lokala valutor växte portföljen med 8,4 miljarder kronor.

Penetrationsgraden för nya lastbilar var 41,1 (44) procent under 2022 på de marknader där Scania har egen finansieringsverksamhet.

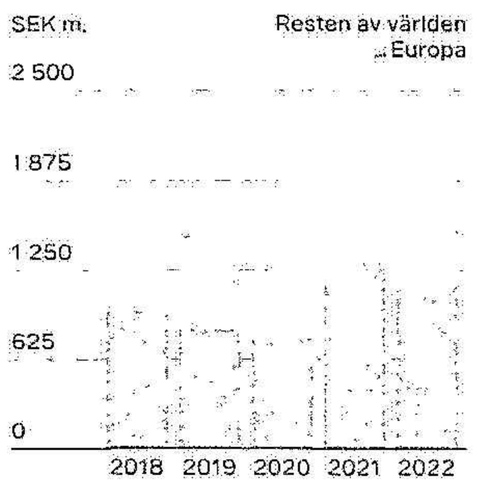
Rörelseresultatet för Financial Services minskade under 2022 till –97 (2 194) miljoner kronor, medan det justerade rörelseresultatet uppgick till 2 197 miljoner kronor. I samband med avyttringen av verksamheten i Ryssland har nedskrivningarna som gjordes under andra kvartalet för de ryska enheterna omklassificerats till jämförelsestörande poster.

Större delen av Scanias finansieringsportfölj utgörs av kunder på europeiska marknader. Portföljen är väl spridd geografiskt och över olika kundkategorier, kundstorlekar, branscher och transporttyper. Vi minskar risken i portföljen med hjälp av en konservativ kreditpolicy och refinansiering som matchar upplåning och utlåning. En viktig anledning till den växande finansieringsportföljen är det nära samarbetet mellan Financial Services och försäljningsorganisationen. Samarbetet gör att båda parter kan dra nytta av varandras insikter om kunderna och deras verksamheter. Märkeslojaliteten är högre bland kunder som har finansiering, försäkring eller underhålls-avtal från Scania.

Från den 1 april 2023 kommer Financial Services inte längre att ingå i Scanias balansräkning eftersom det då uppgår i TRATON FS.

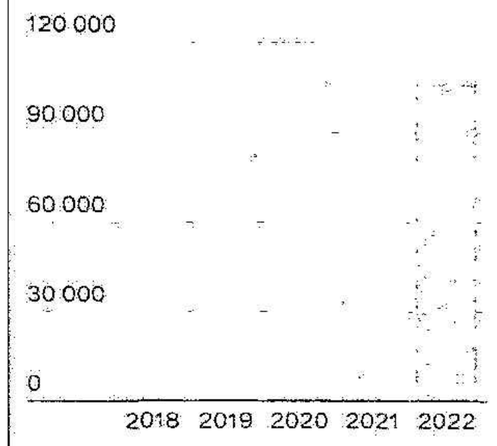
Rörelseresultat, Financial Services

Rörelseresultatet för Financial Services ökade under 2022 till 2 197 (2 194) miljoner kronor justerat för en nedskrivning av den ryska verksamheten. En större portfölj och högre marginaler inverkade positivt, vilket delvis motverkades av negativa valutaeffekter och ökade kostnader.



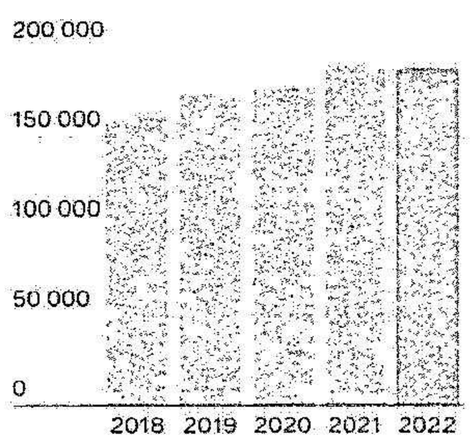
Försäkringslösningar

Efterfrågan på Scanias försäkringslösningar ökade något under 2022. Effektiv skadereglering och snabba reparationer i Scanias servicenät är kärnan i erbjudandet.



MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2022
Forts.

Finansieringskontrakt
Kunderna väljer allt oftare Scania som långsiktig partner för fordonsfinansiering.



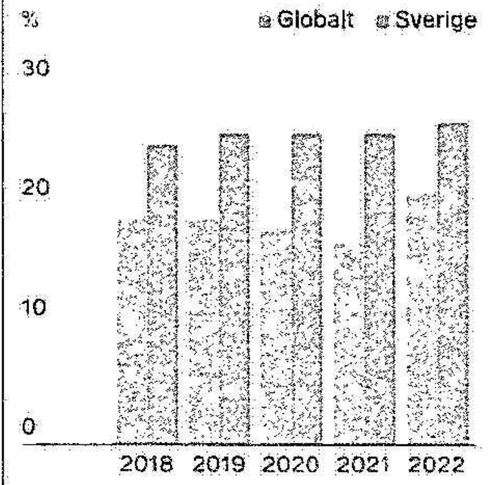
Våra medarbetare
Alla chefer på Scania har ett ansvar att se till att medarbetarna känner sig uppskattade, trivs och mår bra på jobbet, oavsett vilken roll de har och var i världen de arbetar. Vi anser att ett inkluderande arbetsklimat och mångfald i fråga om exempelvis kön, etnicitet, bakgrund och färdigheter är en nyckel till framgång. Därför eftersträvar vi ökad mångfald bland medarbetarna inom alla delar av verksamheten.

I vår uppföljning av trivseln på arbetsplatsen ingår en medarbetarundersökning, Employee Satisfaction Barometer, som bland annat innehåller tre frågor om hur väl Scania hanterar mångfald och inkludering. De tre frågorna är ett av underlagen till vårt nyckeltal för mångfald och inkludering, som har stigit stadigt de senaste åren.

Medarbetarnas hälsa och säkerhet har högsta prioritet för Scania. Vi strävar efter att erbjuda en hälsosam och säker arbetsplats genom att förebygga arbetsplats-olyckor och ohälsa, samtidigt som vi främjar trivseln på arbetet med ett gott samarbetsklimat och kontinuerlig förbättring. Det har gjort att Scania genom åren har kunnat bibehålla en låg personalomsättning och en hög och stabil frisknärvaro. Under 2022 ökade frisknärvaron till 98,7 procent från 95,4 procent 2021.

När covid-19-pandemin började avta infann sig under 2022 ett nytt normalläge för arbetslivet, med högre grad av hybridarbete. Scania Work Playbook är vår interna vägledning i hur vi gör det bästa av arbetet på Scania. Under 2022 anpassade vi innehållet för att lägga större vikt vid rörlighet och flexibilitet, samtidigt som vi bevarar samarbetsandan och kreativiteten.

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



Produktion
I Scanias europeiska produktionsanläggningar introducerades flera nya produkter, däribland vår nya motor (CBE), nya växellådor, det första prestandasteget i vår nya bakaxel, nya komponenter för hybriddrivlinor, ny elektrisk drivlina och en ny generation bussar.

Serieproduktion av batterilastbilar vid chassienheten i Södertälje är igång sedan första kvartalet 2022. För att öka kapaciteten har vi startat en ny lina för sammansättning av elektrifierade drivlinekomponenter. Vår nya batterisammansättningsenhet i Södertälje är nästan färdigbyggd och redo att producera under 2023.

Bussproduktionen flyttades från chassi-sammansättningen i Södertälje till Słupsk i Polen för att förenkla organisationen, minska kostnaderna och frigöra utrymme vid enheten i Södertälje för produktion av batterilastbilar.

I Rugao i den kinesiska provinsen Jiangsu etablerar vi Scanias tredje industriella nav. Trots restriktionerna kopplade till covid-19 har arbetet gått framåt och omkring 700 ingenjörer arbetar med utformningen av fabriken, produktanpassning till lokala förutsättningar och förberedelser av leveranskedjan. Produktionen i Kina gör att vi kan erbjuda fördelarna med Scanias modulsystem och korta ledtider till kunder i Kina och på andra asiatiska marknader.

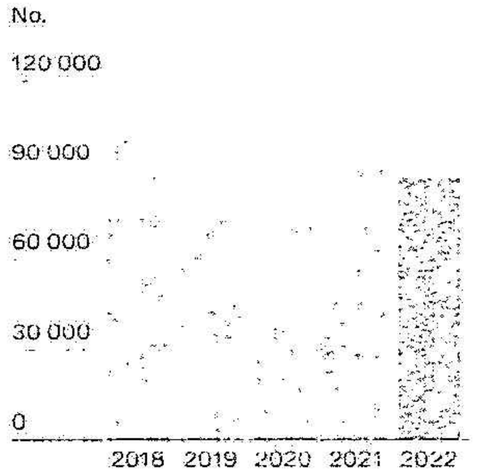
I Latinamerika har vi framförallt fokuserat på de sista industriella förberedelserna och lanseringen av den nya drivlinan Scania Super.

20230525031160

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2022
Forts.

HÅLLBARHETSRAPPORTERING

Tillverkade fordon
Under 2022 producerade Scania 88 142 (92 718) fordon.

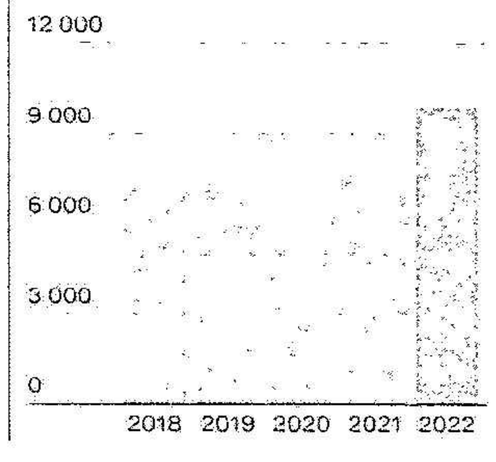


Forskning och utveckling
Målet med Scanias forskning och utveckling är att skapa hållbara lösningar som förbättrar kundernas produktivitet och lönsamhet genom låg bränsleförbrukning, hög fordonstillgänglighet, låga underhållskostnader och god prestanda. Scania satsar stora resurser på forsknings- och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

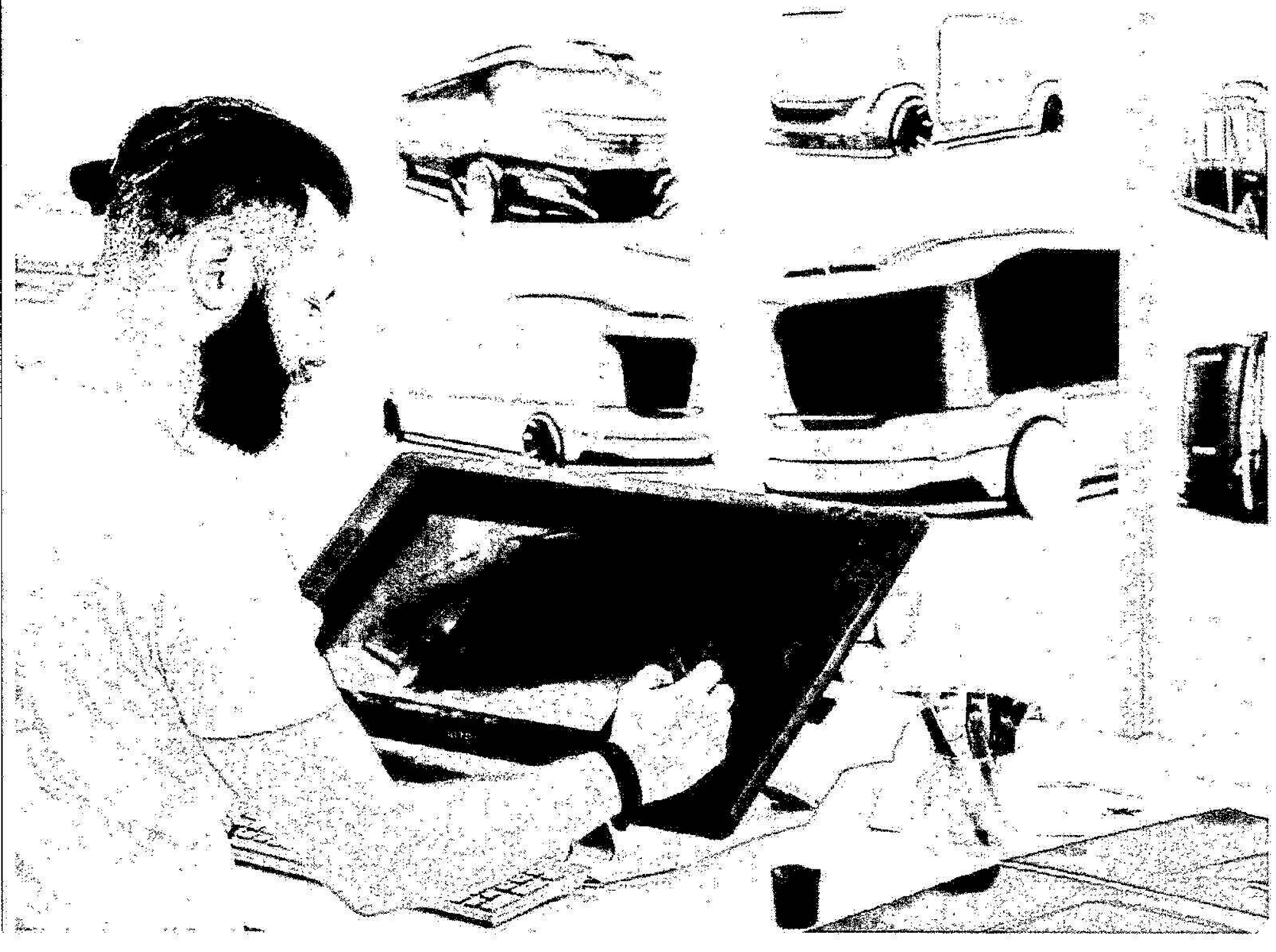
Under 2022 resulterade satsningarna på forskning och utveckling bland annat i kompletta lösningar med batterifordon för regionaltransporter, tester med helt självkörande fordon på allmän väg i Sverige och en Scanialastbil som demonstrerade den nya standardiserade anslutningen för MCS (Megawatt Charging System). Totalt investerade Scania 9,9 (7,5) miljarder kronor i forskning och utveckling under 2022, motsvarande 6 procent av nettoomsättningen.

Som en del av TRATON GROUP har Scania tillgång till ett djupt tekniskt kunnande som främjar innovationen och ökar kostnadseffektiviteten.

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 160 i det här dokumentet.



KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

2022 var ett år av makroekonomisk och geopolitisk oro, med hög inflation, styrräntehöjningar och en europeisk energikris som gjorde affärsutsikterna osäkra. Flödet i Scanias leveranskedja störddes först av komponentbrist och senare av otillräcklig transportkapacitet på grund av kriget i Ukraina. Trots detta var efterfrågan på Scanias transportlösningar fortsatt stark, medan leveranserna var något lägre än under 2021. I september 2022 meddelade Scania sin avsikt att avyttra all verksamhet i Ryssland till följd av kriget i Ukraina. Den 14 december slutfördes försäljningen av de kommersiella enheterna. På balansdagen hade avyttringen av de ryska enheterna inom Financial Services ännu inte slutförts. Försäljningen slutfördes den 17 januari 2023 (för ytterligare information, se Not 30).

Intäkter

Scaniakoncernens intäkter inom segmentet Fordon och tjänster ökade med 16 procent till MSEK 163 260 (141 305).

Intäkterna från försäljning av nya fordon ökade med 12 procent. Omsättningen påverkades positivt av en ändrad pris- och produktmix samt marknads- och valutakurseffekter.

Intäkterna inom Services ökade med 21 procent och uppgick till MSEK 36 434 (30 074). Ökad försäljning av reservdelar och tjänster hade en positiv effekt. Även valutakursförändringar inverkade positivt.

Inom Power solutions ökade intäkterna med 37 procent tack vare högre volymer.

Ränte- och hyresintäkterna inom segmentet Financial Services ökade med 24 procent till följd av en större genomsnittlig portfölj och positiva valutakurseffekter.

Intäkter per produkt, MSEK	2022	2021
Lastbilar	99 976	88 849
Bussar	7 984	7 702
Power solutions	3 454	2 521
Service	36 434	30 074
Begagnade fordon	9 620	8 082
Övrigt	4 469	4 580
Summa leveransvärde	**161 937**	**141 808**
Justering för hyresintäkter [1]	1 324	–503
Fordon och tjänster, totalt	163 260	141 305
Financial Services	10 823	8 761
Eliminering [2]	–4 079	–3 920
Scaniakoncernen totalt	**170 004**	**146 146**

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

Leveranser

Under 2022 levererade Scania 80 238 (85 930) lastbilar, en minskning med 7 procent. Leveranserna av bussar ökade med 13 procent till 4 994 (4 436) enheter. Leveranserna av motorer ökade med 14 procent till 13 400 (11 786) enheter.

Levererade fordon	2022	2021
Fordon och tjänster		
Lastbilar	80 238	85 930
Bussar	4 994	4 436
Totalt nya fordon	**85 232**	**90 366**
Begagnade fordon	15 902	16 714
Power solutions	13 400	11 786

Financial Services	2022	2021
Antal finansierade (nya under året)		
Lastbilar	30 477	34 683
Bussar	1 298	851
Totalt nya fordon	**31 775**	**35 534**
Begagnade fordon	8 633	8 502
Nyfinansiering, MSEK	50 830	56 417
Portfölj, MSEK	**128 202**	**108 859**

Resultat

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 12 375 (11 294) under 2022. Rörelsemarginalen uppgick till 7,3 (7,7) procent. Rörelseresultatet för 2022 påverkades negativt av jämförelsestörande poster på MSEK 3 596 hänförliga till avyttringen av den ryska verksamheten. Justerat för jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet för 2022 till MSEK 15 971.

Minskad lastbilsförsäljning inverkade negativt, liksom ökade råvarupriser och begränsningar i produktionen. Det motverkades av positiva valutaeffekter och ökad försäljning av tjänster, bussar och motorer.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 9 909 (7 458). Efter justering för aktivering med MSEK 2 314 (1 986) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 1 204 (939) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 8 799 (6 411).

Jämfört med helåret 2021 var den totala valutaeffekten negativ och uppgick till MSEK 4 687.

Rörelseresultatet för Financial Services uppgick till MSEK –97. Justerat för jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet till MSEK 2 391 (2 194). Det motsvarar en marginal på 1,85 (2,15) procent av årets genomsnittsportfölj. Större portfölj och valutakursförändringar hade positiv inverkan, vilket delvis motverkades av ökade kreditförluster.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2022 till 128,2 miljarder kronor, en ökning med 19,3 miljarder kronor. I lokal valuta växte portföljen med 8,4 miljarder kronor, motsvarande en ökning med 8 procent.

20230525053161

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Forts.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2022	2021
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	12 649	9 100
Rörelsmarginal, %	7,7	6,4
Financial Services		
Rörelseresultat	–97	2 194
Rörelsemarginal, % [1]	–0,1	2,1
Rörelseresultat, Scaniakoncernen	**12 375**	**11 294**
Rörelsemarginal, %	7,3	7,7
Resultat före skatt	**12 399**	**10 816**
Skatt	–4 541	–3 640
Årets resultat	**7 858**	**7 176**

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

Scanias finansnetto uppgick till MSEK 24 (–478), inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK 76 (–19). Det ökade resultatet i intresseföretag beror främst på en utspädningseffekt från ett av intresseföretagen. Räntenettot uppgick till MSEK 910 (–121). Räntenettot påverkades positivt av förbättrad finansiering. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK –810 (–23). I dessa ingick MSEK 359 (474) avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 12 399 (10 816). Scaniakoncernens skattekostnad för 2022 motsvarade 36,6 (33,7) procent av resultatet före skatt.

Årets resultat uppgick till MSEK 7 858 (7 176).

Kassaflöde

Kassaflödet efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK –4 516 (5 538). Justerat för betalning av EU Kommissionens böter i samband med EU-lastbilsärendet, kassaflöde uppgick till MSEK 5 141.

Kassaflödet från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 8 641 (8 746), inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 2 314 (1 986). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2022 till MSEK 11 607 (25 520).

Kassaflödet för Financial Services uppgick till MSEK –10 038 (–7 369).

Finansiell ställning

Financial ratios related Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2022	2021
Soliditet, Scaniakoncernen, %	27,4	26,5
Soliditet, Fordon och tjänster, %	38,9	35,7
Soliditet, Financial Services, %	12,9	10,7
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % [1]	18,9	14,0
Nettoskuldsättningsgrad, Fordon och tjänster, % [2]	–0,15	–0,43

1 Sysselsatt kapital ingår med ett genomsnitt av de 13 senaste månaderna.
2 Net cash (-); Net debt (+).

Scaniakoncernens egna kapital ökade under året med MSEK 11 412 och uppgick vid årets utgång till 79 625 (68 213). Årets resultat tillförde MSEK 7 858 (7 176). Utdelningar minskade eget kapital med MSEK 3 588. Valutakursdifferenser vid omräkning av utländska nettotillgångar ökade eget kapital med MSEK 3 740 (1 545). Därutöver minskade eget kapital med MSEK –4 244 (237) på grund av aktuariella förändringar av pensionsskulden och med MSEK –66 (483) på grund av justeringar av verkligt värde på egetkapitalinstrument. Ett kapitaltillskott från TRATON SE ökade eget kapital med MSEK 1 014. Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till MSEK –811 (–83). Innehav utan bestämmande inflytande ökade under året med MSEK 35, främst på grund av det nya dotterföretaget LOTS Ventures Canada Inc. som ägs till 80 procent.

Moderbolaget

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB. Moderbolaget bedriver i övrigt ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB uppgick under 2022 till MSEK 9 500 (6 000).

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

Ägare och aktieägare

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

Innehåll

71 Koncernens resultaträkningar
72 Koncernens balansräkningar
73 Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen
74 Koncernens kassaflödesanalyser
75 Koncernens noter
75 Not 1 Redovisningsprinciper
82 Not 2 Kritiska uppskattningar och bedömningar
85 Not 3 Rapportering per segment
89 Not 4 Rörelsens kostnader
90 Not 5 Finansiella intäkter
91 Not 6 Finansiella intäkter och kostnader
92 Not 7 Skatter
94 Not 8 Avskrivningar
94 Not 9 Immateriella anläggningstillgångar
95 Not 10 Materiella anläggningstillgångar
96 Not 11 Leasing
97 Not 12 Andelar i intresseföretag och joint ventures
98 Not 13 Varulager
98 Not 14 Kortfristiga fordringar
98 Not 15 Eget kapital
99 Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser
104 Not 17 Övriga skulder
104 Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter
105 Not 19 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser
105 Not 20 Short-term assets and liabilities
105 Not 21 Kassaflödesanalys
107 Not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter
108 Not 23 Tillgångar som innehas för försäljning
109 Not 24 Löner och ersättningar samt antal anställda
110 Not 25 Transaktioner med närstående
110 Not 26 Ersättningar till ledande befattningshavare
112 Not 27 Arvoden och ersättningar till revisorer
112 Not 28 Finansiell riskhantering
122 Not 29 Finansiella instrument
124 Not 30 Händelser efter balansdagen
124 Not 31 Jämförelsestörande poster
125 Not 32 Skatter som avser delar i dotterföretag
128 Moderbolaget Scania AB, räkningar
130 Moderbolaget Scania AB, noter
132 Förslag till vinstdisposition
133 Revisionsberättelse
137 Nyckeltal
140 Definitioner
141 Flerårsöversikt

FINANSIELLA RAPPORTER

20230525083162

KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

Januari–december, MSEK	Not	2022	2021
Nettoomsättning	3	170 004	146 146
Kostnad för sålda varor och tjänster		–128 379	–109 871
Bruttoresultat		**41 625**	**36 275**
Forsknings- och utvecklingskostnader[1]		– 8 799	–6 411
Försäljningskostnader		–14 445	–11 268
Administrationskostnader		–2 635	–2 144
Övriga rörelseintäkter		1 872	769
Övriga rörelsekostnader		–1 647	–698
Jämförelsestörande poster	2, 17, 31	–3 596	–5 229
Rörelseresultat	4, 5	**12 375**	**11 294**
Ränteintäkter		1 467	673
Räntekostnader		–557	–794
Andel av resultat i intressebolag och joint ventures	12	–76	–19
Övriga finansiella intäkter		978	632
Övriga finansiella kostnader		–1 788	–655
Jämförelsestörande poster	2, 17, 31	–	–315
Summa finansiella intäkter och kostnader	6	**24**	**–478**
Resultat före inkomstskatt		**12 399**	**10 816**
Inkomstskatt	7	– 4 541	–3 640
Årets resultat		**7 858**	**7 176**

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 9 909 (7 457)

Januari–december, MSEK	Not	2022	2021
Övrigt totalresultat	15		
Poster som återförs till årets resultat			
Omräkningsdifferenser		3 366	1 545
Återföring av ackumulerade omräkningsdifferenser från sålda företag	22	374	–
Skatt		60	39
		3 800	1 584
Poster som inte kommer att återföras till årets resultat			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	16	4 244	237
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument		–66	483
Skatt		–871	–122
		3 307	598
Summa övrigt totalresultat		**7 107**	**2 182**
Årets totalresultat		**14 965**	**9 358**
Årets resultat hänförligt till:			
– Scanias aktieägare		7 858	7 172
– innehav utan bestämmande inflytande		0	4
Årets totalresultat hänförligt till:			
– Scanias aktieägare		14 965	9 354
– innehav utan bestämmande inflytande		0	4
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med	8	–12 299	–11 239

KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

31 december, MSEK	Not	2022	2021
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	9	14 995	13 587
Materiella anläggningstillgångar	10, 11	44 456	41 465
Uthyrningstillgångar	10	24 926	26 659
Andelar i intresseföretag och joint ventures	12	1 121	1 074
Övriga aktier och andelar		1 718	1 336
Långfristiga räntebärande fordringar	29	69 690	57 507
Andra långfristiga fordringar	14, 29	4 003	2 351
Uppskjutna skattefordringar	7	6 507	5 570
Skattefordringar		636	556
Summa anläggningstillgångar		**168 052**	**150 105**
Omsättningstillgångar			
Varulager	13	30 673	23 943
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		1 410	1 582
Räntebärande fordringar	29	44 184	35 646
Icke räntebärande kundfordringar	29	11 363	8 859
Andra kortfristiga fordringar	14, 29	9 315	8 043
Summa kortfristiga fordringar		66 272	54 130
Kortfristiga placeringar	29	1 873	386
Likvida medel			
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		10 745	20 432
Kassa och bank		8 380	8 830
Summa likvida medel	29	19 125	29 262
		117 943	**107 721**
Tillgångar som innehas för försäljning	23	4 668	–
Summa omsättningstillgångar		**122 611**	**107 721**
Summa tillgångar		**290 663**	**257 826**

31 december, MSEK	Not	2022	2021
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		12 086	11 072
Reserver		–1 458	–5 258
Balanserat resultat		66 938	60 375
Eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare		79 566	68 189
Innehav utan bestämmande inflytande		59	24
Summa eget kapital	15	**79 625**	**68 213**
Långfristiga skulder			
Långfristiga räntebärande skulder	29	76 828	62 192
Avsättningar för pensioner	16	7 853	12 455
Övriga långfristiga avsättningar	2, 17	4 061	3 394
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	7 385	6 902
Uppskjutna skatteskulder	7	2 870	3 409
Andra långfristiga skulder	29	6 524	4 866
Summa långfristiga skulder		**105 521**	**93 218**
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga räntebärande skulder	29	46 862	37 953
Kortfristiga avsättningar	17	4 578	13 540
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	19 730	18 014
Förskott från kunder		2 223	2 459
Skulder till leverantörer	29	20 441	15 301
Skatteskulder		2 733	1 711
Andra kortfristiga skulder	29	8 713	7 417
		105 280	**96 395**
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	23	237	–
Summa kortfristiga skulder		**105 517**	**96 395**
Summa eget kapital och skulder		**290 663**	**257 826**

20230525031163

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):

	2022							2021						
	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital	Aktie-kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings-reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Eget kapital 1 januari	2 000	11 072	–5 258	60 375	68 189	24	68 213	2 000	10 864	–6 842	55 513	61 535	12	61 547
Årets resultat				7 858	7 858	0	7 858				7 172	7 172	4	7 176
Övrigt totalresultat														
Årets förändring av omräkningsreserv			3 740	–	3 740	0	3 740			1 545	–	1 545	0	1 545
Omvärdering av förmånsbestämda planer			–	4 244	4 244	–	4 244			–	237	237	–	237
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument			–	–66	–66	–	–66			–	483	483	–	483
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat			60	–871	–811	–	–811			39	–122	–83	–	–83
Summa övrigt totalresultat			**3 800**	**3 307**	**7 107**	**0**	**7 107**			**1 584**	**598**	**2 182**	**0**	**2 182**
Årets totalresultat			**3 800**	**11 165**	**14 965**	**0**	**14 965**			**1 584**	**7 770**	**9 354**	**4**	**9 358**
Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande			–	0		35	35			–	–	–	8	8
Utdelning till Scania AB:s aktieägare			–	– 3 588	–3 588	–	–3 588			–	–2 700	–2 700	–	–2 700
Koncernbidrag till TRATON SE			–	–1 014	–1 014	–	–1 014			–	–208	–208	–	–208
Kapitaltillskott från TRATON SE		1 014	–	–	1 014	–	1 014		208	–	–	208	–	208
Eget kapital 31 december	**2 000**	**12 086**	**–1 458**	**66 938**	**79 566**	**59**	**79 625**	**2 000**	**11 072**	**–5 258**	**60 375**	**68 189**	**24**	**68 213**

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

Januari–december, MSEK	Not	2022	2021
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt	21 a	12 399	10 816
Icke kassaflödespåverkande poster	21 b	15 530	10 976
Betald skatt		–5 693	–4 613
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet		**22 236**	**17 179**
Förändring av rörelsekapital			
Varulager		–5 460	–2 131
Fordringar		–2 239	–2 829
Finansiella fordringar, Financial Services	21 c	–13 090	–11 691
Fordon med återköpsåtaganden och uthyrningsverksamheten		–3 042	–4 062
Skulder till leverantörer		4 439	1 211
Andra skulder och avsättningar	2, 17	–7 980	8 955
Summa förändring av rörelsekapital		**–27 372**	**–10 547**
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**–5 136**	**6 632**
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	21 d	–768	–45
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar	21 e	–8 280	–8 664
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		**–9 048**	**–8 709**
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		**–14 184**	**–2 077**
Förändring av finansiella placeringar och fordringar		**–1 387**	**–309**
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–10 435**	**–9 018**
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		**–15 571**	**–2 386**

Januari–december, MSEK	Not	2022	2021
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	21 f	11 589	1 677
Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande		0	–2
Utdelning		–3 588	–2 700
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**8 001**	**–1 025**
Årets kassaflöde		**7 570**	**–3 411**
Likvida medel vid årets början		29 262	32 268
Valutakursdifferens i likvida medel		797	405
Likvida medel vid årets slut		**22 489**	**29 262**
Likvida medel vid årets slut, Rapporterade som tillgångar			
som innehas för försäljning i balansräkningen		**–3 364**	**–**
Likvida medel vid årets slut, Rapporterade i balansräkningen	21 g	**19 125**	**–**

20230523053164

KONCERNENS NOTER

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER

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

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

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

Ändrade redovisningsprinciper
Från och med 1 januari 2022 tillämpas ändringarna av IFRS 3, IAS 16 och IAS 37, samt den årliga förbättringscykeln 2018–2020. Det finns inga nya, eller ändringar av standarderna som tillämptas från och med 1 januari 2022 som har haft väsentlig effekt på den finansiella redovisningen.

Tillämpning av redovisningsprinciper

Koncernredovisning
Koncernredovisningen omfattar Scania AB med samtliga dotterföretag. Med dotterföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, innehar mer än 50 procent av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. I konsoliderade strukturerade företag har Scania möjlighet att påverka viktiga och relevanta beslut, och därmed även resultatet, utan att äga andelar i företaget i fråga. Strukturerade företag används främst vid transaktioner med tillgångssäkrade värdepapper (ABS, asset-backed securities) för refinansiering av den finansiella verksamheten. Koncernens sammansättning framgår av Not 32. Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar, övertagna skulder och eventualförpliktelser. Den överförda ersättningen vid förvärv av dotterföretag utgörs av de verkliga värdena per överlåtelsedagen för erlagda tillgångar, uppkomna skulder till tidigare ägare och emitterade egetkapitalinstrument som lämnats som vederlag i utbyte mot de förvärvade nettotillgångarna. Transaktionskostnader som är direkt hänförbara till förvärvet redovisas direkt i resultaträkningen i takt med att de uppstår.

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

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

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

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20230523031165

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

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

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

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

Balansräkning – värderingsprinciper

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

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

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

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

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

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

Utgifter under konceptutvecklingsfasen kostnadsförs när de uppstår. Utgifter under produktutvecklingsfasen aktiveras från och med tidpunkten då utgifterna sannolikt kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar, vilket innebär att det är tekniskt möjligt att färdigställa den immateriella tillgången, företaget har för avsikt och förutsättningar att färdigställa den och använda eller sälja den, det finns adekvata resurser för att fullfölja utveckling och försäljning samt att kvarstående utgifter kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Nedskrivningsprövning sker årligen för produktutvecklingsprojekt som ännu ej tagits i bruk enligt de principer som anges nedan. Avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling påbörjas när tillgången tas i bruk och sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod. För aktiverade utgifter avseende produktutveckling bedöms nyttjandeperioden uppgå till mellan tre och 15 år.

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

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

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

Finansiella instrument

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

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

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

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

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

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

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

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

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

Alla finansiella tillgångar värderas i efterföljande perioder till antingen upplupet anskaffningsvärde eller verkligt värde, beroende på klassificeringen av de finansiella tillgångarna.

Upplupet anskaffningsvärde: Koncernens finansiella tillgångar som utgör skuldinstrument som innehas enligt en affärsmodell vars mål är att inneha finansiella tillgångar för att samla in avtalsenliga kassaflöden och där de avtalade villkoren för den finansiella tillgången vid bestämda tidpunkter ger upphov till kassaflöden som endast är betalningar av kapitalbelopp och ränta på det utestående kapitalbeloppet.

Verkligt värde via resultaträkningen: Alla andra finansiella instrument värderas i efterföljande perioder till verkligt värde via resultaträkningen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ränteintäkter redovisas i resultaträkningen.

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

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

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

20230525031166

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

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

Finansiella instrument hänförs till ett av tre kreditrisksteg:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avsättningar
Avsättningar redovisas om ett åtagande, legalt eller informellt, föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet kan uppskattas tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på garantivillkor och bedömt kvalitetsläge. Avsättningar relaterade till serviceavtal avser förväntade framtida oundvikliga kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. För avsättningar avseende pensioner se beskrivning av Ersättningar till anställda nedan, samt i Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

För avsättning avseende skatter, se Skatter nedan.

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

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

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

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

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

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

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

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

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

Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen. Se även Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Scania följer reglerna i IAS 19 om begränsning i värdering av nettotillgångar det så kallade tillgångstaket, då dessa aldrig värderas högre än nuvärdet av tillgängliga ekonomiska fördelar i form av återbetalningar från planen eller i form av minskningar av framtida avgifter till planen. Detta värde nuvärdesbestäms med hänsyn till gällande diskonteringsränta.

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

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

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

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

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

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

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

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

20230525083167

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER, FORTS.

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

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

Resultaträkning – värderingsprinciper

Intäktsredovisning
Koncernen redovisar intäkter från följande huvudkällor:

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

I Not 3 Rörelsesegment återfinns en specifikation över intäkter per produkt samt en geografisk fördelning.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Övrigt

Transaktioner med närstående
Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor.

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

Ändrade redovisningsprinciper kommande år

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2023 och senare har inte förtidstillämpats.

Andra ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2023 eller senare bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på Scanias redovisning.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 2 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR

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

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

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

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

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

Scanias produktåtagande framgår av Not 17 Övriga avsättningar och uppgick per 31 december 2022 till 1 926 (1 725) miljoner kronor.

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

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

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

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

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

Vid utgången av 2022 uppgick åtaganden avseende återköp till 17 149 (18 467) miljoner kronor.

Kreditrisker
Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 128 202 (108 859). I allt väsentligt har Scania säkerhet i form av återtaganderätt i det underliggande fordonet. I de fall marknadsvärdet på säkerheten ej täcker exponeringen mot kund, och kunden har problem att fullfölja sina kontrakterade betalningar, har Scania en förlustrisk.

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

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

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

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

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

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

20230525031168

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 2 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR, FORTS.

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

Reserven för osäkra fordringar i verksamheten Financial Services uppgick per 31 december till MSEK 2 025 (1 339). Se vidare Kreditrisk under Not 28 Finansiell riskhantering.

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

Försäljningsutvecklingen av Scanias produkter bedöms långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på respektive marknad (BNP), vilken har bedömts till 2 procent (2 procent). Relationen intäkt/kostnad, dvs marginal, för såväl fordon som service bibehålls konstant över tiden jämfört med senast kända nivå. Vid diskontering till nuvärde används Scanias genomsnittliga kapitalkostnad, för närvarande 9,4–25,9 procent (6,2–8,1) före skatt. Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå.

Scanias goodwill uppgick per 31 december 2022 till MSEK 1 640 (1 376). Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan nedskrivningsbehov uppstår.

Scanias utvecklingsutgifter aktiveras i den fas av produktutvecklingen där beslut tas om framtida produktions- och marknadsintroduktion. Vid denna tidpunkt finns en framtida prognostiserad intäkt samt motsvarande produktionskostnad. I de fall framtida volymer eller pris- och kostnadsutveckling negativt avviker från förkalkyl kan nedskrivningsbehov uppstå. Scanias aktiverade utvecklings-utgifter uppgick per 31 december till MSEK 12 903 (11 788).

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

Pensionsåtaganden
I de aktuariella metoder som används för att fastställa Scanias pensionsskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. Det mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden. Andra väsentliga antaganden är genomsnittlig livslängd och genomsnittlig duration på utfästelserna. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionsskulden. Vid beräkningen av den svenska pensionsskulden har diskonteringsränta om 4,0 procent (2,0) använts. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Den 31 december 2022 uppgick avsättningarna för pensioner till MSEK 7 853 (12 455). Se Not 16, Avsättningar för pensioner och liknande åtaganden och Not 1 Redovisningsprinciper för ytterligare detaljer om de uppskattningar som används vid beräkning av pensionsskulden.

Legala och skattemässiga risker
Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31 december till MSEK 976 (9 792), se Not 17 Övriga avsättningar.

Legala risker
Krav och anspråk gentemot koncernen, inklusive krav och anspråk som leder till legala processer, kan avse immaterialrättsliga intrång, fel och brister i levererade produkter inklusive produktskadeansvar, eller annat rättsligt ansvar för bolag inom koncernen. Koncernen är part i legala processer och därtill hänförliga anspråk som är normalt för verksamheten. Dessutom förekommer krav och anspråk normala för verksamheten som ej leder till legala processer. Enligt företagsledningens bästa bedömning kommer sådana krav och anspråk inte att ha någon materiell inverkan på koncernens finansiella ställning utöver de avsättningar som redovisats.

Scania blev under 2011 föremål för en utredning av Europeiska kommissionen (EU-kommissionen) rörande påstådd kartellsamverkan med övriga europeiska lastbilstillverkare. Scania har hela tiden bestridit denna uppfattning, men gjorde trots det en avsättning om MSEK 3 800 i juni 2016. I oktober 2017 ålades Scania av EU-kommissionen att betala 880,5 miljoner euro i böter för deltagande i en pan-europeisk kartell avseende prissättning och försenade av införande av emissionspåverkande teknik för lastbilar under åren 1997–2011.

I december 2017, överklagade Scania i sin helhet beslutet till EU domstolen. Scania gav kommissionen en betalningsgaranti i januari 2018, som säkerhet för bötesbeloppet i väntan på resultatet av överklagandena. Domstolen meddelade slutligen sin dom i februari 2022. Där avslogs Scanias överklagande, och hela bötesbeloppet fastställdes av EU. Scania överklagade återigen, till EU-domstolen, där målet fortfarande behandlas.

På grund av domen ökade Scania avsättningen till 9,792 MSEK i december 2021 (880,5 MEUR plus upplupen ränta). I april 2022 betalade Scania även hela det utestående beloppet (inklusive tillkommande räntekostnader efter den ökade avsättningen) i syfte att undvika betydande kostnader för betalningsgarantin för 2018 i avvaktan på den slutliga domen från EU-domstolen.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 2 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR, FORTS.

På grund av EG:s kartellanklagelser har Scania mottagit och fortsätter att få civilrättsliga skadeståndsanspråk från direkta eller indirekta kunder trots Scanias överklaganden till EU-domstolen.

En del av dessa skadeståndsanspråk drivs av kunderna i domstol. För närvarande är det inte möjligt att göra en bedömning av Scanias risk för skadeståndskrav från kunder, eftersom riskbedömningen är förenad med betydande osäkerhet.

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

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

Jämförelsestörande poster
Som beskrivits ovan, avslog EU-domstolen i februari 2022, Scanias överklagande och fastställde EU-kommissionens bötesbelopp. På grund av domen ökade Scania avsättningen med MSEK 5 229 och avsättningen för upplupen ränta med MSEK 315, vilket påverkade 2021 års resultat. Hela beloppet om MSEK 9 657 betalades i april 2022. Ytterligare MSEK –176 relaterat till valutaeffekter klassificerades som en jämförelsestörande post i 2022.

Under tredje kvartalet 2022 beslutade Scania att avyttra sin ryska verksamhet. I samband med tillkännagivandet klassificerades avyttringsgruppens nettotillgångar som tillgångar som innehas för försäljning och en nedskrivning gjordes. De samlade nedskrivningarna och realisationsförlusten om MSEK 3 454 har klassificerats som jämförelsestörande poster under 2022.

20230523083169

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT

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

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

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

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

Resultaträkning

Januari–december	2022	2021
Fordon och tjänster		
Intäkter	163 260	141 305
Kostnad sålda varor	–125 418	–108 425
Bruttoresultat	**37 842**	**32 880**
Forsknings- och utvecklingskostnader	–8 799	–6 411
Försäljningskostnader	–12 457	–9 996
Administrationskostnader	–2 635	–2 144
Jämförelsestörande poster	–1 302	–5 229
Rörelseresultat	**12 649**	**9 100**
Ränteintäkter	1 467	673
Räntekostnader	–734	–794
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	–76	–19
Utdelningar inom segment	384	318
Övriga finansiella intäkter	978	632
Övriga finansiella kostnader	–1 788	–656
Jämförelsestörande poster	–	–315
Summa finansiella intäkter och kostnader	**231**	**–161**
Resultat före skatt	**12 880**	**8 939**
Skatt	–3 775	–3 233
Periodens resultat	**9 105**	**5 706**
Financial Services		
Ränte- och hyresintäkter	10 488	8 439
Försäkringskommission	335	322
Räntor och förutbetalda kostnader	–7 040	–5 366
Bruttoresultat	**3 783**	**3 395**
Försäljnings- och administrationskostnader	–1 612	–1 402
Kreditförluster, konstaterade och befarade	–376	130
Andra intäkter	2 049	769
Andra kostnader	–1 647	–698
Jämförelsestörande poster	–2 294	–
Rörelseresultat	**–97**	**2 194**
Resultat före skatt	**–97**	**2 194**
Skatt	–757	–398
Periodens resultat	**–854**	**1 796**

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Avstämning av segment till Scaniakoncernen

	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
Januari–december	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Intäkter	163 260	141 305	10 823	8 761	–4 079	–3 920	170 004	146 146
Kostnader för sålda varor och tjänster	–125 418	–108 425	–7 040	–5 366	4 079	3 920	–128 379	–109 871
Bruttoresultat	**37 842**	**32 880**	**3 783**	**3 395**	**0**	**0**	**41 625**	**36 275**
Forsknings- och utvecklingskostnader	–8 799	–6 411	–	–	–	–	–8 799	–6 411
Försäljningskostnader	–12 457	–9 996	–1 988	–1 272	–	–	–14 445	–11 268
Administrativa kostnader	–2 635	–2 144	–	–	–	–	–2 635	–2 144
Övriga rörelseintäkter	–	–	2 049	769	–177	–	1 872	769
Övriga rörelsekostnader	–	–	–1 647	–698	–	–	–1 647	–698
Jämförelsestörande poster	–1 302	–5 229	–2 294	–	–	–	–3 596	–5 229
Rörelseresultat	**12 649**	**9 100**	**–97**	**2 194**	**–177**	**–**	**12 375**	**11 294**
Ränteintäkter	1 467	673	–	–	–	–	1 467	673
Räntekostnader	–734	–794	–	–	177	–	–557	–794
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	–76	–19	–	–	–	–	–76	–19
Utdelningar inom segment	384	318	–	–	–384	–318	0	0
Övriga finansiella intäkter	978	632	–	–	–	–	978	632
Övriga finansiella kostnader	–1 788	–656	–	–	0	1	–1 788	–655
Jämförelsestörande poster	–	–315	–	–	–	–	–	–315
Summa finansnetto	**231**	**–161**	**–**	**–**	**–207**	**–317**	**24**	**–476**
Resultat före skatt	**12 880**	**8 939**	**–97**	**2 194**	**–384**	**–317**	**12 399**	**10 816**
Skatt	–3 775	–3 233	–757	–398	–9	–9	–4 541	–3 640
Periodens resultat	**9 105**	**5 706**	**–854**	**1 796**	**–393**	**–326**	**7 858**	**7 176**
Avskrivning ingår i rörelseresultatet med	–12 242	–11 191	–4 096	–3 930	4 039	3 882	–12 299	–11 239

Kassaflödesanalys per segment	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	21 395	15 315	4 880	5 745	–4 039	–3 881	22 236	17 179
Förändring i rörelsekapital m.m.	–16 502	–986	–14 862	–13 046	3 992	3 485	–27 372	–10 547
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**4 893**	**14 329**	**–9 982**	**–7 301**	**–47**	**–396**	**–5 136**	**6 632**
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	–9 409	–8 791	–56	–68	417	150	–9 048	–8 709
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	**–4 516**	**5 538**	**–10 038**	**–7 369**	**370**	**–246**	**–14 184**	**–2 077**

Balansräkningar	Fordon och tjänster		Financial Services		Elimineringar		Scaniakoncernen	
31 december	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Tillgångar								
Immateriella anläggningstillgångar	14 964	13 553	31	34	–	–	14 995	13 587
Materiella anläggningstillgångar	44 332	41 355	6 565	7 223	–6 441	–7 113	44 456	41 465
Uthyrningstillgångar	24 843	26 579	83	80	–	–	24 926	26 659
Andelar i intresseföretag och joint ventures	11 606	6 312	–	–	–8 767	–3 902	2 839	2 410
Räntebärande fordringar, långfristiga	4	36	74 887	63 605	–5 201	–6 134	69 690	57 507
Andra fordringar, långfristiga	9 790	7 476	1 689	1 481	–333	–480	11 146	8 477
Varulager	30 673	23 943	–	–	–	–	30 673	23 943
Räntebärande fordringar, kortfristiga	1 005	1 110	43 179	38 136	–	–3 600	44 184	35 646
Andra fordringar, kortfristiga	20 538	16 753	6 945	2 587	–5 395	–856	22 088	18 484
Kortfristiga placeringar och likvida medel	23 347	31 060	1 369	1 085	–3 718	–2 497	20 998	29 648
Tillgångar som innehas för försäljning	–	–	4 668	–	–	–	4 668	–
Summa tillgångar	**181 102**	**168 177**	**139 416**	**114 231**	**–29 855**	**–24 582**	**290 663**	**257 826**

20230525031170

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Eget kapital och skulder	Fordon och tjänster		Financial Services		Elimineringar		Scaniakoncernen	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Eget kapital	70 418	59 975	18 007	12 166	–8 800	–3 928	79 625	68 213
Räntebärande skulder, långfristiga	10 534	4 431	63 136	52 757	3 158	5 004	76 828	62 192
Avsättningar för pensioner	7 762	12 346	91	109	–	–	7 853	12 455
Övriga långfristiga avsättningar	4 045	3 377	16	17	–	–	4 061	3 394
Andra skulder, långfristiga	25 122	24 875	687	875	–9 030	–10 573	16 779	15 177
Räntebärande skulder, kortfristiga	1 197	1 096	52 607	44 464	–6 942	–7 607	46 862	37 953
Kortfristiga avsättningar	4 545	13 511	33	29	–	–	4 578	13 540
Andra skulder, kortfristiga	57 479	48 566	4 602	3 814	–8 241	–7 478	53 840	44 902
Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	–	–	237	–	–	–	237	–
Summa eget kapital och skulder	**181 102**	**168 177**	**139 416**	**114 231**	**–29 855**	**–24 582**	**290 663**	**257 826**
Periodens bruttoinvesteringar i								
– immateriella anläggningstillgångar	2 339	2 051	10	8	–	–	2 349	2 059
– materiella anläggningstillgångar	7 133	7 955	5 269	5 380	–5 204	–5 305	7 198	8 030
– uthyrningstillgångar	6 384	7 629	23	16	–	–	6 407	7 645

Produkter och tjänster		
Fordon och tjänster	2022	2021
Lastbilar[1]	99 976	88 849
Bussar[2]	7 984	7 702
Power solutions	3 454	2 521
Service	36 434	30 074
Begagnade fordon[3]	9 620	8 082
Övrigt	4 469	4 580
Summa leveransvärde	**161 937**	**141 808**
Justering för hyresintäkter[4]	1 324	–503
Nettoomsättning Fordon och tjänster[6]	**163 260**	**141 305**
Financial Services	10 823	8 761
Eliminering[5]	–4 079	–3 920
Intäkter från externa kunder	**170 004**	**146 146**

1) Varav MSEK 6 824 (6 423) avser leasingintäkter.
2) Varav MSEK 613 (744) avser leasingintäkter.
3) Varav MSEK 338 (271) avser leasingintäkter.
4) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK –1 287 (–486). Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan fakturerings-värde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.
5) Eliminering av det belopp som motsvarar avskrivningen av operationell leasing i segmentet Financial Services. På koncernnivå skall intäkten från operationella leasar bestå av upplupna intäkter i segmentet Fordon och tjänster och ränteintäkter i segmentet Financial Services, vilket uppnås genom eliminering av avskrivningen.
6) Varav MSEK 155 485 (133 867) avser IFRS 15 intäkter.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 3 – RAPPORTERING PER RÖRELSESEGMENT, FORTS.

Under 2022 uppgick vinsten för fordon som sålts via finansiella leasingkontrakt till MSEK 2 236 (2 448) och redovisas i segmentet Fordon och tjänster.

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

MSEK	2022	2021
Förväntad tidpunkt för intäktsredovisning		
Inom ett år	98 933	83 114
1–5 år	19 036	16 668
Efter 5 år	1 982	2 084

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

Geografiska områden

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

	Europa		Eurasien		Asien		Amerika[3]		Afrika och Oceanien		Summa	
MSEK	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Fordon och tjänster												
Intäkter, januari – december[1]	98 855	85 964	2 661	9 186	15 873	13 590	33 905	22 338	11 966	10 227	163 260	141 305
Tillgångar, 31 december[2]	141 923	138 871	315	1 810	5 650	4 706	27 702	18 337	5 512	4 453	181 102	168 177
Bruttoinvesteringar[2]	7 259	7 412	13	17	428	319	1 495	2 068	277	190	9 472	10 006
Anläggningstillgångar	87 530	81 662	145	435	1 633	1 351	13 128	9 394	3 103	2 469	105 539	95 311
Financial Services												
Intäkter, januari – december[1]	6 546	6 061	731	653	352	276	2 454	1 264	740	507	10 823	8 761
Tillgångar, 31 december[2]	90 552	79 445	5 011	6 780	7 546	5 592	28 529	16 535	7 778	5 879	139 416	114 231
Nyfinansering till kunder	39 049	35 558	760	5 169	3 878	3 194	15 913	8 744	4 474	3 752	64 074	56 417
Anläggningstillgångar	55 608	51 528	73	3 668	5 029	3 692	17 635	10 029	4 910	3 506	83 255	72 423

1) Intäkter från externa kunder är fördelade utifrån var kunderna är lokaliserade.
2) Tillgångar respektive bruttoinvesteringar (exklusive uthyrningstillgångar) är fördelade baserat på geografisk lokalisering.
3) Avser i huvudsak Latinamerika.

	Sverige		Brasilien	
MSEK	2022	2021	2022	2021
Fordon och tjänster				
Intäkter, januari – december[1]	8 796	7 406	20 383	13 630
Anläggningstillgångar	45 966	38 133	8 846	6 360
Financial Services				
Intäkter, januari – december[1]	516	376	1 728	878
Anläggningstillgångar	7 808	5 651	11 672	6 953

20230525083171

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 4 – RÖRELSENS KOSTNADER

Scaniakoncernen	2022	2021
Kostnad för sålda varor och tjänster		
Varukostnader	80 988	71 772
Personal	23 670	20 838
Avskrivningar[1]	10 088	9 325
Övrigt	13 633	7 936
Summa	**128 379**	**109 871**

1) varav nedskrivning MSEK 18 (0).

Forsknings- och utvecklingskostnader		
Personal	3 922	2 971
Avskrivningar	1 483	1 196
Övrigt[1]	3 393	2 244
Summa	**8 799**	**6 411**

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Försäljningskostnader		
Personal	8 379	7 222
Avskrivningar[1]	706	692
Övrigt	5 360	3 354
Summa	**14 445**	**11 268**

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Administrationskostnader	2022	2021
Personal	1 479	1 399
Avskrivningar	22	26
Övrigt	1 134	719
Summa	**2 635**	**2 144**

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

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 5 – FINANCIAL SERVICES

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

Financial Services operating income	2022	2021
Ränteintäkter	5 910	4 056
Hyresintäkter	4 578	4 383
Avskrivningar	–4 022	–3 864
Räntekostnader	–3 018	–1 502
Försäkringskommission	335	322
Bruttoresultat	**3 783**	**3 395**
Andra intäkter och kostnader	402	71
Försäljnings– och administrationskostnader	–1 612	–1 402
Kreditförluster konstaterade och befarade [1]	–376	130
Jämförelsestörande poster	–2 294	0
Rörelseresultat	**–97**	**2 194**

1) Kostnaderna motsvarar 0,32 procent (–0,13) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Financial Services finansieringsportfölj framgår av tabellen nedan. Operationella leasingavtal ingår i materiella anläggningstillgångar i balansräkningen för segmentet Financial Services. Se "Not 3 Rörelsesegment".

Operationell leasing	2022	2021
Vid årets början	16 730	17 675
Tillkommande kontrakt	5 805	6 595
Avskrivningar	–4 022	–3 864
Avslutade kontrakt	–4 394	–4 336
Förändring av värdereglering	40	117
Valutakursdifferenser	1 097	543
Redovisat värde vid årets slut [2]	**15 255**	**16 730**

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering avseende uppskjuten vinst om MSEK 2 002 (2 351).

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2022	2021
Vid årets början	92 129	77 758
Tillkommande fordringar	58 269	49 822
Amortering/avslutade kontrakt	–44 897	–38 317
Förändring av värdereglering	–631	88
Förvärv	2 559	–
Valutakursdifferenser	8 792	2 778
Jämförelsestörande poster	–3 274	–
Redovisat värde vid årets slut	**112 947**	**92 129**

Summa fordringar och uthyrningstillgångar [3]	**128 202**	**108 859**

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 189 000 (192 000).

20230525083172

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 5 – FINANCIAL SERVICES, FORTS.

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2022	2021
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	54 403	52 620
Beräknad ränta	–4 260	–3 586
Nettoinvestering [4]	**50 143**	**49 034**
Reserv för osäkra fordringar	–1 179	–876
Summa	**48 964**	**48 158**

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

Framtida minimileaseavgifter [5]	Operationell leasing	Finansiell leasing
2023	3 347	18 862
2024	1 850	14 352
2025	1 258	10 219
2026	650	6 250
2027	233	2 958
2028 och senare	127	1 761
Summa	**7 466**	**54 403**

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

NOT 6 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2022	2021
Ränteintäkter		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	427	262
Derivat [1]	1 040	410
Summa ränteintäkter	1 467	673
Räntekostnader		
Upplåning	–1 153	–676
Derivat [1]	–1 163	–960
Summa upplåning och derivat	–2 316	–1 636
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services [2]	2 030	1 014
Pensionsskuld	–271	–171
Summa räntekostnader	–557	–794
Summa räntenetto	**910**	**–121**
Andel av resultat av intresseföretag och joint ventures	–76	–19
Övriga finansiella intäkter [3]	978	632
Övriga finansiella kostnader [3]	–1 788	–655
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	–810	–23
Jämförelsestörande poster	0	–315
Finansiella intäkter och kostnader, netto	**24**	**–478**

1) Avser räntor på derivat som används för att matcha räntan på upplåning och utlåning samt räntekomponenten i derivat som används för att konvertera upplåningsvalutor till utlåningsvalutor.
2) Redovisas i rörelseresultat för Financial Services.
3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK 359 (474), samt valutakursdifferenser och orealiserade/realiserade vinster om MSEK 43 808 (16 348) och realiserade/orealiserade förluster om MSEK 40 903 (16 509) hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader och ränta på leasingskulder (IFRS 16).

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 7 – SKATTER

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2022	2021
Aktuell skatt [1]	–6 803	–4 208
Uppskjuten skatt	2 262	568
Summa	**–4 541**	**–3 640**
1) Varav betald skatt	–5 693	–4 613

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2022	2021
Skatt avseende temporära skillnader	395	90
Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler	4	–30
Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	1 771	135
Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	–27	–42
Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	240	157
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar [2]	–121	258
Summa	**2 262**	**568**

2) Avser en tillfällig skattereduktion för investeringar i inventarier som infördes 2021 i Sverige och gäller för inkomstår 2022 i Sverige. En uppskjuten skattefordran och intäkt har redovisas avseende skattereduktionen med MSEK 114 (247).

	2022		2021	
Avstämning av effektiv skatt	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	12 399		10 816	
Skatt beräknad med svensk skattesats	–2 554	20,6	–2 228	20,6
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	–1 316	10,6	–890	8,2
Ej skattepliktiga intäkter	483	–3,9	575	–5,3
Ej avdragsgilla kostnader [3]	–224	1,8	–1 278	11,9
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	0	0,0	16	–0,2
Ej värderade underskottsavdrag	–44	0,4	–83	0,8
Justering av skatt tidigare år	–211	1,7	31	–0,3
Ändrade skattesatser	2	0,0	–30	0,3
Övrigt	–677	5,5	247	–2,3
Redovisad skatt	**–4 541**	**36,6**	**–3 640**	**33,7**

3) Skatteeffekten rörande ej avdragsgilla kostnader inkluderar effekten avseende EU truck case med MSEK 36 (1 077).

20230525093173

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 7 – SKATTER, FORTS.

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2022	2021
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar och andra skulder	9 455	8 830
Avsättningar för pensioner	1 375	2 542
Anläggningstillgångar	1 397	1 364
Varulager	1 214	1 026
Ej utnyttjade underskottsavdrag [4]	1 829	436
Kvittning inom skatteenheter	–8 763	–8 628
Summa uppskjutna skattefordringar	**6 507**	**5 570**
Uppskjutna skatteskulder		
Avsättningar och andra skulder	942	884
Anläggningstillgångar	10 543	10 838
Periodiseringsfond [5]	–	189
Övrigt	148	126
Kvittning inom skatteenheter	–8 763	–8 628
Summa uppskjutna skatteskulder	**2 870**	**3 409**
Uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto	**–3 637**	**–2 161**

Avstämning av uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto:	2022	2021
Redovisat värde vid årets början	–2 161	–1 679
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	–2 262	–568
Valutakursdifferenser	–174	–39
Förvärvade/avyttrade verksamheter	87	2
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförliga till:		
– omvärdering av förmånsbestämda planer	886	23
– justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument	–13	100
Uppskjuten skattefordran (–)/skatteskuld (+), netto	**–3 637**	**–2 161**

4) Uppskjutna skattefordringar avseende underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att underskottsavdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Den skatteeffekt som avser redovisade underskottsavdrag uppgår till MSEK 1 829 (436), och kan användas utan tidsbegränsning. Det taxeringsvärde som avser underskottsavdrag som inte redovisats uppgår till MSEK 525 (497).

5) I Sverige finns möjlighet att göra avsättning till en obeskattad reserv kallad periodiseringsfond. Avdrag för avsättning till periodiseringsfond medges med högst 25 procent av den beskattningsbara vinsten. Varje fondavsättning får fritt återföras till beskattning och skall återföras senast sjätte året efter det år då avsättningen gjordes.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 8 – AVSKRIVNINGAR

	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering[1]		Scaniakoncernen	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Immateriella anläggningstillgångar								
Forsknings- och utvecklingskostnader	1 230	956	–	–	–	–	1 230	956
Försäljningskostnader	139	126	15	16	–	–	154	142
Summa	**1 369**	**1 082**	**15**	**16**	**–**	**–**	**1 384**	**1 098**
Materiella anläggningstillgångar								
Kostnad för sålda varor och tjänster	10 072	9 316	4 022	3 864	–4 013	–3 855	10 081	9 325
Forsknings- och utvecklingskostnader	253	240	–	–	–	–	253	240
Försäljningskostnader	526	527	52	50	–26	–27	552	550
Administrationskostnader	22	26	–	–	–	–	22	26
Jämförelsestörande poster[3]	–	–	7	–	–	–	7	–
Summa	**10 873**	**10 109**	**4 081**	**3 914**	**–4 039**	**–3 882**	**10 915**	**10 141**
Summa avskrivningar[2]	**12 242**	**11 191**	**4 096**	**3 930**	**–4 039**	**–3 882**	**12 299**	**11 239**

1) Eliminering avser avskrivning på nyttjanderättstillgångar hänförliga till Scania koncernens interna leasingavtal.
3) Varav MSEK 18 (15) avser nedskrivning.
3) Nedskrivning avseende de avyttrade ryska verksamheterna.

NOT 9 – IMMATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	Goodwill		Utveckling		Övriga immateriella[1]		Totalt	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Ackumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	1 412	1 334	19 226	17 239	1 509	1 525	22 147	20 098
Nyanskaffningar	–	–	2 314	1 986	35	73	2 349	2 059
Förvärv/avyttring av dotterföretag	145	36	–	–	35	16	180	52
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–87	–144	–87	–144
Omklassificeringar	–	–	–	–	90	12	90	12
Valutakursdifferenser	132	42	8	1	63	27	203	70
Summa	**1 689**	**1 412**	**21 548**	**19 226**	**1 645**	**1 509**	**24 882**	**22 147**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar								
Vid årets början	36	35	7 438	6 498	1 086	1 052	8 560	7 585
Årets avskrivning	–	–	1 204	939	169	159	1 373	1 098
Årets nedskrivning	11	–	–	–	–	–	11	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–63	–144	–63	–144
Omklassificeringar	–	–	–	–	–50	–2	–50	–2
Valutakursdifferenser	2	1	3	1	51	21	56	23
Summa	**49**	**36**	**8 645**	**7 438**	**1 193**	**1 086**	**9 887**	**8 560**
Redovisat värde vid årets slut	**1 640**	**1 376**	**12 903**	**11 788**	**452**	**423**	**14 995**	**13 587**
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk	–	–	8 823	7 241	–	–	8 823	7 241
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling	–	–	4 080	4 547	–	–	4 080	4 547

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

20230525031174

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 10 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

	Byggnader och mark		Maskiner och inventarier		Pågående nyanläggningar och förskott		Uthyrningstillgångar[1]		Totalt	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Ackumulerade anskaffningsvärden										
Vid årets början	31 599	28 377	49 740	45 791	7 608	7 397	37 957	37 415	126 904	118 980
Förvärv/avyttring av dotterföretag [2]	–121	–	75	12	–1	–	–9	–	–56	12
Nyanskaffningar	1 208	1 707	1 444	923	4 546	5 400	6 407	7 645	13 605	15 675
Avyttringar och utrangeringar	–662	–623	–1 956	–1 411	–6	–15	–8 289	–7 411	–10 913	–9 460
Omklassificeringar	1 090	1 380	4 075	3 827	–5 253	–5 235	–1 509	–1 267	–1 597	–1 295
Valutakursdifferenser	1 866	758	1 799	598	416	61	3 047	1 575	7 128	2 992
Summa	**34 980**	**31 599**	**55 177**	**49 740**	**7 310**	**7 608**	**37 604**	**37 957**	**135 071**	**126 904**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar										
Vid årets början	13 173	11 909	34 309	31 402	–	–	11 298	9 955	58 780	53 266
Förvärv/avyttring av dotterföretag [2]	–127	–	–20	–19	–	–	–8	–	–155	–19
Årets avskrivningar	1 469	1 308	4 283	3 908	–	–	5 156	4 910	10 908	10 126
Årets nedskrivningar	5	15	2	–	–	–	–	–	7	15
Avyttringar och utrangeringar	–304	–352	–1 759	–1 375	–	–	–4 275	–3 767	–6 338	–5 494
Omklassificeringar	5	7	39	–5	–	–	–585	–332	–541	–330
Valutakursdifferenser	760	286	1 176	398	–	–	1 092	532	3 028	1 216
Summa	**14 981**	**13 173**	**38 030**	**34 309**	**–**	**–**	**12 678**	**11 298**	**65 689**	**58 780**
Redovisat värde vid årets slut	**19 999**	**18 426**	**17 147**	**15 431**	**7 310**	**7 608**	**24 926**	**26 659**	**69 382**	**68 124**
– varav Byggnader	11 775	10 830	–	–	–	–	–	–	11 775	10 830
– varav Mark	3 589	3 239	–	–	–	–	–	–	3 589	3 239
– varav Nyttjanderättstillgångar	4 635	4 357	839	900	–	–	–	–	5 474	5 257
– varav Financial Services	156	150	58	59	3	2	82	81	299	292

1) Inkluderar tillgångar för korttidsuthyrning samt tillgångar som aktiverats på grund av återköpsåtaganden.
2) Varav ökning genom rörelseförvärv uppgår till MSEK 451.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 11 – LEASING

Scania som leasetagare

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

Nyttjanderättstillgångar

	Byggnader och mark		Maskiner och inventarier		Summa	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Ackumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	5 888	4 698	1 804	1 650	7 692	6 348
Förvärv/försäljningar av dotterbolag	–	–	–1	–13	–1	–13
Anskaffningar	1 011	1 419	396	440	1 407	1 859
Avyttringar och utrangeringar	–613	–432	–326	–302	–939	–734
Omföringar	109	–1	–1	0	108	–1
Valutakursdifferenser	397	204	81	29	478	233
Summa	**6 792**	**5 888**	**1 953**	**1 804**	**8 745**	**7 692**
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar						
Vid årets början	1 531	1 061	904	698	2 435	1 759
Förvärv/försäljning av dotterbolag	–	–	–1	–6	–1	–6
Avskrivningar under året	754	681	475	484	1 229	1 165
Nedskrivningar under året	5	–	–	–	5	–
Avyttringar	–250	–256	–307	–286	–557	–542
Omföringar	8	–1	–	0	8	–1
Valutakursdifferenser	108	46	43	14	151	60
Summa	**2 156**	**1 531**	**1 114**	**904**	**3 270**	**2 435**
Redovisat värde vid årets slut	**4 636**	**4 357**	**839**	**900**	**5 475**	**5 257**

Belopp som har redovisats i resultaträkningen	2022	2021
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	–1 229	–1 166
Räntekostnader hänförliga till leasingskulder	–158	–148
Kostnader avseende leasingavtal med kort leasingperiod	–79	–71
Kostnader avseende leasingavtal med underliggande tillgång till lågt värde	–173	–150
Summa	**–1 639**	**–1 535**

Vid utgången av året hade koncernen ett åtagande om MSEK 92 (62) avseende leasingavtal med kort leasingperiod. Det totala kassautflödet avseende leasingavtal uppgår till MSEK 1 698 (1 327).

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

Möjlig exponering av framtida kassautflöden från	2022	2021
Förlängningsoptioner	–642	–424
Uppsägningsoptioner	–6	–6
Ingångna leasingavtal där underliggande tillgång ännu inte är tillgänglig	–2	–2

Leasingskulder

	2022	2021
Långfristig räntebärande skuld	4 378	4 439
Kortfristig räntebärande skuld	1 160	1 103
Summa	**5 539**	**5 542**

	2022	2021
Förfallostruktur		
Inom 1 år	1 321	1 239
Mellan 1–5 år	4 074	3 846
Senare än 5 år	1 073	1 394

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

20230525081175

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 12 – ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES

	2022	2021
Redovisat värde vid årets början	1 074	840
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året [1]	0	180
Valutakursdifferenser	128	78
Årets resultatandel [2]	–76	–19
Utdelning	–5	–5
Redovisat värde vid årets slut	**1 121**	**1 074**
Eventualförpliktelser	–	–

1) 2021 investerade Scania ytterligare MSEK 180 i sennder GmbH.
2) 2021 var MSEK 60 hänförligt till en utspädning av ägandet i sennder GmbH. Sennder gjorde riktade nyemissioner vilket resulterade i en utspädning av ägandet i sennder innebärande att Scanias ägarandel minskade från 14,64 till 13,69 procent.

			Andelens värde i koncernen	
Intresseföretag/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2022	2021
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	9	8
ScaValencia S.A., A46332995, Spanien	26	17	34	31
Telematics GmbH, HRB 203799 B, Tyskland	46.73	16	1	15
sennder GmbH, HRB 170455 B, Tyskland	13.69	307	244	321
Andelar i intresseföretag		**342**	**288**	**375**
Andel i:				
– årets resultat			–109	–44
– årets totalresultat			–109	–44

			Andelens värde i koncernen	
Joint ventures/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2022	2021
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50	575	825	691
Oppland Tungbilservice AS, 982 787 602, Norge	50	1	4	5
Tynset Diesel AS, 982 787 580, Norge	50	1	4	3
Andelar i joint ventures		**577**	**833**	**699**
Andel i:				
– årets resultat			34	25
– årets totalresultat			34	25

Andelar i intresseföretag och joint ventures	**1 121**	**1 074**

Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC är ett joint venture med Scania och Cummins som delägare. Företaget tillverkar bränsleinsprutningssystem för enhetsinsprutning med extra högt tryck (XPI). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC redovisas enligt kapitalandelsmetoden. Nedan följer summerad finansiell information för Scania-koncernens innehav i joint venture Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC:

Resultaträkningar i sammandrag	2022	2021
Nettoomsättning	3 094	2 561
Rörelseresultat [1]	34	51
Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter	30	14
Skatt	–1	–6
Periodens resultat	**63**	**59**
Övrigt totalresultat	**–**	**–**
Periodens totalresultat	**63**	**59**
Scaniakoncernens andel (50 %)	32	30

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

KONCERNENS NOTER
Forts.

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

Balansräkningar i sammandrag	2022	2021
Anläggningstillgångar	839	731
Kortfristiga placeringar och likvida medel	118	79
Övriga omsättningstillgångar	1 876	1 295
Summa tillgångar	**2 833**	**2 105**
Eget kapital	1 650	1 383
Övriga kortfristiga skulder	1 183	722
Summa eget kapital och skulder	**2 833**	**2 105**
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50 %)	825	692
Redovisat värde	**825**	**692**

NOT 13 – VARULAGER

	2022	2021
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	6 529	4 703
Varor under tillverkning	2 854	1 919
Färdiga varor[1]	21 290	17 321
Summa[2]	**30 673**	**23 943**

1) Varav begagnade fordon MSEK 1 062 (822).
2) Varav värderegleringsreserv vid årets slut MSEK –764 (–1 011).

NOT 14 – ANDRA FORDRINGAR

	2022	2021
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	442	339
Derivat med positivt värde	2 158	845
Förskottsbetalningar	78	41
Pensionstillgång	160	292
Övriga fordringar	1 165	834
Summa andra långfristiga fordringar	**4 003**	**2 351**
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2 260	1 717
Derivat med positivt värde	639	863
Mervärdesskatt	2 404	2 553
Förskottsbetalningar	875	586
Övriga fordringar	3 137	2 324
Summa andra kortfristiga fordringar	**9 315**	**8 043**
Summa andra fordringar	**13 318**	**10 394**

NOT 15 – EGET KAPITAL

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

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

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

Omräkningsreserv uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden.
I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagets nettoinvestering. Årets valutakursdifferens på MSEK 3 740 (1 545) har uppstått som en följd av att den svenska kronan har försvagats mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan försvagats främst mot BRL, EUR och USD.

20230523031176

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 15 – EGET KAPITAL, FORTS.

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 2023 att ett sammanlagt belopp om MSEK 15 700 utdelas till aktieägarna varav MSEK 9 500 som sakutdelning och MSEK 6 200 som kontant utdelning.

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 2022 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK 0 (4) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 59 (24) per 31 december 2022.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2022	2021
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 2022 uppgick koncernens kapital till MSEK 79 625 (68 213). Enligt koncernens finanspolicy ska koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven för att erhålla minst kreditvärderingen BBB från ett av de mest betydelsefulla kreditvärderingsinstituten.

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

Inom Financial Services finns legala enheter som är under tillsyn av nationella tillsynsmyndigheter i enlighet med lokala bestämmelser. Kraven på övervakning och tillsyn ökar generellt och kan omfatta hela eller delar av enheternas verksamhet. 22 bolag var under bredare tillsyn under 2022. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2022 har kapitaltäckningskraven i dessa enheter uppfyllts.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scanias kreditvärdering enligt Standard and Poors vid utgången av 2022 var för:

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

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER

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

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2022 uppgick till MSEK 2 266 (1 649). 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 703 för 2023.

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.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

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

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

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

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

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

Brasilien
Anställda på Scania Latin America Ltda omfattas av fyra förmånsbestämda planer efter avslutad anställning. Tre hälsovårdsplaner täcker kostnader för läkarvård, tandvård och läkemedel samt en livförsäkringsplan. Dessa planer blev ofonderade februari 2018. De som omfattas av planerna är personal som går i pension vid minst 55 års ålder och med minst 10 års anställning i företaget.

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

1. Scania Staff Pension Plan.
2. Scania Executive Pension Plan.
3. Reliable Vehicles Staff Pension Plan.

Samtliga planer drivs av Trustees som har ansvaret att se till att SGB ger tillräcklig finansiering för att fullt ut uppfylla alla intjänade förmåner för alla medlemmar.

Den normala pensionsåldern i planerna är 65 år.

Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare

Sverige
En del av ITP2-planen tryggas genom premier till Alecta, vilka också är förmånsbestämda. Då Alecta inte har möjlighet att lämna den information som erfordras för att redovisa planen som en förmånsbestämd plan redovisas den som en avgiftsbestämd plan.

Vid utgången av året uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån (tillgångar i förhållande till försäkringsåtagandet) till 189 procent (169). Om konsolideringsnivån under- eller överstiger normalintervallet (125–175) ska Alecta vidta åtgärder, till exempel höja avtalade priser för nyteckning och utökning av befintliga förmåner, eller införa premiereduktioner.

Alectas försäkringsåtagande beräknas enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden, vilka skiljer sig från de metoder och antaganden som tillämpas vid värdering av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19. Avgifterna till Alecta uppgick till MSEK 106 (122).

Holland
Anställda på Scanias bolag i Holland omfattas av de holländska kollektivavtalade pensionsplanerna som är förmånsbestämda och omfattar flera arbetsgivare. Pensioenfonds Metaal en Techniek (PMT) och Bedrijfstakenpensioenfonds Metalelktro (PME) administreras via MN Services. Både PMT och PME saknar information om fördelning av åtaganden varför dessa redovisas som en avgiftsbestämd plan. I de holländska planerna bidrar både företag och anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 187 (153). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 106 procent (103) och för PME till 109 procent (105).

20230525053177

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

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

Information gällande de största planerna 2021	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	13 271	1 227	427	991
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–2 215	–1 510	–57	–971
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut p.g.a. begränsningsregel	–	–	7	–
Redovisat som pensionsskuld (+)/ (tillgång(-)) i balansräkningen, MSEK	**11 056**	**–283**	**377**	**20**
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	8 481	700	–166	–
Aktiva, antal	11 915	271	2 544	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	2 125	–	–	540
Fribrevshavare, antal	2 968	–	–	332
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	2 664	527	593	451
Pensionärer, antal	2 727	114	1 316	271
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	2,0	0,2	8,9	2,0
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	88	86	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	22,4	15,7	9,5	18,0
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5 % ökning diskonteringsräntan	–1 356	–89	–9	–80
0,5 % minskning diskonteringsräntan	1 555	102	4	94
1 års ökning livslängd	571	39	46	55

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	2022	2021
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–407	–611
Ränteintäkter/kostnader, netto	–271	–171
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	1	–2
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	16	16
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	**–661**	**–768**

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 90 (146), kostnad för sålda varor MSEK 171 (291), försäljningskostnader MSEK 91 (113) och administrativa kostnader MSEK 38 (47). 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	2022	2021
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	–1 257	–514
Effekter av ändrade demografiska antaganden	125	39
Effekter av ändrade finansiella antaganden	6 354	353
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	–663	366
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	–315	–7
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	**4 244**	**237**

	Pensionsförpliktelser	
Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	2022	2021
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	10 474	14 912
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	2 272	2 402
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	12 746	17 314
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–5 400	–5 159
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut p.g.a. begränsningsregel	347	8
Redovisat i balansräkningen	**7 693**	**12 163**
– varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	7 853	12 455
– varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	–160	–292

	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	2022	2021
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	17 314	16 501
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	–12	12
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	407	611
Räntekostnader	344	209
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	23	18
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	1 257	529
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	–125	–39
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	–6 354	–353
Valutakursdifferenser	348	220
Betalningar från bolagets tillgångar	–311	–269
Betalningar från förvaltningstillgångar	–128	–111
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	–1	2
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	–16	–16
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	**12 746**	**17 314**

20230525031178

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSER, FORTS.

	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	2022	2021
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	5 159	4 122
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	–	1
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	74	38
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	–663	367
Effekter av ändrade finansiella antaganden	–	–
Valutakursdifferenser	251	191
Inbetalningar gjorda av arbetsgivaren	684	533
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	23	18
Utbetalningar från förvaltningstillgångar	–128	–111
Verkligt värde på förvaltningstillgångar i förvärvade/avyttrade företag	–	–
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	**5 400**	**5 159**

	Tillgångstak	
Nuvärde av tillgångstaket	2022	2021
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	7	0
Räntekostnader	1	–
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	315	7
Valutakursdifferenser	24	–
Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut	**347**	**7**

	2022		2021	
Fördelning av verkligt värde av förvaltningstillgångar	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	158	–	140	–
Eget kapitalinstrument utgivet av annan	1 152	–	1 027	–
Skuldinstrument utgivet av Scania	–	52	–	47
Skuldinstrument utgivet av annan	1 331	–	1 376	–
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	–	58	–	51
Fastigheter investeringsobjekt	–	–	–	–
Aktiefonder	684	–	729	–
Räntefonder	500	–	622	–
Fastighetsfonder	316	–	170	–
Övriga investeringsfonder	137	–	319	–
Övriga förvaltningstillgångar	559	453	227	451
Totalt	**4 837**	**563**	**4 610**	**549**

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 17 – ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

2022	Produkt-åtaganden	Legala och skattemässiga risker[2]	Andra avsättningar[1][3]	Summa
Vid årets ingång	1 725	9 792	5 417	16 934
Avsättningar under året	1 517	393	3 031	4 941
Under året ianspråktagna avsättningar	–1 152	–9 206	–2 369	–12 726
Under året återförda avsättningar	–160	–11	–385	–556
Valutakursdifferenser	–4	7	43	46
Vid årets utgång	**1 926**	**976**	**5 738**	**8 639**
– varav kortfristiga avsättningar	1 404	44	3 130	4 578
– varav övriga långfristiga avsättningar	522	932	2 608	4 061

2021	Produkt-åtaganden	Legala och skattemässiga risker[2]	Andra avsättningar[1][2][3]	Summa
Vid årets ingång	1 682	4 465	4 680	10 827
Avsättningar under året	1 019	5 420	2 408	8 847
Under året ianspråktagna avsättningar	–870	–41	–1 612	–2 523
Under året återförda avsättningar	–108	–54	–68	–230
Valutakursdifferenser	2	2	9	13
Vid årets utgång	**1 725**	**9 792**	**5 417**	**16 934**
– varav kortfristiga avsättningar	1 235	9 215	3 091	13 540
– varav övriga långfristiga avsättningar	490	577	2 326	3 394

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt minskade under 2022 med 2 100 stycken och uppgick vid årets slut till 277 100 stycken (279 200).

2) I legala och skattemässiga risker ingår avsättningar för "EU Truck case" på totalt MSEK 9 029, varav 5 229 kostnadsfördes 2021 och MSEK 3 800 kostnadsfördes 2016. Boten reglerades i april 2022.

3) I andra avsättningar ingår ränta med MSEK 542 avseende "EU Truck case", varav MSEK 315 kostnadsfördes 2021. Räntan betalades april 2022.

NOT 18 – UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

	2022	2021
Upplupna personalrelaterade kostnader	8 795	7 477
Förutbetalda intäkter från service- och reparationsavtal	7 355	6 866
Förutbetalda intäkter från avtal med återköpsåtagande[1]	5 183	5 905
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	5 782	4 668
Summa	**27 115**	**24 916**
– varav kortfristigt	19 730	18 014
– varav långfristigt	7 385	6 902
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services	1 416	1 419

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 799 (1 995) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 238 (313) förväntas intäktsföras senare än fem år.

Tabellen nedan visar förändringen av kontraktsskulderna under året.

MSEK	2022	2021
Kontraktsskulder vid årets början	6 866	6 439
Förvärv och avyttringar	78	99
Valutakursdifferenser	411	328
Kontraktsskulder vid årets slut	**7 355**	**6 866**

Intäkter under 2022 vilka ingick i kontraktsskulder vid årets början uppgick till MSEK 3 334 (2 649).

20230523031179

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 19 – STÄLLDA SÄKERHETER OCH EVENTUALFÖRPLIKTELSER

Ställda säkerheter	2022	2021
Finansiella fordringar	8 812	663
Summa [1]	**8 812**	**663**
[1] Varav säkerheter ställda för:		
– långfristig upplåning	6 500	532
– kortfristig upplåning	2 312	131

Eventualförpliktelser	2022	2021
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	129	100
Övriga garantiförbindelser	64	180
Övriga ansvarsförbindelser avseende skatt	1 100	459
Summa	**1 293**	**739**

Utöver dessa eventualförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 10 (12).

NOT 20 – STATLIGA STÖD OCH BIDRAG

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 80 (59) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 531 (5 516). Vidare erhölls statliga bidrag till ett belopp av MSEK 23 (9) hänförliga till investeringar med ett bruttoanskaffningsvärde på MSEK 44 (40).

NOT 21 – KASSAFLÖDESANALYS

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

	2022	2021
a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning		
Erhållen utdelning från intresseföretag	5	5
Erhållen ränta	7 112	4 617
Erlagd ränta	–3 650	–2 370

	2022	2021
b. Icke kassaflödespåverkande poster		
Avskrivningar	12 299	11 239
Intresseföretag	81	24
Avsättning pensioner	–345	–21
Nedskrivning/reaförlust försäljning av verksamheter i Ryssland [1]	3 230	–
Övrigt	265	–266
Summa	**15 530**	**10 976**

1) Redovisas som jämförelsestörande poster i resultaträkningen, se Not 31 Jämförelsestörande poster.

	2022	2021
c. Financial Services, nettoinvestering i kreditportfölj etc.		
Nyfinansiering [2]	–64 074	–56 417
Amorteringar och avslutade kontrakt	50 984	44 726
Summa	**–13 090**	**–11 691**

2) Avser i huvudsak finansiering av kunders köp av Scaniafordon.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 21 – KASSAFLÖDESANALYS, FORTS.

	2022	2021
d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter[3]		
Försäljning av verksamheter	139	13
Förvärv av verksamheter	–907	–58
Summa	**–768**	**–45**

3) Se Not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2022	2021
e. Fordon och tjänster, förvärv av anläggningstillgångar		
Investeringar i anläggningstillgångar[4]	–8 156	–8 179
Försäljning av anläggningstillgångar	72	146
Investeringar i aktier i övriga bolag	–196	–631
Summa	**–8 280**	**–8 664**

4) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 2 314 (1 986).

	2022	2021
f. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter		
Minskning av kortfristig upplåning	–41 240	–49 795
Ökning av kortfristig upplåning	22 888	24 530
Minskning av långfristig upplåning	–3 783	–90
Ökning av långfristig upplåning	35 088	28 138
Leasingskulder	–1 364	–1 106
Summa	**11 589**	**1 677**

Avstämning av skulder i finansieringsverksamheten

	2021	Kassaflöde		Ej kassaflödespåverkande		2022
		Lån förvärvade under året	Valutakurs-förändringar	Om-klassificeringar	Nya leasingavtal	
Långfristiga räntebärande skulder	57 753	–	31 305	4 048	–20 657	–	72 449
Kortfristiga räntebärande skulder	36 466	2 504	–18 352	3 778	20 657	–	45 053
Leasingskulder	5 542	–	–1 364	–44	–	1 405	5 539
	99 761	**2 504**	**11 589**	**7 782**	**0**	**1 405**	**123 041**
Likvida medel	29 262	–	–7 570	797	–3 364[5]	–	19 125
	129 023	**2 504**	**4 019**	**8 579**	**–3 364**	**1 405**	**142 166**

	2020	Kassaflöde		Ej kassaflödespåverkande		2021
		Lån förvärvade under året	Valutakurs-förändringar	Om-klassificeringar	Nya leasingavtal	
Långfristiga räntebärande skulder	49 697	–	28 048	350	–20 342	–	57 753
Kortfristiga räntebärande skulder	41 147	–	–25 265	242	20 342	–	36 466
Leasingskulder	4 836	–	–1 106	–47	–	1 859	5 542
	95 680	**–**	**1 677**	**545**	**0**	**1 859**	**99 761**
Likvida medel	32 268	–	–3 411	405	–	–	29 262
	127 948	**–**	**–1 734**	**950**	**0**	**1 859**	**129 023**

5) Se Not 23 "Assets held for sale"

20230523083180

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 21 – KASSAFLÖDESANALYS, FORTS.

	2022	2021
g. Likvida medel		
Kassa och bank	8 380	8 830
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	10 745 [1]	20 432
Summa	**19 125**	**29 262**

1) varav MSEK 3 364 klassificeras som tillgångar som innehas för försäljning.

NOT 22 – FÖRVÄRVADE/AVYTTRADE VERKSAMHETER

Förvärv av verksamheter

I nedan tabell specificeras de förvärv av verksamheter som genomfördes under 2021 och 2022. Alla förvärv avsåg 100% av kapital- och röstandelar. Årliga intäkter och antal medarbetare avser förhållandet vid tidpunkten för transaktionen Inga väsentliga förvärv genomfördes 2021.

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

Förvärv med väsentlig påverkan på koncernens resultat- och balansräkning specificeras nedan.
Alla förvärvade nettotillgångar har redovisats till verkligt värde.

Bilmetro AB

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

Verkligt värde redovisat i koncernen 2022	
Materiella anläggningstillgångar	42
Varulager	261
Kundfordringar	154
Andra kortfristiga fordringar	3 063
Likvida medel	233
Långfristiga räntebärande skulder	–2 631
Skulder till leverantörer	–194
Andra kortfristiga skulder	–247
Identifierbara nettotillgångar	**680**
Goodwill	96
Köpeskilling	–776
Likvida medel i förvärvad verksamhet	233
Köpeskiling, netto	–543
Förvärvade likvida medel	–233
Erlagd likvid, netto	**544**

Förvärvsrelaterade kostnader uppgick till MSEK 20 och har redovisats som administrationskostnader.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 22 – FÖRVÄRVADE/AVYTTRADE VERKSAMHETER, FORTS.

Avyttrade verksamheter
I nedanstående tabell specificeras de avyttringar som genomfördes 2022. Inga materiella avyttringar gjordes under 2021.

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

Den 13 september 2022 tillkännagav Scania sin avsikt att avyttra de kommersiella och finansiella verksamheterna i Ryssland och dessa klassificerades som tillgångar som innehas för försäljning under tredje kvartalet 2022.
Den 14 december 2022 avyttrades de kommersiella enheterna. Resultatet uppgick till MSEK –1 012, inklusive omräkningsdifferenser om MSEK 374, och har redovisats som en jämförelsestörande post i resultaträkningen, se Not 31 Jämförelsestörande poster. För information om den finansiella verksamheten i Ryssland, se Not 23 Tillgångar som innehas för försäljning.

NOT 23 – TILLGÅNGAR SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING

Under kvartal 3 2022, som en konsekvens av kriget i Ukraina, meddelade Scania sin avsikt att avyttra affärsverksamheterna i Ryssland. Den 14 december 2022 slutfördes försäljningen av de kommersiella enheterna inom Fordon och tjänster. På balansdagen hade avyttringen av de ryska enheterna inom segmentet Financial Services ännu inte slutförts. Försäljningen slutfördes den 17 januari 2023. Köpare var företag inom Volkswagenkoncernen (se ytterligare information i Not 30 Händelser efter rapportperioden balansdagen och Not 31 Jämförelsestörande poster).

Tillgångar och skulder som innehas för försäljning per den 31 december 2022:
Tillgångar och skulder som ingår i verksamheten i Ryssland anges nedan:

	Financial Services
Räntebärande fordringar	1 208
Övriga fordringar	96
Likvida medel [1]	3 364
Tillgångar som innehas för försäljning	**4 668**
Långfristiga skulder	
Övriga skulder [2]	13
Kortfristiga skulder	
Övriga skulder [2]	224
Skulder som är direkt hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning	**237**
Avyttringskoncernens redovisade nettovärde	**4 431**

1) I likvida medel ingår MSEK 3 184 i likvida medel placerade hos Volkswagen Bank.
2) Övriga skulder består av leasingfordringar relaterade till kundfinansieringsportföljen.

20230525031811

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 24 – LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR SAMT ANTAL ANSTÄLLDA

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2022	2021
Styrelser och ledande befattningshavare [1]	484	511
– varav tantiem	181	178
Övriga anställda	24 008	21 299
Summa	**24 493**	**21 811**
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	8 154	7 141
– varav pensionskostnader [2]	2 657	2 250
Summa	**32 647**	**28 952**

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 726 (671).
2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 20 (32) styrelser och ledande befattningshavare i Scaniakoncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 193 (205) för denna grupp.

	2022		2021	
Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	19 466	25%	18 518	24 %
Europa (exklusive Sverige)	17 095	15%	16 486	15 %
Eurasien	597	26%	646	27 %
Amerika	10 053	15%	8 847	13 %
Asien	1 975	23%	1 899	22 %
Afrika och Oceanien	2 032	22%	1 986	18 %
Summa	**51 219**	**20%**	**48 382**	**18 %**

Könsfördelning	2022	2021
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	558	510
– varav män	493	474
– varav kvinnor	65	36
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	168	161
– varav män	148	151
– varav kvinnor	20	10

Antal anställda per 31 december	2022	2021
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	30 179	28 340
Forskning och utveckling	5 857	5 249
Försäljnings- och servicebolag	19 648	19 205
Summa	55 684	52 794
Financial Services	1 243	1 206
Summa	**56 927**	**54 000**
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	7 239	7 274

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 25 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Volkswagenkoncernen (exkl. Tratonkoncernen)	17	20	1 238	1 132	4 294	155	631	608
Tratonkoncernen	493	1 167	341	172	11 150	20 177	37 597	14 286
Intresseföretag och joint ventures	337	305	626	585	56	29	2	0

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterföretag. Se även presentationen av Scanias styrelse och verkställande ledning samt Not 26 Ersättningar till ledande befattningshavare. Upplysning om erhållna utdelningar samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i Not 12 Andelar i intresseföretag och joint ventures. Upplysningar om pensionsplaner lämnas i Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt Not 24 Löner och ersättningar samt antal anställda. Köp och leasing av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med Tratonkoncernen. Fordringar på Tratonkoncernen avser i huvudsak kortfristiga placeringar vilka ingår i Scaniakoncernens likvida medel. Fordringar på Tratonkoncernen inkluderar likvida medel om MSEK 3 184 som redovisats som tillgångar som innehas för försäljning. Samtliga transaktioner med närstående sker på marknadsmässiga villkor.

NOT 26 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Principer för ersättning till ledande befattningshavare

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare i Scania fastställs av styrelsen. Syftet är att erbjuda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till ledande befattningshavare består av följande delar:

1. Fast lön
2. Rörlig resultatberoende lön
3. Pension

Den fasta lönen för ledande befattningshavare ska vara marknadsmässig i relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen. För verkställande direktören (VD) gäller att en del av årlig fast lön arvoderas från TRATON SE.

Den rörliga lönens storlek är beroende av Scanias resultat, TRATON SE:s avkastning på försäljning och ett långsiktigt Volkswagen-incitamentsindex. CEO har rörlig resultatberoende lön baserat på gruppens avkastning på försäljning, avkastning på investerat kapital samt ett aktierelaterat program TRATON SE.

Ledande befattningshavare omfattas av ITP-planen. Ledande befattningshavare med förmånsbestämd ITP omfattas även av en avgiftsbestämd pensionsplan som gäller utöver allmän pension och ITP.

Den långsiktiga incitamentsbonusen (LTI) fastställs av styrelsen i TRATON SE med rimlig frihet. Villkoren för LTI anger att måluppfyllelse ska beräknas över en treårsperiod och att den ibland kan komma att ändras. Med den senaste ändringen av LTI, i januari 2019, infördes en aktiebaserad ersättningsplan. Enligt denna plan inleds en ny prestationsperiod varje räkenskapsår.

Vid inledningen av en ny prestationsperiod tilldelas verkställande direktören ett visst antal villkorsstyrda prestationsaktier. Antalet prestationsaktier beror på (i) det individuella målbeloppet för medlemmen och (ii) priset på Volkswagen AG:s preferensaktier (före notering) eller aktier i TRATON SE (efter notering), där priset beräknas till medelvärdet av stängningskursen för de 30 senaste börsdagarna före prestationsperiodens inledning.

Om anställningen påbörjas eller upphör under loppet av ett år justeras målbeloppet för LTI i proportion till tjänstgöringstiden.

Antalet prestationsaktier som tilldelas i slutet av en prestationsperiod (slutligt antal prestationsaktier) beror på antalet prestationsaktier som tilldelades villkorsbundet i början av prestationsperioden och uppfyllelsen av målet för vinst per aktie. Denna tilldelning fastställs vid inledningen av prestationsperioden.

Beloppet som betalas ut beror på slutligt antal tilldelade prestationsaktier och priset på Volkswagen AG:s preferensaktier (före notering) eller aktier i TRATON SE (efter notering), där priset beräknas till medelvärdet av stängningskursen för de 30 senaste börsdagarna före prestationsperiodens inledning, inklusive eventuell utdelning som utbetalas under prestationsperioden.

Maximalt belopp som utbetalas är 200 procent av målbeloppet.

Vid väsentliga händelseutvecklingar, exempelvis vid företagsförvärv, väsentliga förändringar av aktieägarstrukturen eller vissa affärshändelser eller strukturella åtgärder vidtagna av företaget, har företaget rätt att, under vissa förutsättningar, ändra planens villkor eller antal prestationsaktier. I de fall en individ lämnar företaget under så kallade "bad leaver"-omständigheter, definierade i relevant del av prestationsaktieplanen (specifikt i fallet vid extraordinär uppsägning av en medlem av verkställande ledningen), förverkas samtliga prestationsaktier för innevarande prestationsperiod utan någon kompensation.

Villkoren för LTI för respektive prestationsperiod fastställs av styrelsen i TRATON SE med rimlig frihet. Styrelsen har infört regler kring böter och löneåterbetalning vid försummelse, såsom brister i tillsyn eller organisatoriska plikter, i syfte att främja en god företagskultur och hög integritet. Straffet kan omfatta minskning eller förverkande av LTI som redan har utbetalats.

Totalt tilldelades Christian Levin 36 719 prestationsaktier avseende perioden 1 januari 2022 till 31 december 2021 när han tjänstgjort som VD för både Scania och TRATON SE. Det verkliga värdet av utfästelsen per den 31 december 2022 var TSEK 3 801. Kostnaderna uppgick till TSEK 2 173. Om Christian Levin hade lämnat Bolaget per den 31 december 2022 hade förpliktelsens innestående värde varit TSEK 0.

20230523031182

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 26 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE, FORTS.

Uppsägningsvillkor för den verkställande ledningen
För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en tolvmånadersperiod. Förekommande utfall av programmet för rörlig lön proportioneras med hänsyn till villkoren som fastställts av styrelsen. Vid en uppsägning från företagets sida gäller en uppsägningstid om 12 månader med bibehållna förmåner samt att det utgår ett avgångsvederlag motsvarande 24 månadslöner.

För övriga medlemmar i den verkställande ledningen gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst 18 månadslöner utöver lönen under 6 månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen upphör avgångsvederlaget.

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

Ersättningar till ledande befattningshavare	2022		2021	
TSEK	Verkställande direktör	Övriga verkställande ledningen (7 personer)	Verkställande direktör	Övriga verkställande ledningen (7 personer)
Fast lön	6 489	21 329	6 257	23 215
Rörlig lön	5 150	27 528	–	34 335
LTI	–	–	–	–
Övriga ersättningar[1]	348	1 521	15 973 [2]	1 760
Summa lön och arvode	**11 987**	**50 378**	**22 230**	**59 310**
Pensionskostnader avgiftsbestämd pension[3]	7 740	7 135	4 320	8 984
Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)[4]	494	2 564	572	3 180
Totala pensionskostnader	**8 234**	**9 698**	**4 892**	**12 164**
Pensionsförpliktelser[5]	**5 024**	**25 257**	**7 399** [5]	**20 499**

1) Skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.
2) Inkluderar lojalitetsbonus till före detta VD. TSEK 855 har betalats månatligen under perioden 2021-05-01 och 2022-10-31.
3) Årspremier enligt avgiftsbestämt pensionssystem, samt ITPK (avgiftsbestämd del av ITP-planen).
4) Premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspensionen enligt ITP-planen. 2021 presenteras som ansvarsberäkning och riskförsäkring. Om det hade presenteras på samma sätt 2022 som för 2021 uppgår beloppet till VD till TSEK 1 595, och for styrelsen TSEK 8 208.
5) Inkluderar pensionsavsättning till tidigare VD om SEK 3 889 345.

Styrelsearvode, TSEK	2022	2021
Styrelseordförande		
Annette Danielski[1]	–	–
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
Mattias Gründler[2]	–	–
Christian Schulz[2]	–	–

1) Annette Danielski valdes till styrelsens ordförande den 25 November 2021.
2) Mattias Gründler och Christian Schulz avgick den 30 September 2021.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 27 – 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.

	2022		2021	
Revisionsfirma	EY	Övriga revisorer	EY	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	48	4	43	3
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	1	0	3	0
Skatterådgivning	1	4	2	2
Övriga tjänster	1	0	2	1
Summa	**51**	**8**	**50**	**5**

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING

Finansiell riskhantering inom Scaniakoncernen

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerat för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är likviditets-, valuta-, ränte-, kredit och refinansieringsrisk, vilka regleras i av Scanias styrelse fastställda koncernpolicyer.

Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga finansiella risker hanteras främst centralt av Scanias treasuryenhet. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner mot fastställda limiter enligt koncernpolicyn Treasury.

Likviditetsrisk

Likviditetsrisken beskriver risken att Scaniakoncernen kommer att ha svårigheter att uppfylla sina betalningsåtaganden eller att likviditet enbart kan erhållas till ett högre pris.

För att motverka denna risk övervakas och hanteras kassaflöden avseende in- och utbetalningar samt förfallodagar kontinuerligt. Likviditetsbehov tillgodoses främst av vår verksamhet och av externa finansieringsarrangemang. Som ett resultat av detta finns ingen väsentlig koncentration av likviditetsrisker.

Scanias solvens och likviditet säkerställs löpande av rullande likviditetsplanering, likviditetsreserv i form av kontanter, kreditfaciliteter och utfärdande av värdepapper på internationella penningmarknader och kapitalmarknader. För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker nettot av skuldförfall med avdrag för 50 procent av förfallande kundkontrakt för de närmaste tre månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning och/eller eget kapital som säkerställer den befintliga portföljen.

Lokala likvida medel i vissa länder (t.ex. Brasilien, Kina, Indien, Ryssland och Sydkorea) är endast tillgängliga för koncernen för gränsöverskridande transaktioner som omfattas av valutakontroll. Det finns inga betydande begränsningar utöver dessa.

Valutarisk

Valutarisk är risken för negativa effekter på resultat och balansräkningsposter i utländsk valuta som är hänförliga till valutarörelser. Valutakursförändringar påverkar dessutom
Scanias resultat- och balansräkning på följande sätt:

- Ett enskilt bolag kan ha monetära tillgångar och skulder i en annan valuta än dess funktionella valuta, vilka omräknas till den funktionella valutan med balansdagskursen. Vid reglering av monetära tillgångar och skulder uppstår en valutakursdifferens mellan transaktionsdagens kurs och betalkurs. Samtliga valutakursförändringar hänförliga till omräkning eller reglering av monetära poster, redovisas i resultaträkningen (transaktionseffekt).
- Intäkter, kostnader, tillgångar och skulder i annan funktionell valuta än moderbolagets rapporteringsvaluta (SEK) omräknas till genomsnittskurs respektive balansdagskurs. Effekten som uppstår av att balansdagskursen förändras från årets början samt att årets snittkurs avviker från balansdagskursen redovisas i omräkningsreserven i övrigt totalresultat (omräkningseffekt).

Under 2022 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.

20230525083183

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Total valutaexponering i rörelseresultatet motsvarade under 2022 cirka MSEK 57 300 (52 400). De största flödesvalutorna var EUR. USD och GBP. I tabellen nedan framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2022	2021
Euro, EUR	12 300	12 100
Amerikanska dollar, USD	10 000	6 100
Brittiska pund, GBP	9 400	6 200
Norska kronor, NOK	3 700	3 500
Koreanska won, KRW	3 300	2 700
Danska kronor, DKK	2 700	2 100
Australiska dollar, AUD	2 200	2 000
Taiwanesiska dollar, TWD	2 100	1 600
Sydafrikanska rand, ZAR	1 900	1 600
Schweiziska franc, CHF	1 900	1 600
Övriga valutor	5 300	10 500
Summa valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	**54 800**	**50 000**

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2022	2021
Euro, EUR	600	800
Brasiliansk real, BRL	600	300
Övriga valutor	1 300	1 300
Summa valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	**2 500**	**2 400**

Summa valutaexponering i rörelseresultat, Scaniakoncernen	57 300	52 400

Baserat på intäkter och kostnader i utländsk valuta under 2022 har en förändring på tio procentenheter i svenska kronor mot andra valutor, exklusive valutasäkringar, påverkar rörelseresultatet om cirka MSEK 5 730 (5 240) på årsbasis. För Fordon och tjänster uppgick de totala negativa valutaeffekterna jämfört med 2021 till MSEK 4 687 (–1 409).

Känslighetsanalys per valuta, Scaniakoncernen	Rörelseresultat		Nettotillgångar	
MSEK	2022 +/-10%	2021 +/-10%	2022 +/-10%	2021 +/-10%
SEK/EUR	1 290	1 290	840	750
SEK/USD	1 000	610	200	210
SEK/GBP	970	650	140	110
SEK/BRL	150	180	890	830
SEK/Övriga valutor	2 320	2 510	2 090	1 420

I enlighet med Scanias koncernpolicy Treasury har CFO mandat att godkänna säkring av upp till 75 procent av framtida kassaflöden under en tidsperiod upp till 6 månader. CEO har mandat att godkänna säkring av upp till 50 procent av framtida kassaflöden under en tidsperiod från 6 månader till 12 månader. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminskontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner.

För att säkerställa effektivitet och riskkontroll sker upplåning i Scanias dotterföretag i stor utsträckning genom den centrala Treasuryenheten främst i EUR och SEK och överförs sedan till dotterföretag i form av interna lån i deras lokala valutor.

Genom derivatkontrakt omvandlas den centrala upplåningen till utlåningsvalutorna. Inom Financial Services ska tillgångar finansieras av skulder i samma valuta. Scanias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen "Upplåning" under avsnittet Ränterisk.

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2022 till MSEK 41 600 (33 200). 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 2022 var inga utländska nettotillgångar säkrade (–).

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2022	2021
Brasilianska real, BRL	6 800	6 800
Amerikanska dollar, USD	2 000	2 100
Euro, EUR	2 000	1 800
Kinesiska yuan renminbi, CNY	1 200	1 200
Schweiziska franc, CHF	1 000	1 000
Taiwanesiska dollar, TWD	900	900
Koreanska won, KRW	700	700
Sydafrikanska rand, ZAR	600	600
Övriga valutor	4 500	4 800
Summa nettotillgångar i utländska valuta, Fordon och tjänster	**19 700**	**19 900**

Nettotillgångar, Financial Services	2022	2021
Euro, EUR	6 400	5 700
Brasilianska real, BRL	2 100	1 500
Brittiska pund, GBP	1 700	1 400
Övriga valutor	11 700	4 700
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	**21 900**	**13 300**

Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scaniakoncernen	**41 600**	**33 200**

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat
Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2022	2021
Rörelseresultat	–207	179
Finansiella intäkter och kostnader	–596	–161
Skatter	294	–4
Påverkan på årets resultat	**–509**	**14**

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 2022 bestod Scanias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Financial Services samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

Ränterisk inom Fordon och tjänster
Upplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättningshastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scanias koncernpolicy Treasury för ränterisker inom segmentet Fordon och tjänster är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 0–6 månader, dock kan avvikelser göras upp till 24 månader. Löptid på över 24 månader tar styrelsen beslut om.

Nettokassan inom Fordon och tjänster var MSEK 11 607 (25 520) vid årets slut 2022. Låneskulderna uppgick till MSEK 11 732 (5 526) Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 23 339 (31 046) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 2 (2) månader.

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra räntekostnaderna med cirka MSEK 98 (41) och ränteintäkterna med cirka MSEK 170 (260) på årsbasis.

Ränterisk inom Financial Services
Scanias koncernpolicy Treasury för ränterisker inom segment Financial Services är att tillgångar och skulder ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Financial Services följande struktur per den 31 december 2022.

20230525083184

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

	2022		2021	
Räntebindning inom Financial Services per den 31 december	Räntebärande portfölj[1]	Räntebärande skulder[2]	Räntebärande portfölj[1]	Räntebärande skulder[2]
2022	67 250	65 795	52 744	51 324
2023	25 873	24 155	23 523	22 284
2024	17 343	16 075	16 795	15 941
2025	10 544	7 048	9 728	5 789
2026	5 055	1 536	4 334	1 106
2027 och senare	2 137	1 009	1 735	656
Summa	**128 202**	**115 618**	**108 859**	**97 100**

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

Givet motsvarande ut- och upplåning som vid årsskiftet 2022 skulle en förändring av marknadsräntan med 50 baspunkter (0,5 procentenheter) påverka räntan inom Financial Services med cirka MSEK 9,8 (9.1).

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 118 151 (94 604).

	2022	2022
Upplåning per den 31 december 2022	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	61 411	62 583
GBP	6 095	4 995
BRL	5 886	4 345
CLP	5 023	3 393
USD	3 794	1 430
KRW	3 756	179
ZAR	3 102	2 837
DKK	2 064	–
NOK	2 035	3 915
AUD	1 861	–
MXN	1 515	–
CHF	1 369	52
NZD	859	–
THB	801	–
SEK	13 560	31 073
Övriga valutor	4 413	2 742
Summa[1]	**117 544**	**117 544**
Upplupen ränta	607	607
Summa	**118 151**	**118 151**

1) Total upplåning exkluderar MSEK 607 (384) avseende upplupna räntor.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Kreditrisk

Kreditrisk är risken för att motparten i en transaktion inte kommer att fullgöra sina finansiella avtalsförpliktelser och att eventuella säkerheter ej täcker bolagets fordran. Den övervägande delen av kreditrisken för Scania avser fordringar på kunder. Scanias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med stor geografisk spridning, vilket begränsar koncentrationen av kreditrisken.

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

	2022					2021				
	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	88	42	222	1 139	1 851[1]	117	34	208	1 292	2 011[1]
Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början										
Överförts till steg 1	1	–17	–3		–19	0	–9	–2		–11
Överförts till steg 2	–42	79	–19		18	–21	38	–2		15
Överförts till steg 3	–48	–7	107		52	–37	–12	85		36
Bortskrivning (Utnyttjade)			–60	–86	–146			–55	–80	–135
Nya eller förvärvade finansiella tillgångar	151			869	1 020	84			267	351
Förändringar av modell eller riskparametrar	–	–	–	–	–					–225[2]
Återföringar	–139	–12	–43	–335	–529	–60	–11	–62	–489	–397[2]
Valutakursförändringar	5	8	38	70	121	3	1	4	27	35
Andra förändringar inom ett steg	2	3	29	113	147	2	1	46	122	171
Förlustreserv vid årets slut	**18**	**96**	**271**	**1 770**	**2 515**	**88**	**42**	**222**	**1 139**	**1 851[1]**

1) Avser koncernjustering (manual overlay) om MSEK 360 som bokades 2020, för ytterligare information se Not 2.
2) MSEK 225 av koncernjusteringen allokerades mot vändningar av kreditförluster under 2021.

20230525083185

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

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

	2022					2021				
	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	74 652	1 394	704	59 102	135 852	68 950	898	718	51 480	122 046
Överförts till steg 1	331	–318	–13		–	201	–183	–18		0
Överförts till steg 2	–925	985	–60		–	–628	644	–16		0
Övrerförts till steg 3	–149	–178	326		–	–136	–113	249		0
Förändringar i bokfört värde brutto (p.g.a. förvärv och avyttringar, väsentliga modifieringar)	7 532	153	–66	2 323	9 942	4 647	104	–244	5 863	10 370
Valutakursförändringar	4 159	228	107	5 367	9 860	1 618	44	15	1 759	3 436
Redovisat värde vid årets slut	**85 600**	**2 264**	**998**	**66 792**	**155 654**	**74 652**	**1 394**	**704**	**59 102**	**135 852**

Redovisat värde brutto för Scanias oåterkalleliga lånelöften hänförligt till avbetalningskontrakt per den 31 december 2022 uppgår till MSEK 8 529 (7 186) med en förlustreserv om MSEK 1,7 (2).

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Bokfört värde finansiella tillgångar brutto per ratingkategori

	2022					2021				
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	85 600			60 173	145 773	74 652			54 444	129 096
Kreditrisk ratingnivå 2		2 264		4 948	7 212		1 394		3 459	4 853
Kreditrisk ratingnivå 3			998	1 671	2 669			704	1 199	1 903
Summa	**85 600**	**2 264**	**998**	**66 792**	**155 654**	**74 652**	**1 394**	**704**	**59 102**	**135 852**

20230523031186

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Kreditrisk inom Fordon och tjänster
Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 12 178 (10 166), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 809. Huvuddelen av säkerheterna består av bankgarantier, pantbrev och liknande säkerheter. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 4.

	Förfallna betalningar	
Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	2022	2021
< 30 dagar	1 110	723
30–90 dagar	705	235
91–365 dagar	231	195
>1 år	209	206
Summa	**2 255**	**1 359**

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 617 (508) motsvarande 5,4 (5,4) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 222 (54).

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2022	2021
Justerad avsättning vid årets början	508	492
Reservering för befarade förluster	221	126
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–136	–114
Valutakursdifferenser	25	10
Övrigt	–1	–6
Avsättning vid årets slut	**617**	**508**

Kreditrisk inom Financial Services
Kreditportföljen inklusive operationell leasing inom segmentet Financial Services framgår av tabellen nedan:

Kreditportfölj	2022	2021
Exponering	129 944	110 198
– varav operationell leasing	15 430	16 977
Kreditriskreserv	–1 764	–1 339
Redovisat värde	**128 202**	**108 859**
– varav operationell leasing	15 255	16 730

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom segmentet stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna begränsas genom aktiv kreditbedömning, hantering av finansieringsportföljen och dess underliggande tillgångar samt ett intensivt fokus på och konstruktiv dialog med de kunder som inte följer avtalad betalplan. Säkerheter finns i huvudsak i form av möjlighet att återta de finansierade tillgångarna.
Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag. Koncentrationen av kreditrisken 2022 är likvärdig med hur den såg ut 2021.

Tidsanalys på portföljens tillgångar

	2022			2021		
Förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar	Total exponering[1]	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering[1]	Beräknat verkligt värde på säkerhet
< 30 dagar	119	5 718	5 356	104	3 658	3 629
30–90 dagar	128	2 041	2 105	95	1 648	1 592
91–180 dagar	71	691	588	39	498	405
> 180 dagar	185	860	506	122	383	375
Ej aktiva kontrakt	258	669	365	220	521	342
Summa	**761**	**9 979**	**8 920**	**580**	**6 708**	**6 343**

1) Exponeringen är definierad som maximal potentiell förlust, utan hänsyn till värdet av eventuella säkerheter.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan.

	31 december 2022			31 december 2021		
Koncentration av kreditrisk	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Exponering < 15 MSEK	44 681	97,5	64,6	45 051	97,8	67,1
Exponering 15–50 MSEK	849	1,9	17,5	774	1,7	16,2
Exponering > 50 MSEK	281	0,6	17,9	250	0,5	16,7
Summa	**45 811**	**100,0**	**100,0**	**46 075**	**100,0**	**100,0**

För engagemang med förfallna fordringar sker vanligtvis ett relativt snabbt återtagande av det finansierade fordonet. Omförhandling sker endast i de fall Financial Services bedömer, efter en ny kreditutvärdering, att kundens likviditetsproblem är av övergående karaktär och då omförhandlingen kan göras utan att avsevärt försämra riskpositionen.

För Scanias kunder har behovet av omförhandling minskat stadigt under året och antalet kunder vars kontrakt omförhandlades under 2022 var 40% lägre än under 2021. Det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats vid något tillfälle, uppgick vid utgången av 2022 till MSEK 10 663 (16 312). Detta är främst en kvardröjande effekt av covid-19 och den kraftiga ökningen av omförhandlade kontrakt som skedde under första halvåret av 2020 till följd av pandemin och dess effekter på samhällen och transportsystem.

Andrahandsmarknaden för återtagna och begagnade fordon har varit väl fungerande under 2022. Förseningar och leveransproblem till följd av pandemin avseende komponenter till nya lastbilar gav en efterfrågeökning på begagnade lastbilar. Under året återtogs 989 (955) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 179 (141) med ett totalt redovisat värde på MSEK 122 (66). Financial Services säljer majoritet av de återtagna fordonen via Scanias återförsäljarnät till ny slutkund.

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2022	2021
Avsättning vid årets början	1 339	1 519
Reservering för befarade förluster	736	–71
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–146	–134
Valutakursdifferenser	96	25
Nedskrivningar jämförelsestörande poster	–261	–
Avsättning vid årets slut	**1 764**	**1 339**
Avsättning som procent av bruttoportföljen	1,4	1,2

Årets resultateffekt från konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 376 (–130).

Transaktioner med tillgångssäkrade värdepapper
Vid årsskiftet ingår tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner, genomförda för att refinansiera segmentet Financial Services, med ett redovisat värde om MSEK 4 462 (782) i finansiella skulder. Motsvarande redovisat värde på fordringar är MSEK 4 562 (1 116). Säkerheter om totalt MSEK 4 562 (1 116) har tillhandahållits i samband med tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner. De förväntade betalningarna och säkerheten i de finansierade fordonen har överförts till strukturerade enheter. Dessa tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner har inte resulterat i att fordringar i segmentet Financial Services bokats bort från balansräkningen eftersom Scaniakoncernen behållit kreditrisken. Skillnaden mellan beloppet på de tilldelade fordringarna och de tillhörande skulderna är resultatet av olika villkor och andelen obligationer som Scania själv innehar.

Under vissa förhållanden kan de tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner som genomförts av Scania koncernen återbetalas tidigt. De tilldelade fordringarna kan inte tilldelas en andra gång eller användas som säkerhet på något annat sätt. Obligationsinnehavarnas fordringar är begränsade till de tilldelade fordringarna. Kassaflödet som härrör från dessa fordringar är avsett för avräkning av motsvarande skuld.

Den 31 december 2022 var verkligt värde på tilldelade fordringar som fortsätter att redovisas i balansräkningen MSEK 4 562 (1 116). Det verkliga värdet på de associerade skulderna uppgick till MSEK 4 462 (782) från och med det datumet. Den resulterande nettopositionen är MSEK 100 (334).

20230525051187

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Övriga kreditrisker inom Scania
Hanteringen av de finansiella kreditrisker som främst uppkommer inom den centrala treasury-verksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scanias koncernpolicy Treasury. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter. För att reducera kreditrisken begränsas tillåten exponeringsvolym per motpart beroende på motpartens kreditbetyg. För att ytterligare begränsa kreditrisken har Scania även ingått avtal om nettning (International Swaps and Derivatives Association) med samtliga av sina motparter.

Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i koncernpolicyn Treasury följs.

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK –886 (978) vid utgången av 2022. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 2 679 (1 661) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 24 365 (29 636). De kortfristiga placeringarna finns främst placerade hos TRATON.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 12 610 (20 804) varav MSEK 10 795 (20 482) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 1 815 (322) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 8 380 (8 830).

Refinansieringsrisk
Refinansieringsrisk utgör risken att inte kunna möta behovet av framtida finansiering. Scania tillämpar en konservativ policy avseende refinansieringsrisk. För Fordon och tjänster ska det finnas en likviditetsreserv bestående av tillgängliga likvida medel och outnyttjade kreditfaciliteter som överstiger finansieringsbehovet över en kommande tvåårsperiod.

För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker nettot av skuldförfall med avdrag för 50 procent av förfallande kundkontrakt för de närmaste tre månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning och/eller eget kapital som säkerställer refinansieringen av den existerande portföljen.

Scanias likviditetsreserv, bestående av kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2022 till MSEK 49 289 (52 721). Scanias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallade Change of Control-klausuler, vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

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

	2022		2021	
Upplåning	Total upplåning	Rambelopp	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	44 287	79 389	50 796	92 293
Andra obligationer	4 995	5 622	–	–
Kreditfacilitet (EUR)	5 539	24 927	–	23 073
Företagscertifikat Sverige	–	10 000	–	10 000
Företagscertifikat Belgien	8 686	16 618	10 203	15 382
Banklån	54 037	–	33 221	–
Summa [1,2]	**117 544**	**136 556**	**94 220**	**140 748**

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 24 927 (23 073).
2) Total upplåning exkluderar MSEK 607 (384) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Kontrollen av refinansieringsrisken innefattar säkerställande av tillgång på kreditfaciliteter samt att tillse att förfallostrukturen på upptagna lån är diversifierad. Vid årsskiftet hade Scanias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur på Scanias upplåning	2022	2021
2021	–	36 467
2022	45 095	27 981
2023	33 029	17 060
2024	29 634	10 759
2025	4 523	1 426
2026	1 940	188
2027 och senare	3 323	339
Summa [1]	**117 544** [1]	**94 220**

1) Total upplåning exkluderar MSEK 607 (384) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats. Förfallostrukturen på leasingskulder framgår av Not 11.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 28 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

	2022		2021	
Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2022	–	–	22	–11
2023	–	–185	5	–19
2024	–	–708	–	–32
2025	–	–872	–	–44
2026	–	–16	–	–
2027 och senare	–	–	–	–
Summa[2]	**–**	**–1 781**	**27**	**–106**

2) Inkluderar ej upplupen ränta.

NOT 29 – FINANSIELLA INSTRUMENT

Finansiella tillgångar inom Scaniakoncernen består främst av finansiella leasingfordringar och avbetalningsfordringar som uppkommit inom segmentet Financial Services till följd av finansiering av kunders fordonsköp. Övriga finansiella tillgångar av betydelse är kundfordringar på fristående återförsäljare och slutkunder inom segmentet Fordon och tjänster samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Scanias finansiella skulder består till stor del av lån, som upptagits främst för att finansiera utlåning och uthyrning till kunder inom Financial Services och i mindre omfattning för att finansiera sysselsatt kapital inom Fordon och tjänster. Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till risker av olika slag, vilka i stor utsträckning hanteras med olika derivatinstrument. Scania använder sig av derivatinstrument främst i syfte att:

- Omvandla centralt upptagen upplåning i ett begränsat antal valutor till de valutor i vilka de finansierade tillgångarna är denominerade.
- Omvandla räntebindningstiden för upplåningen i Financial Services samt även uppnå önskad räntebindning för övrig upplåning.
- Konvertera framtida kommersiella betalningar till funktionell valuta.
- I mindre omfattning konvertera överlikviditet i utländsk valuta till svenska kronor.

Verkligt värde på finansiella instrument

I Scanias balansräkning är det i huvudsak derivat och kortfristiga placeringar som värderas till verkligt värde. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejuster-ingen via resultatet. Derivat hänförliga till kassaflödessäkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts. Kortfristiga placeringar har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 203 (136). Övriga tillgångar som värderats till verkligt värde avser derivat. Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data än de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. Scania tillämpar en värderingsteknik som består i att nuvärdes-beräkna framtida kassaflöden utifrån observerbara räntekurvor. Tillämpad räntekurva härleds från noterade relevanta räntor för respektive löptid som kassaflödena erhålls eller betalas. Derivaten är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK –950 (942).

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

I de fall tillgångarna och skulderna inte omsätts på en aktiv marknad har verkligt värde fastställts genom diskontering av framtida betalningsflöden till aktuell marknadsränta och sedan konverterats till svenska kronor med aktuell valutakurs.

För finansiella instrument som kundfordringar, leverantörsskulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstämma med det redovisade värdet. Verkligt värde upplysningar om samtliga finansiella instrument som inte värderas till verkligt värde är hänförliga till nivå 2.

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

Finansiella tillgångar och skulder som kan kvittas mot varandra består av derivat som täcks av juridiskt bindande ramavtal om nettning. Redovisade värden på tillgångar och skulder uppgår till MSEK 2 679 (1 661) respektive MSEK –3 565 (–684). Det belopp som kan kvittas från respektive belopp uppgår till MSEK 1 946 (564).

20230525031188

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 29 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

	2022					2021				
Koncernen, MSEK	Värderade till verkligt värde	Värderade till upplupet anskaffningsväde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde	Värderade till verkligt värde	Värderade till upplupet anskaffningsväde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Egetkapitalinstrument	1 312			1 312	1 312	1 144			1 144	1 144
Långfristiga räntebärande fordringar		69 690		69 690	67 688		57 507		57 507	56 378
Kortfristiga räntebärande fordringar		45 387		45 387	45 195		35 643		35 643	36 147
Icke räntebärande kundfordringar		11 363		11 363	11 363		8 859		8 859	8 859
Kortfristiga placeringar och likvida medel	203	24 159		24 362	24 359	136	29 512		29 648	29 598
Andra långfristiga fordringar[1]	2 157	180		2 337	2 337	845	203		1 048	1 048
Andra kortfristiga fordringar[2]	639	799		1 437	1 437	863	94		956	956
Summa tillgångar	**4 310**	**151 578**		**155 888**	**153 690**	**2 988**	**131 818**	–	**134 805**	**134 130**
Långfristiga räntebärande skulder			72 450	72 450	71 414			57 753	57 753	58 154
Kortfristiga räntebärande skulder			45 702	45 702	45 486			36 850	36 850	36 882
Leverantörsskulder			20 441	20 441	20 441			15 301	15 301	15 301
Andra långfristiga skulder[3]	2 614			2 614	2 614	384			384	384
Andra kortfristiga skulder[4]	1 131		4 845	5 976	5 976	381		3 976	4 357	4 357
Summa skulder	**3 745**		**143 437**	**147 182**	**145 931**	**765**	–	**113 880**	**114 645**	**115 078**

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 4 003 (2 351).
2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under kundfordringar och andra kortfristiga fordringar MSEK 20 678 (16 904).
3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 6 524 (4 866).
4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 8 713 (7 417).

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 29 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

Säkringsredovisning
År 2022 tillämpade Scania inte säkringsredovisning.

Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyn. För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster se Not 1 Redovisningsprinciper.

Vinster/förluster netto på finansiella instrument redovisade i resultaträkningen
Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultaträkningen:

- Vinster och förluster avseende valutakursdifferenser, inklusive vinster och förluster hänförliga till derivat.

Vinster/förluster netto	2022	2021
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	499	451
Lånefordringar och kundfordringar [1]	147	568
Övriga finansiella skulder	–897	–555
Summa	**–251**	**464**

1) Inkluderar även operationell leasing.

Vinster och förluster till följd av valutakursdifferenser avseende derivat, lånefordringar samt upplåning uppstår främst inom Scanias treasuryenhet. Den övervägande andelen av de lånefordringar som ger upphov till valutakursdifferenser utgör treasuryenhetens fordringar på koncernbolag.

Ränteintäkter och räntekostnader på finansiella instrument
Nedanstående tabell visar ränteintäkter och räntekostnader avseende Scanias samtliga finansiella tillgångar och finansiella skulder:

	2022	2021
Ränteintäkter på finansiella tillgångar [1]	7 202	5 067
Räntekostnader på finansiella skulder [2), 3)]	–3 455	–2 110
Summa	**3 747**	**2 957**

1) MSEK 1 137 (440) består av ränteintäkter genererade av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde.
2) Inkluderar även räntekostnader hänförliga till operationell leasing och räntekostnader avseende Financial Services som redovisas i rörelseresultatet.
3) MSEK –1 165 (–958) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

Anledningen till att resultatet avviker från redovisat ränteresultat i finansnettot beror till stor del på att Financial Services ingår i tabellen samt att ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner är exkluderade.

NOT 30 – HÄNDELSER EFTER BALANSDAGEN

Försäljning av den ryska verksamheten
Som en konsekvens av Rysslands invasion av Ukraina tog Scania i September 2022 beslutet att avyttra sin affärsverksamhet i Ryssland. Försäljningen av den kommersiella verksamheten slutfördes 14 december, medan avyttringen av den finansiella verksamheten genomfördes 17 januari 2023.

Nedskrivningen i segmentet Financial Services uppgick till MSEK 2 294 under 2022 och presenteras som en jämförelsestörande post. Därutöver tillkommer valutaomräkningseffekter om MSEK –1 012 avseende de ryska dotterbolagen inom den ryska delen av Financial Services att återföras via resultatet 2023 när försäljningen genomförts.

Planerad omstrukturering inom TRATON-koncernen
Den 16 februari fattade Scanias styrelse beslut om att avyttra segmentet Financial Services till TRATON Sweden AB, som ett led i den pågående omvandlingen av affärsområdet TRATON Financial Services. Transaktionen beräknas ske i början av april 2023.

TRATON Financial Services ska i framtiden bli ett globalt, varumärkesoberoende finansbolag genom att kombinera befintliga strukturer av varumärkena Scania och Navistar för att utöka kundfinansieringsalternativen på en gemensam grund. En koncernstruktur bildas för att dra nytta av kundgränssnitt och synergier. Målet med den koncerngemensamma och integrerade affärsområdet Financial Services är att uppfylla kundernas krav på bästa möjliga sätt, samt att stödja koncernens framtida tillväxt och affärsmodeller.

Transaktionen innebär att alla juridiska enheter inom Scania Financial Services kommer att säljas till TRATON Sweden AB.

NOTE 31 – JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

	2022	2021
EU truck case [1]	–176	–5 229
Nedskrivning och reaförlust i Ryssland, Fordon och tjänster [2]	–1 126	–
Nedskrivning och reaförlust i Ryssland, Financial Services	–2 294	–
Summa jämförelsestörande poster inom rörelseresultatet	–3 596	–5 229
Skatteeffekt Ryssland	433	–
Summa jämförelsestörande poster inom årets resultat	**–3 163**	**–5 229**

1) Valutakurseffekt avseende avsättningen för EU truck case.
2) Inkluderar nedskrivning om MSEK 114 i industriverksamheten.

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 32 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG

Nedanstående förteckning omfattar moderbolagets direkt och indirekt ägda dotterbolag per den 31 december 2022.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Arver Lastbilar AB	556557-9678	Örebro	Sverige	100
Bilmetro AB	556061-2789	Gävle	Sverige	100
Bilmetro Lastbilar i Hudiksvall AB	556564-2377	Gävle	Sverige	100
Fastighetsbolaget Bärgningsbilen 2	556600-6416	Stockholm	Sverige	100
Vita Gjuteriets Fastighetsbolag AB	559348-5773	Stockholm	Sverige	100
Stop 134 AB	559129-4516	Stockholm	Sverige	100
Fastighetsbolaget Gilltuna Västerås AB	556810-1942	Stockholm	Sverige	100
Fastighetsbolaget Fluoret AB	559072-7698	Stockholm	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100
HTD i Oskarshamn AB	556707-3472	Södertälje	Sverige	100
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
LOTS Group AB	556593-3057	Södertälje	Sverige	100
Metrobus Aktiebolag	556328-8165	Gävle	Sverige	100
MW-hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80,00
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Södertälje	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Growth Capital AB	559090-6524	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Growth Capital II AB	559337-6626	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4618	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	Södertälje	Sverige	100
Scania Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100
Scania Transportlaboratorium AB	556528-9294	Södertälje	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Scania Trucks & Buses AB	556267-1585	Södertälje	Sverige	100
Sågverket 6 AB	556528-9062	Södertälje	Sverige	100
Uppsala Danmark-Säby 8:1 AB	556763-6880	Gävle	Sverige	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Vindbron Arendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100
Laxå Specialvehicles AB	556548-4705	Laxå	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
Scania Vabis 118 AB	556387-4659	Värnamo	Sverige	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Australia Pty Ltd.	000537333	Melbourne	Australien	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Belgium N.V.	BE0402.607.507	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Real Estate Belgium N.V.	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania BH d.o.o., Sarajevo	4200363460007	Sarajevo	Bosnien och Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd.	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Codema Comercial e Importadora Ltda.	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,98
LOTS Latin América Logistica de Transportes Ltda.	29.094.173/0001-06	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Latin America Ltda.	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	BG201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago de Chile	Chile	100
LOTS Chile S.p.A	77418964-5	Santiago de Chile	Chile	100
Scania Colombia S.A.S.	900.353.873-2	Bogotá	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Ishoj	Danmark	100
Scania Danmark Ejendom Aps	33156332	Ishoj	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Scania Real Estate Finland Oy	2559582-1	Helsinki	Finland	100
Scania Real Estate Holding Oy	2566377-5	Helsinki	Finland	100
Scania Suomi Oy	0202014-4	Helsinki	Finland	100
SOE Busproduction Finland Oy	26121679	Lahti	Finland	100
Scania France S.A.S.	307166934	Angers	Frankrike	100
Scania Holding France S.A.S.	403092786	Angers	Frankrike	100
Scania IT France S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Real Estate France S.A.S.	78961241300011	Angers	Frankrike	100
Tachy Experts Ltd	824579163	Angers	Frankrike	100
Scania Middle East FZE	150175	Dubai	Förenade Arabemiraten	100
Scania West Africa Ltd.	CS450862014	Accra	Ghana	100
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd.	U35999KA2011FTC05698	Bangalore	Indien	100
SST Sustainable Transport Solutions India Private Ltd	U74999MH2017PTC29098	Nagpur	Indien	99,99
PT Scania Parts Indonesia	AHU-09655.40.10.2014	Balikpapan	Indonesien	100
Italscania S.p.A.	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A.	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A.	IT 02170120220	Trento	Italien	100
N.W.S. S.r.l.	IT 1541500227	Trento	Italien	52,5
Scania Japan Ltd.	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
LOTS Ventures Canada Inc.	BC1306486	Victoria British Colombia	Kanada	80
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakstan	100
Scania East Africa Ltd.	P051426902Z	Nairobi	Kenya	100
Scania Real Estate Kenya Ltd.	PVT-XYUME96	Nairobi	Kenya	100
Lots Logistics (Guangxi) Ltd	32956526-9	Beihai, Guangxi Province	Kina	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd.	440101400126397	Guangzhou	Kina	100

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 32 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG, FORTS.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Sales (Chinea) Co.Ltd	110000450001661	Beijing	Kina	100
Scania (Hong Kong) Ltd.	1205987	Hongkong	Kina	100
Scania Production (China) Co., Ltd.	91360924754233361N	Rugao City	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123673025	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l	B160795	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Makedonija d.o.o.e.l	7027532		Nordmakedonien	100
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd.	518606-D	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Marocko	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Moçambique, S.A.	100453150	Beira	Moçambique	100
Scania Crna Gora d.o.o	50950351	Danilovgrad	Montenegro	100
Scania Namibia (Pty) Ltd.	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	50687921	Breda	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	05046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania IT Nederland B.V.	05062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Logistics Netherlands B.V.	56552793	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	Zwolle	Nederländerna	100
Norsk Scania AS	879263662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eiendom AS	996036545	Oslo	Norge	100
Scania New Zealand Limited	9429047066823	Wellington	Nya Zeeland	100
Scania del Perú S.A.	20101363008	Lima	Peru	100
Scania Polska S.A.	KRS0000091840	Nadarzyn	Polen	100
Scania Real Estate Polska Sp.z o.o.	435941	Nadarzyn	Polen	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Power Polska Sp. z o.o.	517301	Warszawa	Polen	100
Scania Portugal Unipessoal Lda.	PT502929995	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	PT508948118	Vialonga	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/2019/29.07.2011	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Romania S.R.L.	J23/588/27.04.2004	Ciorogârla	Rumänien	100
OOO Scania Peter	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
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	Krnjesevci	Serbien	100
Scania Singapore Pte. Ltd.	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate Slovakia s.r.o.	44767668	Senec	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Senec	Slovakien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1124773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania Holding S.L.	B82853938	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Hispania S.A.	A59596734	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Real Estate Hispania, S.L.U.	B36682003	San Fernando de Henares	Spanien	100
SLA Treasury Spain S.L.U	B67626788	Barcelona	Spanien	100
Scania Great Britain Ltd.	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate (UK) Ltd.	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd.	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd.	1995/001275/07	Aeroton	Sydafrika	100
Scania Korea Group Ltd.	110111-5304681	Seoul	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd.	39320	Dar es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co.Ltd.	01055547132895	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd.	0105545023525	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd.	0105543060121	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd.	0105534098031	Bangkok	Thailand	100
Scania Group (Thailand) Co., Ltd.	0115560001383	Smutprakarn	Thailand	100
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.	0115560001375	Smutprakarn	Thailand	100
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o.	24196746	Prag	Tjeckien	100
LOTS Germany GmbH	HRB 29133	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	37497108	Lviv	Ukraina	100
TOV Donbas-Scan-Service	34516735	Makijivka	Ukraina	100
Scania Hungaria Kft.	10415577	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Real Estate Hungaria Kft.	13-09-159119	Biatorbágy	Ungern	100

20230525083190

KONCERNENS NOTER
Forts.

NOT 32 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG, FORTS.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scanexpo International S.A.	21.490591.0012	Montevideo	Uruguay	100
LOTS Ventures USA Inc.	87-3364676	Wilmington/DE	USA	100
LOTS SPV USA LLC	87-3375105	Wilmington/DE	USA	70
Bellwether Forest Products LLC	81-336588	Camden/ SC	USA	70
Scania USA Inc.	06-1288161	San Antonio/ TX	USA	100
Scania Holding Inc.	4019619	Wilmington/DE	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN36602-x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Financial Services				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Credit Argentina S.A.U	30717023990	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Finance Australia Pty Ltd.	609637596	Melbourne	Australien	100
Scania Finance Belgium N.V.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Leasing BH d.o.o.	4202996650002	Sarajevo	Bosnien och Hercegovina	100
Scania Administradora de Consórcios Ltda.	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Scania Banco S.A.	CNPJ11.417.016/00011	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Corretora de Seguros Ltda.	CNPJ11.513.179/00105	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
SCANIA LOCAÇÃO LTDA	CNPJ47.371.595/0001-55	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago de Chile	Chile	100
Scania Finance Colombia S.AS.	901197448	Bogotá	Colombia	100
Scania Finance France S.A.S.	350890661	Angers	Frankrike	100
Scania Location S.A.S.	402496442	Angers	Frankrike	100
Scania Finance Ireland Ltd.	482137	Dublin	Irland	100
Scania Finance Israel Ltd	515988814	Ashdod	Israel	100
Scania Finance Italy S.p.A.	03333020158	Milano	Italien	100
Scania Financial Leasing (China) Co Ltd	41000002201903280018	Shanghai	Kina	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	80516047	Lucko	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B0082907	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd.	1011611-H	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Finance Mexico, S.A. de C.V. SOFOM, E.N.R.	NPR19158-4	Querétaro	Mexico	100
Scania Finance Nederland B.V.	3446773	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	1745773	Middelharnis	Nederländerna	100
Scania Finance New Zealand Limited	7857037	Auckland	Nya Zeeland	100
Scania Services del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	0000036594	Stara Wies	Polen	100
Scania Insurance Polska Sp.z o.o.	0000478529	Stara Wies	Polen	100
Scanrent – Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A.	502631910	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Credit Romania IFN S.A.	J23/1818/2005	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	J23/534/2011	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Rent Romania S.R.L.	J23/1669/2008	Ciorogârla	Rumänien	100
OOO Scania Finance	1045005504774	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Leasing	1027700203970	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Strachovanie	1127747003097	Moskva	Ryssland	100
Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Scania Leasing RS d.o.o.	21401625	Krnjesevci	Serbien	100
Scania Credit Singapore Pte.Ltd.	201816765C	Singapore	Singapore	100
Scania Finance Slovak Republic s.r.o.	43874746	Senec	Slovakien	100
Scania Leasing d.o.o.	356417700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	A82853995	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	A82853987	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd.	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Credit Solutions Pty Ltd.	2009/016998/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd.	195411-0007994	Kyungam	Sydkorea	100
Scania Credit Taiwan Ltd.	54330725	Taipeh	Taiwan	100
Scania Credit Solutions Tanzania	113768	Dar-Es-Salaam	Tanzania	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o.	CZ25557496	Prag	Tjeckien	100
Scania Finance Deutschland GmbH	HRB 3917	Koblenz	Tyskland	100
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	HRB 22831	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania Credit Ukraine	33052443	Kiev	Ukraina	100
Scania Finance Magyarország Zrt.	13-10-040959	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Lizing Kft.	13-09-107823	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Leasing Österreich GmbH	FN246699v	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich Holding GmbH	FN 316321 d	Brunn am Gebirge	Österrike	100

Vilande bolag är inte inkluderade.

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

Resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	2022	2021
Administrationskostnader		–	–
Rörelseresultat		–	–
Finansiella intäkter och kostnader	1	9 540	6 000
Resultat efter finansiella poster		9 540	6 000
Koncernbidrag		–40	–
Skatt		–	–
Årets resultat		**9 500**	**6 000**

Rapport över totalresultat

Januari–december, MSEK	2022	2021
Årets resultat	9 500	6 000
Övrigt totalresultat	–	–
Årets totalresultat	**9 500**	**6 000**

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2022	2021
Tillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterföretag	2	8 435	8 435
Omsättningstillgångar			
Fordran på dotterföretag	3	15 621	9 501
Fordran på moderbolag		1 014	208
Summa tillgångar		**25 070**	**18 144**
Eget kapital	4		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		12 450	9 024
Årets resultat		9 500	6 000
Summa eget kapital		**25 070**	**18 144**
Kortfristiga skulder			
Övriga skulder		–	–
Summa eget kapital och skulder		**25 070**	**18 144**

20230523093191

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR
Forts.

Förändringar i eget kapital

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

	Bundet kapital			
2021, MSEK	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Summa
Ingående eget kapital	2 000	1 120	11 516	14 636
Årets totalresultat	–	–	6 000	6 000
Kapitaltillskott	–	–	208	208
Utdelning	–	–	–2 700	–2 700
Utgående kapital per den 31 december 2021	**2 000**	**1 120**	**15 024**	**18 144**

Kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	Not	2022	2021
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster		9 500	6 000
Icke kassaflödespåverkande poster		–40	–
Betald skatt		–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		**9 500**	**6 000**
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital			
Fordran dotterföretag		–6 120	–3 300
Fordran moderbolag		–806	–208
Kassaflöde från den löpande verksamheten		**2 574**	**2 492**
Investeringsverksamheten			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		**–**	**–**
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		**–**	**–**
Finansieringsverksamheten			
Aktieägartillskott erhållet		1 014	208
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter		–3 588	–2 700
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		**–2 574**	**2 492**
Årets kassaflöde		**0**	**0**
Likvida medel vid årets början		**0**	**0**
Likvida medel vid årets slut		**0**	**0**

MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scaniakoncernens Not 1. Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller, förutom nedanstående noter, i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

Moderbolag

Moderbolagets redovisningsprinciper

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

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar inte IFRS 9 Finansiella instrument utan tillämpar en metod med utgångs-punkt i anskaffningsvärde enligt årsredovisningslagen. Omfattningen av finansiella instrument i moderbolaget är ytterst begränsad, varför en hänvisning görs till koncernens upplysningar kring IFRS 7 Finansiella instrument.

Leasingavtal

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

Dotterbolag

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

Anteciperade utdelningar

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

Skatter

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

Koncernbidrag

Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

NOT 1 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

	2022	2021
Ränteintäkter från dotterbolag	33	–
Utdelning	9 500	6 000
Övrigt	7	–
Totalt	**9 540**	**6 000**

NOT 2 – AKTIER I DOTTERBOLAG

	Ägarandel,	Antal aktier i	Redovisat värde	
Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	%	tusental	2022	2021
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 435	8 435
Totalt			**8 435**	**8 435**

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-koncernen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-koncernen.

NOT 3 – FORDRAN PÅ DOTTERFÖRETAG

	2022	2021
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	15 621	9 501
Totalt	**15 621**	**9 501**

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

20230525083192

MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER
Forts.

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

	2022	2021
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	54 561	64 332
Totalt	54 561	64 332

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 24, "Löner och ersättningar samt antal anställda" och Not 26, "Ersättningar till ledande befattningshavare". Ersättning till revisorer har utgått med SEK 0 (0) avseende moderbolaget.

NOT 7 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Från och med 30 juni 2022 är Scania AB ett dotterbolag till TRATON Sweden AB med org.nr. 559321-4629 med säte i Södertälje, Sverige. Tidigare ägare vara TRATON SE med org. nr. HRB 241814 med säte i München, Tyskland.

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

Transaktioner med närstående bestod av utdelning och erhållna kapitaltillskott från TRATON Sweden AB. Betald utdelning uppgick till MSEK 3 588 (2 700 till TRATON SE). Erhållet kapitaltillskott 2022 uppgick till MSEK 1 014 (108 från TRATON SE).

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår till årsstämman 2023 att ett sammanlagt belopp om MSEK 15 700 utdelas till aktieägarna, varav MSEK 9 500 som sakutdelning och MSEK 6 200 som kontant utdelning

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	12 450
Årets resultat	9 500
Övrigt totalresultat	-
Summa	**21 950**

Disponeras enligt följande	
Till aktieägarna utdelas MSEK	15 700
Till nästa år balanseras	6 250
Summa	**21 950**

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	6 250
Summa	**9 370**

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför. Årsredovisningen innehåller även koncernens och moderbolagets hållbarhetsredovisning i enlighet med årsredovisningslagen, 6 kap. sektion 11, se sidan 67, och hållbarhetsredovisning i enlighet med Global Reporting Initiative, GRI, se GRI-index på sidorna 161-164.

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 6 mars 2023. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 4 maj 2023.

Södertälje, 6 mars 2023

Christian Levin
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Annette Danielski
Styrelsens ordförande

Gunnar Kilian
Styrelseledamot

Julia Kuhn-Piëch
Styrelseledamot

Nina Macpherson
Styrelseledamot

Christian Porsche
Styrelseledamot

Mark Philipp Porsche
Styrelseledamot

Stephanie Porsche-Schröder
Styrelseledamot

Lilian Fossum Biner
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Mari Carlquist
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Lisa Lorentzon
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Mikael Johansson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Michael Lyngsie
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats den 7 mars 2023
Ernst & Young AB

Heléne Siberg 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 2022. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 55–132 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 2022 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 2022 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. Beskrivningen nedan av hur revisionen genomfördes inom dessa områden ska läsas i detta sammanhang.

Vi har fullgjort de skyldigheter som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar i vår rapport om årsredovisningen också inom dessa områden. Därmed genomfördes revisionsåtgärder som utformats för att beakta vår bedömning av risk för väsentliga fel i årsredovisningen och koncernredovisningen. Utfallet av vår granskning och de granskningsåtgärder som genomförts för att behandla de områden som framgår nedan utgör grunden för vår revisionsberättelse.

REVISIONSBERÄTTELSE
Forts.

Särskilt betydelsefulla områden, koncernen

Redovisning av intäkter för fordon som levererats med återköpsåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster

Beskrivning av området	Hur detta område beaktades i revisionen
Scania är en global koncern verksam på flera geografiska marknader och med flera olika kunderbjudanden vilka bland annat inkluderar försäljning med återköpsåtaganden samt serviceavtal. För fordon som Scania levererar med återköpsåtaganden redovisas intäkterna som operationell leasing över den kontrakterade löptiden för åtagandet då kontrollen bedöms vara kvar hos Scania. Bedömningar och uppskattningar krävs för att Scania ska kunna fastställa värdet på återköpsåtagandet och därmed även intäkten som ska redovisas över tid. För service- och reparationskontrakt redovisas intäkterna i takt med att arbetet utförs baserat på nedlagda kostnader i förhållande till totala estimerade kostnader. Detta kräver ledningens bedömning och uppskattning vad gäller tidpunkt för fullgörandet och den totala estimerade kostnaden. Scania har i sin redovisningsmanual instruktioner och modeller för hur intäkter ska redovisas över tid och dessa tillämpas inom hela koncernen. Upplysningar i koncernens noter avseende Redovisningsprinciper framgår av Not 1, Kritiska bedömningar och uppskattningar framgår av Not 2, Övriga avsättningar framgår av Not 18 och i Not 19 framgår Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter. Till följd av att det krävs väsentliga uppskattningar och bedömningar av bolaget för att värdera och redovisa återköpsåtaganden samt serviceavtal, har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.	I vår revision har vi bedömt bolagets processer för intäktsredovisning. Vidare har vi utvärderat tillämpade redovisningsprinciper utifrån gällande redovisningsstandarder samt granskat huruvida redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent inom koncernen. Vi har granskat bolagets väsentliga antaganden och bedömningar i de beräkningsmodeller som tillämpas inom koncernen. Vår granskning har bland annat innefattat följande granskningsåtgärder: • Aritmetiskt testat modellerna samt bedömt de antaganden/estimat som använts för att periodisera intäkterna. • Testat data i modellerna mot underliggande kontrakt samt testat fullständigheten i modellerna. • Avstämning av modellerna mot redovisade värden i resultat- och balansräkningar. Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

20230525053194

REVISIONSBERÄTTELSE
Forts.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen
Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–54 samt 137–174. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar
Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar
Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

REVISIONSBERÄTTELSE
Forts.

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 2022 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget.
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Göteborg den 7 mars 2023
Ernst & Young AB

Heléne Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

20230525031195

NYCKELTAL

Scania presenterar vissa finansiella nyckeltal som inte definieras enligt IFRS för att förklara relevanta trender och koncernens prestation. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt, är dessa inte alltid jämförbara med mått som används av andra företag. Dessa finansiella mått ska därför inte ses som en ersättning för nyckeltal som definieras enligt IFRS. Nedanstående är finansiella nyckeltal som Scania använder som inte definieras enligt IFRS, om inget annat framgår.

Utöver de upplysningar om finansiella nyckeltal som krävs vid tillämpning av redovisningsstandarder, redovisar Scania finansiella nyckeltal som inte definieras i någon redovisningsstandard. Scania beräknar dessa nyckeltal genom att göra vissa justeringar i balans- eller resultaträkningen. Detta bygger på att de förmedlar relevant information om Scanias verksamhet och de är utformade för att möjliggöra jämförbarhet av Scania-koncernens resultat över tid till våra intressenter.

Vissa nyckeltal som rörelsemarginal, kapitalomsättningshastighet, avkastning på sysselsatt kapital och avkastning på operativt kapital är även presenterade "exklusive jämförelsestörande poster". Nyckeltalen presenteras med justeringar för att säkerställa transparens. Justeringarna avser vissa poster i de finansiella rapporterna som enligt Scanias uppfattning , bör presenteras för att möjliggöra en mer rättvisande bedömning av det ekonomiska resultatet. Justeringarna inkluderar, engångshändelser med en väsentlig inverkan på Scaniakoncernens resultat. Se definitioner av nyckeltal på sidan 140 och Not 31 Jämförelsestörande poster.

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Scaniakoncernen										
Rörelsemarginal, % [3]	7,3	7,7	7,1	11,5	10,1	10,1	6,1	10,2	9,5	9,7
– exkl. jämförelsestörande poster, % [2,3]	9,4	11,3	7,1	11,5	10,1	10,1	9,7	10,2	9,5	9,7
Soliditet, %	27,4	26,5	26,1	25,5	27,1	28,3	26,0	26,8	31,4	31,2
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK [1,4]	98 718	70 125	63 356	75 799	63 351	51 581	49 788	42 183	35 780	34 696
Nettoskuldsättningsgrad [1,4]	1,24	1,03	1,03	1,24	1,17	1,03	1,18	1,11	0,86	0,93
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, % [3]	7,7	6,4	6,4	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9
– exkl. jämförelsestörande poster, % [2,3]	8,5	10,1	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,05	1,90	1,71	2,24	2,44	2,45	2,31	1,99	2,18	2,15
– exkl. jämförelsestörande poster, % [2]	1,97	1,80	1,62	2,11	2,28	2,28	2,21	1,99	2,18	2,15
Avkastning på sysselsatt kapital, % [3]	18,9	14,0	12,9	25,4	24,1	24,4	14,0	19,3	19,9	20,9
– exkl. jämförelsestörande poster, % [2,3]	19,8	19,9	12,2	24,0	22,6	22,7	21,4	19,3	19,9	20,9
Avkastning på operativt kapital, % [3]	22,8	20,3	17,3	33,2	31,3	32,5	15,6	25,6	24,5	26,0
– exkl. jämförelsestörande poster, % [2,3]	23,8	29,2	16,0	30,8	28,6	29,3	25,2	25,6	24,5	26,0
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK [1,4]	–11 607	–25 520	–21 824	–17 057	–16 926	–17 058	–10 954	–7 579	–12 139	–8 019
Nettoskuldsättningsgrad [1,4]	–0,16	–0,43	–0,39	–0,32	–0,34	–0,29	–0,31	–0,24	–0,35	–0,25
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	–0,1	2,1	1,1	1,6	1,7	1,8	1,6	1,9	1,9	1,5
-exkl. jämförelsestörande poster, % [2]	1,9	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Soliditet, %	12,9	10,7	9,7	9,4	8,9	9,0	9,0	9,8	11,5	10,4
-exkl. jämförelsestörande poster, % [2]	10,1	–	–	–	–	–	–	–	–	–

1) Nettoskuld (+) och nettokassa (–).
2) Justerat för avsättningen avseende EU truck case och nedskrivningar i de ryska verksamheterna, se Not 31.
3) 2017 års siffror är justerade för de förändringar som gjorts i resultaträkningen 2018.
4) 2018 års siffror har justerats till följd av de förändringar som uppstått som ett resultat av anspassningen till Volkswagen avseende presentation av kassaflödet 2019.

NYCKELTAL
Forts.

Scaniakoncernen

Nettoskuldsättning exkl avsättning för pensioner [4]	2022	2021
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	1 873	386
Likvida medel	22 489	29 262
Skulder Volkswagenkoncernen	11	2
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	–8	–14
	24 365	**29 636**
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	76 828	62 192
Kortfristiga räntebärande skulder	46 862	37 953
Uppskjuten ränta räntebärande skulder	–607	–383
	123 083	**99 762**
Nettoskuldsättning	**98 718**	**70 125**

Fordon och tjänster

Nettoskuldsättning exkl avsättning för pensioner [4]	2022	2021
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	5 455	2 779
Likvida medel	17 891	28 280
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	–8	–13
	23 338	31 046
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	10 534	4 430
Kortfristiga räntebärande skulder	1 197	1 096
	11 731	5 526
Nettoskuldsättning	**–11 607**	**–25 520**

Sysselsatt kapital [2]	2022	2021
Totala tillgångar	167 670	158 862
– övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar [2]	8 269	7 440
– övriga skulder	76 783	72 052
– Netto derivat	–312	823
Sysselsatt kapital	**82 930**	**78 546**

20230525083196

NYCKELTAL
Forts.

FORDON OCH TJÄNSTER FORTS.

Sysselsatt kapital[2]	2022	2021
Totala tillgångar	167 670	158 862
Likvida medel	24 377	29 517
Rörelsens skulder		
– övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar[2]	8 269	7 440
– övriga skulder	76 783	72 052
– netto derivat	–312	823
Sysselsatt kapital[2]	**58 553**	**49 030**

Avkastning på sysselsatt kapital[2]	2022	2021
Rörelseresultat[2]	13 951	14 329
Finansiella intäkter	2 445	1 305
Sysselsatt kapital[2]	82 930	78 546
Avkastning på sysselsatt kapital[2]	**19,8**	**19,9**

Kapitalomsättningshastighet	2020	2021
Nettoomsättning	163 260	141 305
Sysselsatt kapital[2]	82 930	78 546
Kapitalomsättningshastighet	**1,97**	**1,80**

Avkastning på operativt kapital[2]	2022	2021
Rörelseresultat[2]	13 951	14 329
Operativt kapital[2]	58 553	49 030
Avkastning på operativt kapital[2]	**23,8**	**29,2**

Financial Services

Rörelsemarginal	2022	2021
Rörelseresultat	2 197	2 194
Genomsnittlig portfölj	118 531	102 146
Rörelsemarginal	**1,9%**	**2,1 %**

Soliditet %	2022	2021
Eget kapital	13 575	12 166
Tillgångar	134 747	114 231
Soliditet %	**10,1%**	**10,7 %**

DEFINITIONER

Rörelsemarginal
Rörelseresultat i procent av nettoomsättning.

Nettomarginal
Årets resultat i procent av nettoomsättning.

Soliditet
Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

Nettoskuldsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner
Kort och långfristiga räntebärande skulder (exklusive avsättning för pensioner) minus likvida medel, kortfristiga placeringar och långfristiga koncerninterna lån till bolag inom Volkswagengruppen

Nettoskuldsättningsgrad
Nettoskuldsättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital
Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.[1]

Operativt kapital
Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.[1]

Kapitalomsättningshastighet
Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital.[1]

Avkastning på sysselsatt kapital
Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.[1]

Avkastning på operativt kapital
Rörelseresultat i procent av operativt kapital.[1]

Rörelsemarginal, Financial Services
Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

1) Kapitalet (sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de senaste tretton månaderna.

Geografiska områden

Europa: Albanien, Belgien, Bosnien 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 [1]: 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, Kuba, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, USA, Trinidad och Tobago, Venezuela.

Afrika och Oceanien: Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Burkina Faso, Egypten, Elfenbenskusten, Etiopien, Ghana, Guinea, Kenya, Mali, Marocko, Mocambique, Namibia, Nigeria, Nya Kaledonien, Nya Zeeland, Senegal, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

1) Under 2022 fattade Scania beslut om att avveckla verksamheterna i Ryssland och Vitryssland.

20230523053197

FLERÅRSÖVERSIKT

Belopp i MSEK om ej annat anges	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	99 724	88 313	80 349	105 404	91 583	78 869	73 363	65 100	53 211	46 712
Eurasien	3 276	9 840	6 671	8 162	9 003	7 081	3 291	2 623	5 319	6 047
Amerika[1]	36 635	23 712	17 216	22 267	17 357	14 348	10 746	11 799	17 648	23 552
Asien	16 223	13 863	13 556	12 813	14 922	16 708	13 187	13 044	12 155	7 758
Afrika och Oceanien	12 822	10 921	8 451	10 872	9 854	8 927	8 358	7 991	6 952	5 925
Justering för hyresintäkter[2]	1 324	–503	–1 118	–7 099	–5 593	–2 567	–5 018	–5 660	–3 234	–3 146
Totalt	**170 004**	**146 145**	**125 125**	**152 419**	**137 126**	**123 366**	**103 927**	**94 897**	**92 051**	**86 847**
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	12 649	9 100	7 764	15 977	12 392	11 160	5 309	8 601	7 705	7 736
– justerat för jämförelsestörande poster[3]	13 951	14 329	7 764	15 977	12 392	11 160	9 109	8 601	7 705	7 736
Financial Services	–97	2 194	1 123	1 511	1 440	1 274	1 015	1 040	1 016	719
– justerat för jämförelsestörande poster[3]	2 197	2 194	1 123	1 511	1 440	1 274	1 015	1 040	1 016	719
Totalt	**12 375**	**11 294**	**8 887**	**17 488**	**13 832**	**12 434**	**6 324**	**9 641**	**8 721**	**8 455**
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	7,7	6,4	6,4	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9
– justerat för jämförelsestörande poster[3]	8,5	10,1	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9
Totalt[4]	**7,3**	**7,7**	**7,1**	**11,5**	**10,1**	**10,1**	**6,1**	**10,2**	**9,5**	**9,7**
Finansnetto	24	–478	–1 060	–1 012	–513	–352	–361	–532	–399	–47
Årets resultat	7 858	7 176	5 400	12 384	9 734	8 705	3 243	6 753	6 009	6 194
– justerat för jämförelsestörande poster[3]	11 021	12 655	5 400	12 384	9 734	8 705	7 043	6 753	6 009	6 194

Belopp i MSEK om ej annat anges	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	–9 909	–7 458	–6 528	–7 245	–7 602	–6 682	–7 199	–7 043	–6 401	–5 854
Aktivering	2 314	1 986	1 624	1 788	1 996	1 367	1 682	1 863	1 454	1 123
Avskrivning	–1 204	–939	–744	–706	–728	–454	–387	–393	–357	–293
Forsknings- och utvecklingskostnader	**–8 799**	**–6 411**	**–5 648**	**–6 162**	**–6 334**	**–5 769**	**–5 904**	**–5 573**	**–5 304**	**–5 024**
Nettoinvesteringar genom förvärv/ avyttringar av verksamheter	768	45	27	0	–2	32	0	125	154	26
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	8 280	8 664	8 131	7 518	7 139	5 905	7 864	7 612	5 561	5 294
Portfölj Financial Services verksamhet	128 202	108 583	95 433	103 781	89 166	77 028	67 935	56 486	55 556	48 863
Kassaflöde, Fordon och tjänster	–4 516	5 688	9 180	10 994	3 718	5 696	3 427	4 376	4 690	3 231
Lageromsättningshastighet, gånger[5]	5,5	5,9	5,0	5,2	5,2	5,4	5,4	5,3	5,4	5,8

1) Avser i huvudsak Latinamerika.
2) Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid. Se vidare Not 3.
3) Justerat för avsättning om MSEK 3 800 redovisad 2016 avseende EU truck case, se Not 2.
4) Financial Services inkluderad.
5) Beräknad som nettoomsättning i förhållande till genomsnittligt lager.

FLERÅRSÖVERSIKT
Forts.

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Antal producerade fordon										
Lastbilar	82 827	89 528	67 106	89 276	92 679	87 454	75 452	72 382	75 287	75 957
Bussar	5 315	3 190	5 430	7 719	8 696	8 327	8 488	6 964	6 921	6 897
Totalt	**88 142**	**92 718**	**72 536**	**96 995**	**101 375**	**95 781**	**83 940**	**79 346**	**82 208**	**82 854**
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	43 294	42 365	36 747	58 851	52 016	48 436	49 102	43 082	34 008	32 625
Eurasien	1 410	7 724	5 148	5 763	8 006	6 748	3 233	2 583	5 964	6 260
Amerika[6]	21 092	21 201	12 173	14 905	12 725	9 701	7 022	8 118	16 150	23 756
Asien	9 333	9 649	9 072	7 703	10 464	13 175	9 287	11 514	12 889	7 400
Afrika och Oceanien	5 109	4 991	3 759	4 458	4 784	4 412	4 449	4 465	4 004	3 570
Totalt	**80 238**	**85 930**	**66 899**	**91 680**	**87 995**	**82 472**	**73 093**	**69 762**	**73 015**	**73 611**
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	1 344	1 606	1 827	2 099	2 212	2 009	2 094	1 917	1 361	1 000
Eurasien	6	40	84	109	344	365	62	94	105	850
Amerika[6]	2 328	1 526	2 182	3 422	2 805	2 302	2 350	2 123	2 542	2 778
Asien	526	350	582	1 062	2 058	2 821	2 568	1 806	1 620	1 388
Afrika och Oceanien	790	914	511	1 085	1 063	808	1 179	859	1 139	837
Totalt	**4 994**	**4 436**	**5 186**	**7 777**	**8 482**	**8 305**	**8 253**	**6 799**	**6 767**	**6 853**
Totalt antal levererade fordon	**85 232**	**90 366**	**72 085**	**99 457**	**96 477**	**90 777**	**81 346**	**76 561**	**79 782**	**80 464**

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	6 305	4 846	3 807	4 150	5 968	3 938	3 272	2 664	2 823	2 719
Amerika	3 788	2 719	2 439	2 874	2 667	1 368	1 727	3 180	3 176	2 925
Övriga marknader	3 307	4 221	4 745	3 128	4 174	3 215	2 801	2 641	2 288	1 139
Totalt	**13 400**	**11 786**	**10 991**	**10 152**	**12 809**	**8 521**	**7 800**	**8 485**	**8 287**	**6 783**
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU28)[7]										
Lastbilar	296 671	246 829	231 742	323 357	322 276	303 909	302 527	265 769	223 187	237 325
Bussar	26 382	27 283	26 311	34 393	30 632	29 728	29 141	27 928	24 815	22 962
Antal anställda per 31 december[8]										
Produktion och centrala staber	30 179	28 340	25 825	25 224	25 941	24 298	21 736	20 453	19 304	19 069
Forskning och utveckling	5 857	5 249	4 229	4 651	4 203	3 908	3 900	3 801	3 671	3 596
Försäljnings- och servicebolag	19 648	19 205	18 896	20 345	20 966	20 166	19 718	19 331	18 395	17 549
Summa Fordon och tjänster	**55 684**	**52 794**	**48 950**	**50 220**	**51 110**	**48 372**	**45 354**	**43 585**	**41 370**	**40 214**
Financial Services	**1 243**	**1 206**	**1 061**	**1 058**	**993**	**891**	**889**	**824**	**759**	**739**
Totalt	**56 927**	**54 000**	**50 011**	**51 278**	**52 103**	**49 263**	**46 243**	**44 409**	**42 129**	**40 953**

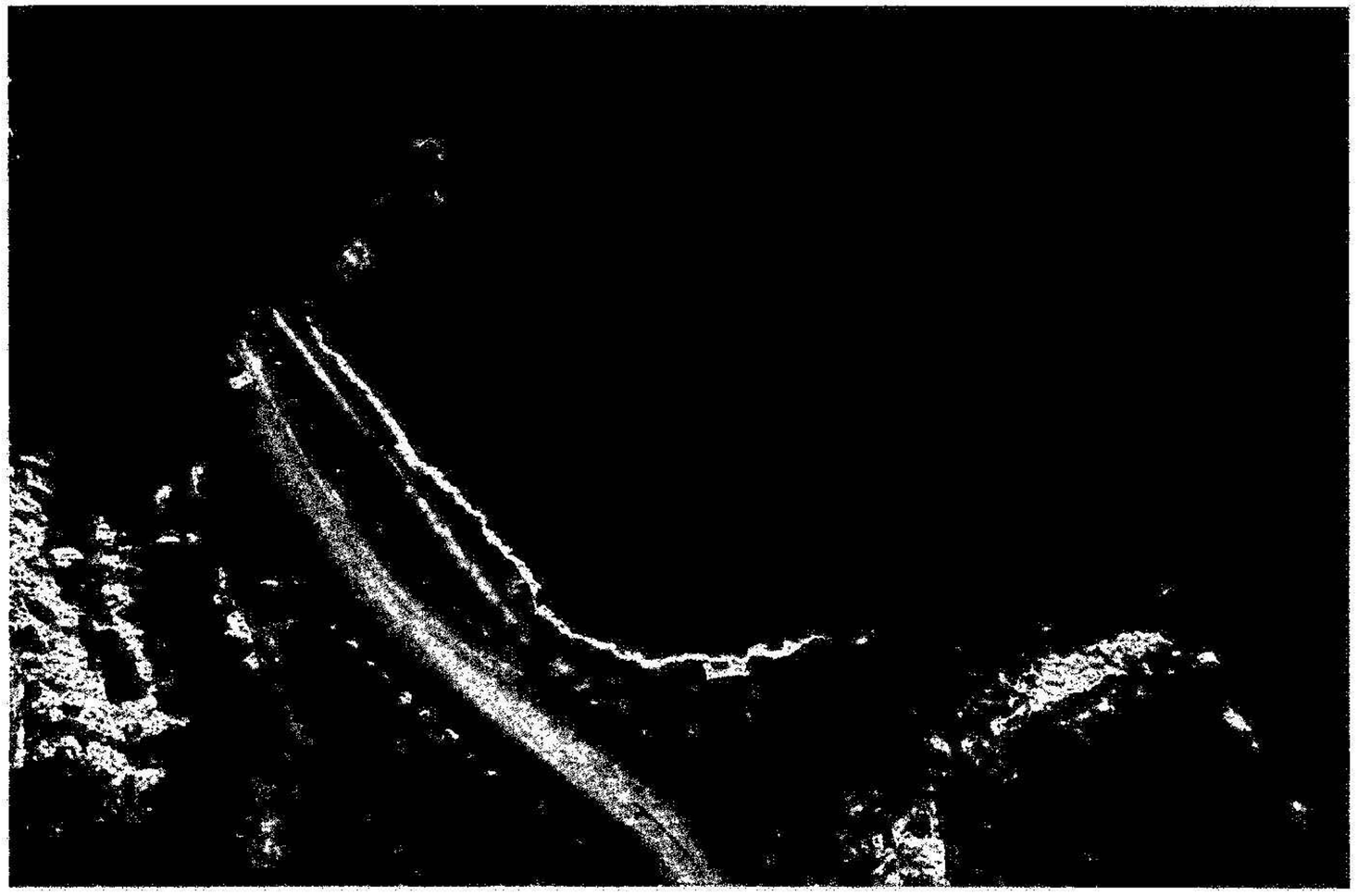
6) Avser Latinamerika
7) 27 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Malta plus Norge och Schweiz).
8) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.

20230525031198

Innehåll

144 Hållbarhetsstyrning och nyckeltal
- **145** Science-based target-användningsfasen
- **145** Energieffektivitet
- **146** Förnybara bränslen och elektrifiering
- **146** Smarta och säkra transporter
- **147** Miljöpåverkan
- **150** Social hållbarhet
- **150** Hantering av mänskliga rättigheter
- **152** Social dialog
- **153** Mångfald och inkludering
- **154** Hälsa och säkerhet
- **155** Affärsetik

156 Hållbarhets- och ESG-upplysningar
158 Redovisningsprinciper
160 Hållbarhetsindex
161 GRI index
164 TCFD index
165 Scanias information om EU:s taxonomiförordning
173 Revisors rapport över hållbarhetsredovisning



HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL

Scania har ingen separat hållbarhetsstrategi. Istället är hållbarhet själva kärnan i affärsstrategin. Alla mål och aktiviteter ska bidra till en hållbar utveckling. Scanias övergripande syfte är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. För att uppnå det behöver Scania inte bara ta fram hållbara transportlösningar, utan också agera ansvarsfullt som företag – miljömässigt, socialt och etiskt.

18

Hållbarhetsstyrning och nyckeltal

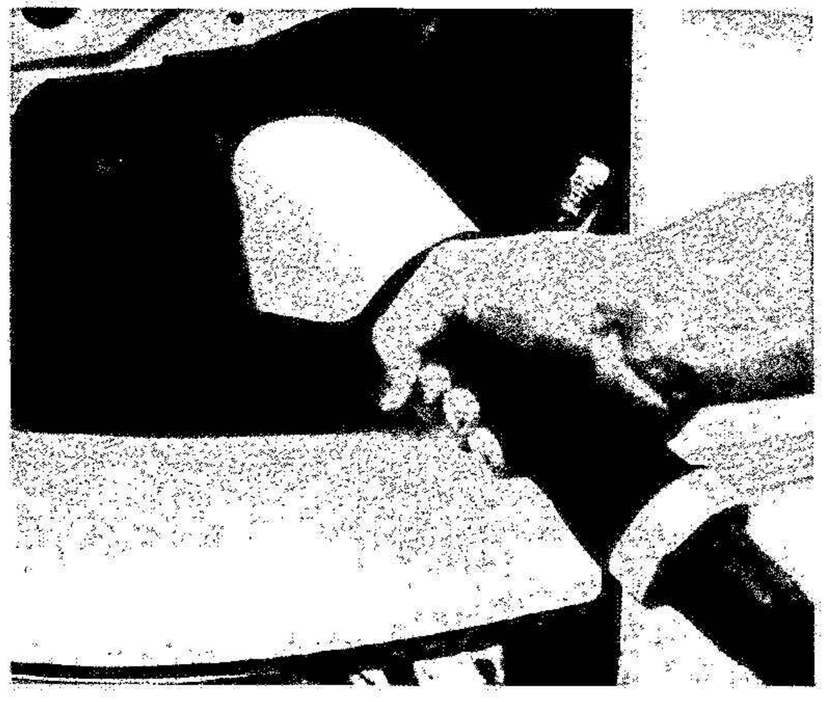
Inriktningen för Scanias hållbarhetsarbete de närmaste tio åren styrs av vår sociala och miljömässiga påverkan och dialogen med våra intressenter. År 2016 etablerade vi Scanias hållbarhetsråd (Scania Sustainability Board, SSB) som ett forum för tvärfunktionell samordning av hållbarhetsfrågor där alla delar av företaget deltar. En viktig uppgift för rådet är att koordinera hållbarhetsarbetet, liksom att följa upp och åtgärda avvikelser i enlighet med affärsstrategins fyra identifierade nyckelområden: dekarbonisering i den egna verksamheten och i leveranskedjan, hållbara transporter, social hållbarhet och cirkulär affär. Vi utvärderar och följer upp resultaten av Scanias hållbarhetsarbete i förhållande till fastställda mål.

För uppföljningen har vi valt ut 18 nyckeltal inom hållbarhetsområden kopplade till våra mest väsentliga områden baserat på Scanias påverkan, risk och produkternas livscykel. Nyckeltalen som ingår i detta avsnitt omfattar därför inte all tillgänglig hållbarhets- och ESG-data om Scania. Avsnittet kompletteras med en tabell med ytterligare ESG-information som inkluderar absoluta siffror (sidorna 156–157) och på Scanias webbplats redovisar vi en komplett växthusgasrapportering som även inkluderar alla kategorier inom scope 3.

Risker och möjligheter relaterade till hållbarhet hanteras inom Scanias generella riskprocess, i vissa fall med stöd av ytterligare processer, exempelvis inom inköp.Dokument och policyer som rör hållbarhet finns tillgängliga på Scanias webbplats. Scanias bolagsstyrningsråd (Corporate Governance Board) rapporterar direkt till verkställande ledningen och godkänner alla Scanias policyer (läs mer på sidan 46).

Under 2020 antog Scania vetenskapligt baserade mål för koldioxidminskning (Science based targets). Dessa mål är integreradei våra affärsmål och påverkar besluten inom samtliga affärsområden, från produktion och logistik till produktutveckling och försäljning. Under 2022 satte Scania dekarboniseringsmål till 2030 för den europeiska produktionens leveranskedja (läs mer på sidan 29).

Scania strävar efter att mäta påverkan från verksamheten ur ett livscykelperspektiv som omfattar såväl produkterna som hela värdekedjan. Vi utvärderar och utvecklar hela tiden vad och hur vi mäter. Med den höga ambitionsnivån är det i vissa fall svårt att få fram kvalitativ information. Vi utökar vår informationsinhämtning så snart data av tillräcklig kvalitet finns tillgänglig. För varje nyckeltal finns en förklarande definition. Definitioner för den kompletterande ESG-tabellen (sidorna 156–157) finns i avsnittet Redovisnings-principer (sidorna 158–159). Uppfyllelsen av alla mål följs regelbundet upp av Scanias ledning.



20230523031199

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL
Forts.

Science-based target – användningsfasen

Idag uppstår mer än 90 procent av Scanias koldioxidpåverkan när våra produkter används i drift (scope 3, kategori 11). Vi arbetar mot utsläppsmålet för våra produkter genom att:

- förbättra effektiviteten hos traditionella produkter och tjänster
- övergå till förnybara bränslen i förbränningsmotorer
- öka andelen elektrifierade fordon och säkerställa att de drivs med el från förnybara källor.

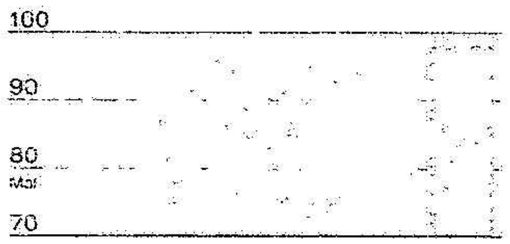
Vi följer noga upp påverkan i användningsfasen och utvärderar de åtgärder vi vidtar. Scania tar hänsyn till bränslets hela livscykel (well-to-wheel) vid beräkning av fordonens utsläpp, det vill säga även utsläpp som uppstår exempelvis vid produktionen av bränslet eller elektriciteten.

Grafen visar Scanias framsteg mot målet om 20 procents minskning av koldioxidutsläppen från produkter i användningsfasen. Med början på 100 procent år 2015 är målet att nå 80 procent senast år 2025.

SCIENCE BASED TARGETS

Koldioxidutsläpp från produkter (Science-based target)[1]
%

97,9



	%
2021	97,9
2020	96,3
2019	95,2
2018	96,6
2015	100,0

Den globala försäljningsmixen påverkade återigen nyckeltalet negativt, vilket medförde en liten ökning från föregående år. Inom regioner och produktsegment höll sig våra utsläpp på en stabil nivå. Från och med nästa år kommer vi att se ökade volymer av elektrifierade fordon, andel förnybara bränslen i kundens fordon, penetration av vår Super-drivlina med förbättrad bränsleförbrukning och mer fokus på energi-effektivitetstjänster. Tillsammans kommer dessa faktorer att möjliggöra en snabbare minskning av koldioxidutsläppen de kommande åren. I dagsläget ligger vi på 97,9 procent, det vill säga en minskning med drygt 2 procent sedan 2015.

20%

CO_2 minskning 2015–2025 (CO_2e/km) WtW

Energieffektivitet

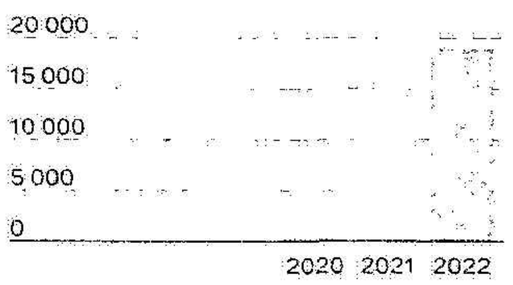
Oavsett bränsletyp eller energikälla har energieffektivitet högsta prioritet för Scania. Bränsleförbrukningen är ett av de viktigaste beslutskriterierna för kunder som köper en lastbil eller buss idag. Att förbättra energieffektiviteten är ett viktigt sätt för Scania att nå våra science-based targets.

Under 2021 lanserade vi en ny motorplattform som minskar bränsleförbrukningen med åtta procent eller mer, vilket bidrar starkt till utsläppsminskningen här och nu.

Förarens körteknik har stor inverkan på bränsleförbrukningen och därmed utsläppen. Vi arbetar ständigt för att göra fordonen mer energieffektiva och öka försäljningen av tjänster såsom Scania Driver Evaluation som leder till minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet. I takt med att vi ökar andelen flexibla underhålls-avtal förbättras resursutnyttjandet i våra verkstäder, samtidigt som tiden fordon står stillaminskar för kunderna. Med Scania ProCare, en underhållstjänst som använder realtidsdata för att förutse och förebygga haverier, tar vi nästa steg mot ökad fordonstillgänglighet för våra kunder genom förbättrad underhållsplanering och förutsägbarhet.

Scania Driver Evaluation[2]
Antal abonnemang

19 084

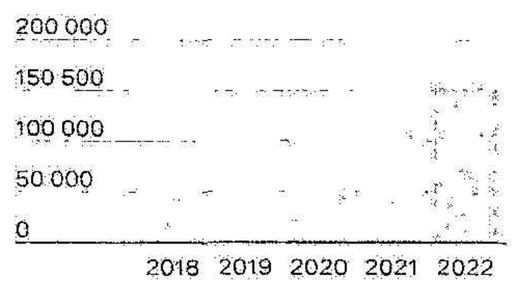


	Antal abonnemang
2022	**19 084**
2021	11 274
2020	2 074

Sedan lanseringen år 2020 har antalet användare ökat markant och vid utgången av 2022 hade vi 19 084 aktiva abonnemang. Utvärderingstjänsten Driver Evaluation ger transportörer insikt i förarnas körteknik och föreslår förbättringsåtgärder. Förarna kan följa sina framsteg i en mobilapp.

Scania Flexible Maintenance[3]
Antalet aktiva kontrakt

151 207



	Antalet aktiva kontrakt
2022	**151 207**
2021	146 189
2020	124 240
2019	106 322
2018	70 622

Under 2022 fortsatte antalet avtal med flexibelt underhåll att öka. Avtalen ger kunderna ett underhåll anpassat utifrån faktisk drift.

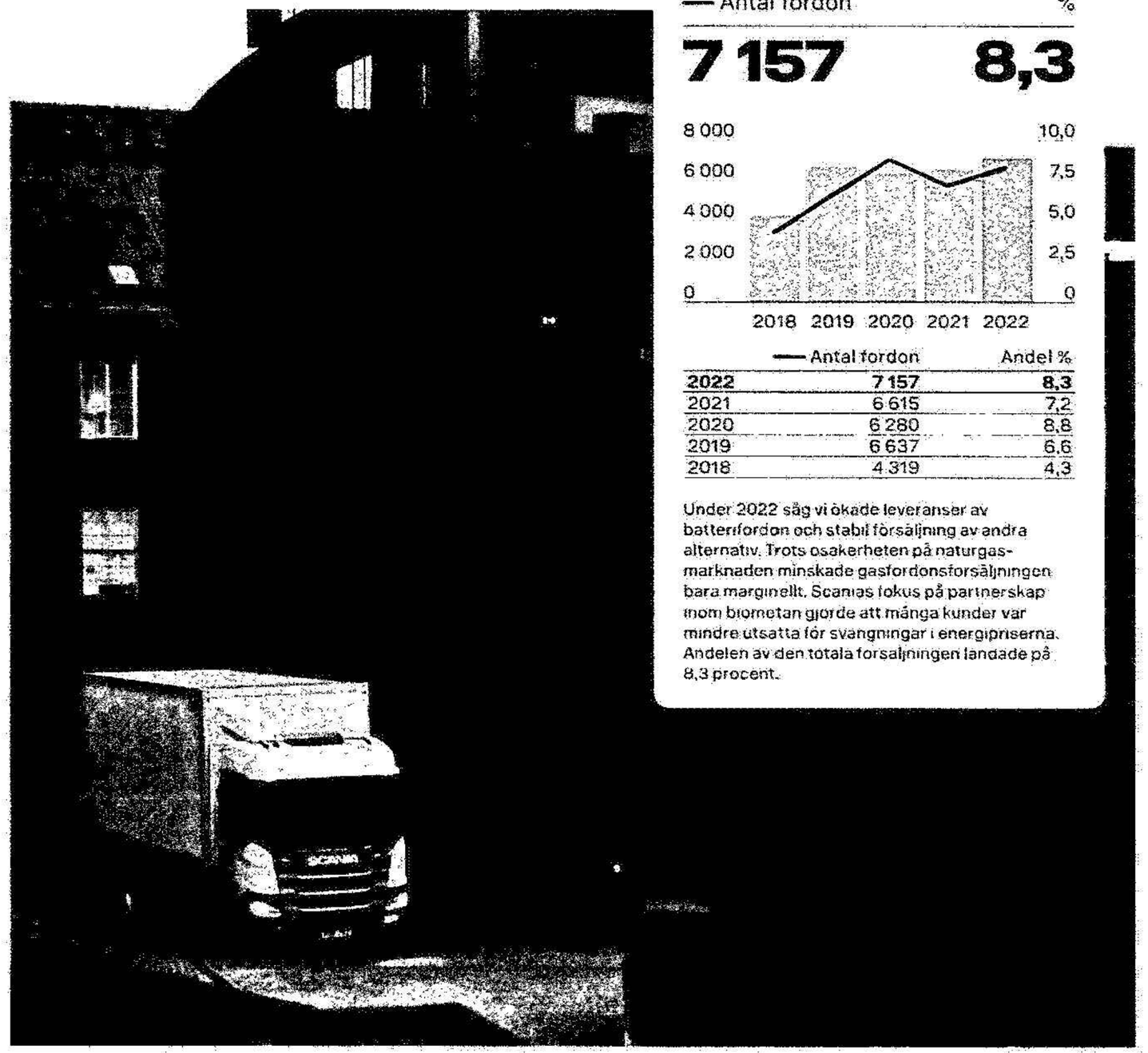
Definitioner:
1. Klimatutsläppen inom scope 3 kategori 11 (användning av sålda produkter) från alla lastbilar och bussar som produceras av Scania under ett kalenderår, mätt enligt principen well-to-wheel som koldioxidekvivalenter per fordonskilometer. Indata är koldioxidekvivalenter per kilometer under 12 månaders drift från och med månaden efter produktionsmånaden. Rapporteringen släpar därför efter ett år. För exakta värden, se sidan 156.
2. Antal aktiva Driver Evaluation-abonnemang för Scaniafordon. Data från DSI Dashboard Monthly Aggregated Tables, vilket omfattar samtliga marknader.
3. Antal aktiva avtal för Scania Underhåll med flexibla planer på 59 marknader. Realtidsdata hämtas från Scania Fleet Management.

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL
Forts.

Förnybara bränslen och elektrifiering

Ökad användning av förnybara bränslen och försäljning av elektrifierade fordon är avgörande för att Scania ska nå science-based targets. För att minska användningen av fossila bränslen måste vi förbättra tillgången till förnybara bränslen. Scania erbjuder marknadens bredaste utbud av förnybara och alternativa bränslelösningar. Alla Scanias dieselfordon kan köras på förnybar HVO-diesel utan anpassning och utan begränsningar.
Ökad tillgång till biometan – uppgraderad biogas – skapar stora möjligheter för transportindustrin. Produktions- och distributionsnätet för biometan är under utbyggnad, men naturgas kommer fortsatt att bidra till omställningen.

Scania verkar för en snabbare omställning genom att samarbeta med partners från olika delar av transportekosystemet, alltifrån kunder och transportköpare till infrastruktur, bränsle-producenter, beslutsfattare och lagstiftare. Elektrifieringen av transportbranschen går snabbt och Scanias utbud av elektrifierade lösningar omfattar idag både hybrider och helt batteridrivna bussar och lastbilar. Såväl utbudet som andelen av försäljningen kommer att fortsätta att växa de närmaste åren. Scania ska öka utbudet av elektrifierade fordon varje år detta årtionde. Vi förväntar oss att elektrifierade fordon kommer att utgöra 50 procent av Scanias totala fordonsförsäljning år 2030.



Försäljning, alternativa bränslen och elektrifierade fordon[4]
— Antal fordon %

7 157 **8,3**

	Antal fordon	Andel %
2022	**7 157**	**8,3**
2021	6 615	7,2
2020	6 280	8,8
2019	6 637	6,6
2018	4 319	4,3

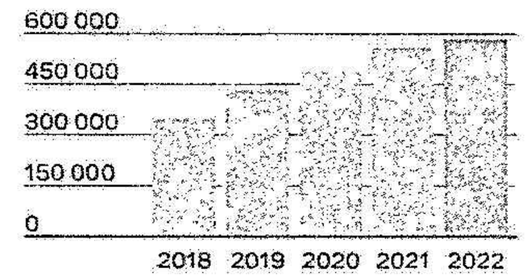
Under 2022 såg vi ökade leveranser av batterifordon och stabil försäljning av andra alternativ. Trots osäkerheten på naturgas-marknaden minskade gasfordonsförsäljningen bara marginellt. Scanias fokus på partnerskap inom biometan gjorde att många kunder var mindre utsatta för svängningar i energipriserna. Andelen av den totala försäljningen landade på 8,3 procent.

Smarta och säkra transporter

Digitalisering är nyckeln till effektiva, smarta och säkra transporter. Sedan 2011 är kommunikationsenheten Scania Communicator standardutrustning på alla nya Scaniafordon. Enheten samlar in driftdata som vi använder för att hjälpa våra kunder, och i sin tur deras kunder, att förbättra effektiviteten i transportvärdekedjan. Uppkopplingen av fordon behövs för att vi ska kunna bedöma Scanias påverkan i användningsfasen och utveckla tjänster som minskar den. Information om Scanias totala påverkan är ett underlag i vårt beslutsfattande.

Uppkopplade Scaniaprodukter[5]
Antal

575 509



	Antal Scania produkter
2022	**575 509**
2021	559 051
2020	489 113
2019	434 117
2018	349 396

Den lägre tillväxten under 2022 beror på nedkopplingen av fordon i Ryssland.

Definitioner:
4. Antal fakturerade produkter (från försäljning och marknadsföring lastbilar och bussar) för gas, etanol (ED95) och FAME. With (42/5A) samt hybrid-, batteri- och bränslecellsfordon. Data kommer från säljorganisation. Nyckeltal uppdaterat och korrigerat för tidigare år, då data för FAME var felaktig.
5. Ackumulerat antal uppkopplade Scania lastbilar och bussar samt för 2022 även motorer. Data från DSI Dashboard Monthly Aggregated Tables.

20230523053200

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL
Forts.

Miljöpåverkan

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

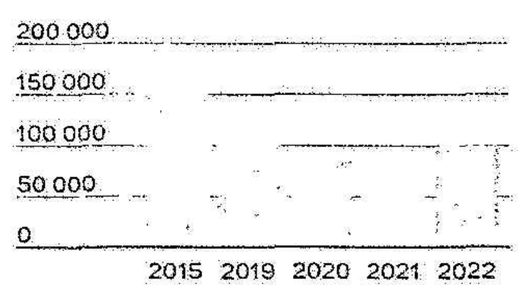
En del av Scanias strategiska hållbarhetsarbete gäller området "dekarbonisering av den egna verksamheten och i leveranskedjan", där ett arbete pågår med att minska utsläppen inom scope 1 och 2 enligt GHG-protokollet. Under 2022 genomfördes en förstudie om intern koldioxidprissättning och under 2023 kommer vi att genomföra en pilotstudie med prissättning på koldioxid inom scope 1 och 2. Utöver detta, för att säkerställa ytterligare integrering av hållbarhet i processer och beslutsfattandeom, är målet inom scope 1 och 2 inom science-based targets från 2022 en del av incitamentsprogrammet för ledning som omfattar högre tjänstemän och innehavare av nyckelpositioner.

Vi arbetar också för att minska koldioxidutsläppen i leveranskedjan (kategori inom scope 3) med fokus på de inköpta material som har störst påverkan, liksom med minskning av utsläppen i vår egen logistik. Måluppfyllelsen och avvikelser från strategin följs kontinuerligt upp och hanteras av Scanias hållbarhetsråd.

Scanias miljöstyrsystem bygger på ISO 14001 och regleras av vår globala miljöpolicy. Policyn säkerställer att vi håller högsta internationella standard inom alla miljöområden och utgör grunden för Scanias miljöarbete.

Koldioxidutsläpp från egen verksamhet (Science-based target)[6]
Ton CO_2e

97 420



	Ton CO_2e
2022	97 420
2021	96 448
2020	93 070
2019	128 597
2015	175 378

De ökade utsläppen under 2021 och 2022 berodde på stigande aktivitet i verksamheten när situationen efter covid-19 normaliserades. Jämfört med 2015 har utsläppen ändå minskat med 44 procent. Scania har en tydlig plan för de kommande åren som ska ta oss till målet år 2025. Det är viktigt att framöver öka andelen elektrifierade fordon i vår egen vagnpark och att ställa om till förnybara bränslen och fossilfri elektricitet i vår globala verksamhet.

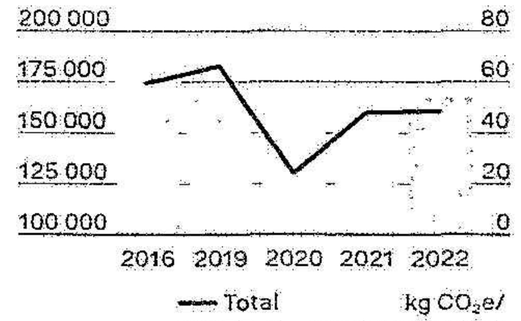
50%

CO_2 reduction 2015–2025 (CO_2e)

SCIENCE BASED TARGETS

Koldioxidutsläpp från landtransporter[7]
— Totala ton CO_2e | kg CO_2e/transporterat ton

161 209 **54**



	— Total ton CO_2e	kg CO_2e/transporterat ton
2022	161 209	54
2021	160 177	53
2020	130 301	55
2019	183 021	53
2016	174 366	72

Utsläppen per transporterat ton har minskat med 25 procent sedan år 2016, men för 2022 ökade de svagt. Ökningen beror på lägre fyllnadsgrad och längre transportsträckor på grund av störningar i leveranskedjan och omfördelning av produktion. Under 2022 stod landtransporter för 56 procent av Scanias totala transportutsläpp. Under 2023 kommer landtransportavtalen för Centraleuropa att omförhandlas, med ambitionen att göra samma resa som i Norden och Baltikum (se sidan 29).

50%

minskning av koldioxidutsläppen från 2016 till 2025 (CO_2e)

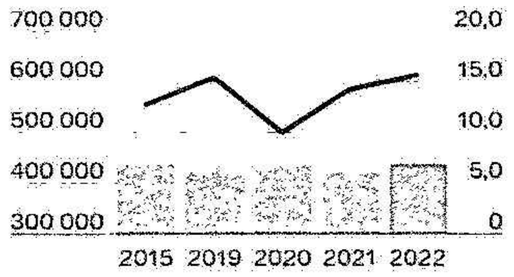
Definitioner:

6. Utsläpp av växthusgaser i Scanias industriella och kommersiella verksamhet inom scope 1 och 2 enligt GHG-protokollets principer. På grund av förseningar i inhämtningen är viss data uppskattad (läs mer på sidan 158).
7. Totala utsläpp av koldioxidekvivalenter från Scanias landtransporter, well-to-wheel i kg per transporterat ton. Omfattar vägtransport, kortare sjö- och tågtransport av produktionsmaterial till våra anläggningar, vårt förpackningsmat, transport av fordon till första adress enligt INCOTERM (International Commercial Terms) och transport av reservdelar till våra verkstäder.

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL
Forts.

Energianvändning[8]
— Total MWh MWh/Fordon

614 928 7,0



	— Total MWh	MWh/Fordon
2022	**614 928**	**7,0**
2021	585 385	6,3
2020	500 667	6,9
2019	609 927	6,3
2015	556 323	7,0

Energianvändningen har tillfälligt ökat på grund av produktionsstarten av ett nytt gjuteri medan fortsatt drift av det gamla gjuteriet under en övergångsperiod (2022–2023).
En betydande minskning förväntas efter avvecklingen av det gamla gjuteriet.

25%
minskning av energianvändningen per fordon 2015–2025.

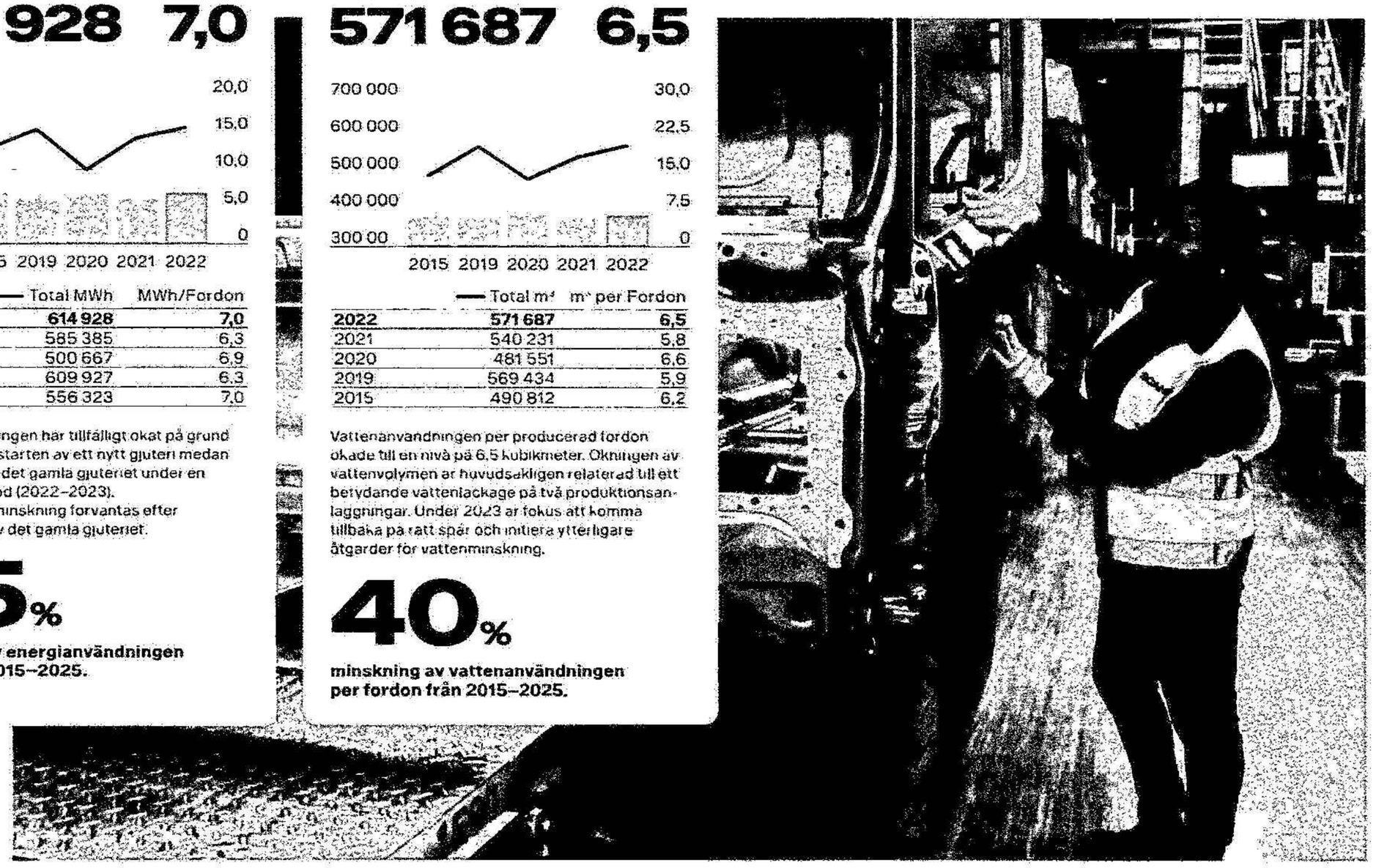
Vattenanvändning[9]
— Total m³ m³ per Fordon

571 687 6,5

	— Total m³	m³ per Fordon
2022	**571 687**	**6,5**
2021	540 231	5,8
2020	481 551	6,6
2019	569 434	5,9
2015	490 812	6,2

Vattenanvändningen per producerad fordon ökade till en nivå på 6,5 kubikmeter. Ökningen av vattenvolymen är huvudsakligen relaterad till ett betydande vattenläckage på två produktionsanläggningar. Under 2023 är fokus att komma tillbaka på rätt spår och initiera ytterligare åtgärder för vattenminskning.

40%
minskning av vattenanvändningen per fordon från 2015–2025.



Definitions:
8. 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.
9. Användningen av färskvatten vid Scanias produktionsenheter och logistikcenter per producerat fordon.

Miljöpåverkan
Forts.

Vår produktutveckling och alla produktionsanläggningar är certifierade enligt ISO 14001 och anläggningarna har de tillstånd som krävs i respektive land. Utöver lagkrav och villkor för tillstånden kan Scanias verksamhet även omfattas av lokala krav och regelverk.

I miljöarbetet använder sig Scania av försiktighetsprincipen och ett livscykelperspektiv. Kärnvärdet Eliminering av slöseri är ledstjärnan när vi kontinuerligt förbättrar våra processer vad gäller bland annat koldioxidutsläpp, energianvändning, avfall och vattenanvändning. Miljöarbetet sker som en del av det dagliga arbetet i form av kontinuerliga förbättringar med fokus på riskhantering. Vårt högt ställda mål för minskning av koldioxidutsläppen i hela verksamheten är godkänt av SBTi (Science Based Targets initiative). Till år 2025 ska vi minska koldioxidutsläppen med 50 procent jämfört med 2015 både i vår industriella och kommersiella verksamhet. Vi har också satt mål för vår logistik, energi- och vattenanvändning och andelen fossilfri elektricitet. Dessutom har vi strategier för att minska påverkan från de material och komponenter som påverkar mest. Under 2022 satte Scania ett nytt ambitiöst mål för de europeiska inköpen av stål, aluminium, batterier och järn, som till 100 procent ska vara gröna år 2030 (läs mer på sidan 29). Alla hållbarhetsnyckeltal följs noga upp av Scanias ledning.

Som ett led i utrullningen av miljöpolicyn har Scania tagit fram principer inom områdena energi, avfall, kemikalier, vatten och utsläpp som vägleder medarbetarna. Principerna beskriver policyns bakgrund och ambition och hur medarbetarna kan agera på ett ansvarsfullt sätt för att minska miljöpåverkan. Under 2021 introducerade Scania en ny grundläggande

20230525083201

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL
Forts.

Miljöpåverkan
Forts.

onlineutbildning för miljöområdet som finns tillgänglig på 29 språk och är obligatorisk för alla medarbetare. Under 2022 genomgick 36 543 medarbetare utbildningen. Det finns också en mer omfattande chefsutbildning som under 2022 genomgicks av 1 178 chefer.

Scania använder ett internt revisionsprogram som bland annat omfattar ledningsgranskningar för att kontinuerligt utvärdera miljöstyrsystemets processer, metoder och måluppfyllelse.

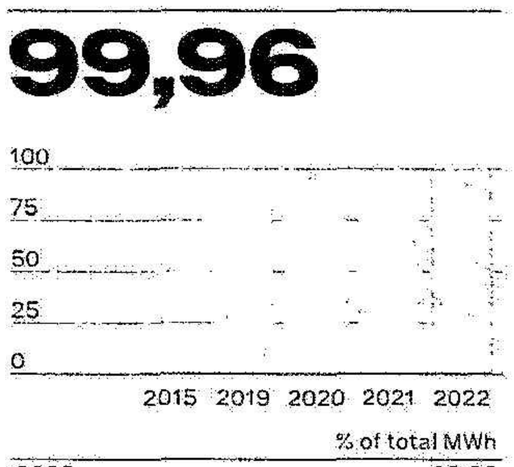
Under 2022 gjordes en riskbedömning och utvärdering av Scanias vattenhantering, för att kartlägga efterlevnaden av EU-taxonomins krav på att inte orsaka väsentlig skada (DNSH, Do No Significant Harm). Mer information finns på sidan 166.

Ett antal åtgärder har vidtagits under 2022 som hjälper oss att uppfylla målen för verksamheten. Ett exempel är samarbetet med det brasilianska bioenergiföretaget Raizen som gör att vi kan använda biometan i den industriella verksamheten i São Paulo och därmed minska utsläppen. Från år 2024 kommer Raizen att förse Scania med biometan som framställs ur lokalt organiskt avfall från sockerrör. Leveranserna kommer att täcka 100 procent av anläggningens bränslebehov och bidra kraftigt till anläggningens och Scanias globala mål för koldioxid-minskning.

Under 2022 inträffade inga olyckor som ledde till betydande skador på miljön eller stora kostnader för sanering.

Fossilfri elektricitet[10]
% av total mWh

99,96



	% of total MWh
2022	99,96
2021	99,96
2020	99,74
2019	95,53
2015	19,33

Under 2022 använde Scanias anläggningar 99,96% procent fossilfri elektricitet. Scania fortsätter att röja upp användningen av fossilfri elektricitet med siktet inställt på 100 procent.

100%
av vår verksamhet ska drivas med fossilfri elektricitet där förutsättningar finns.

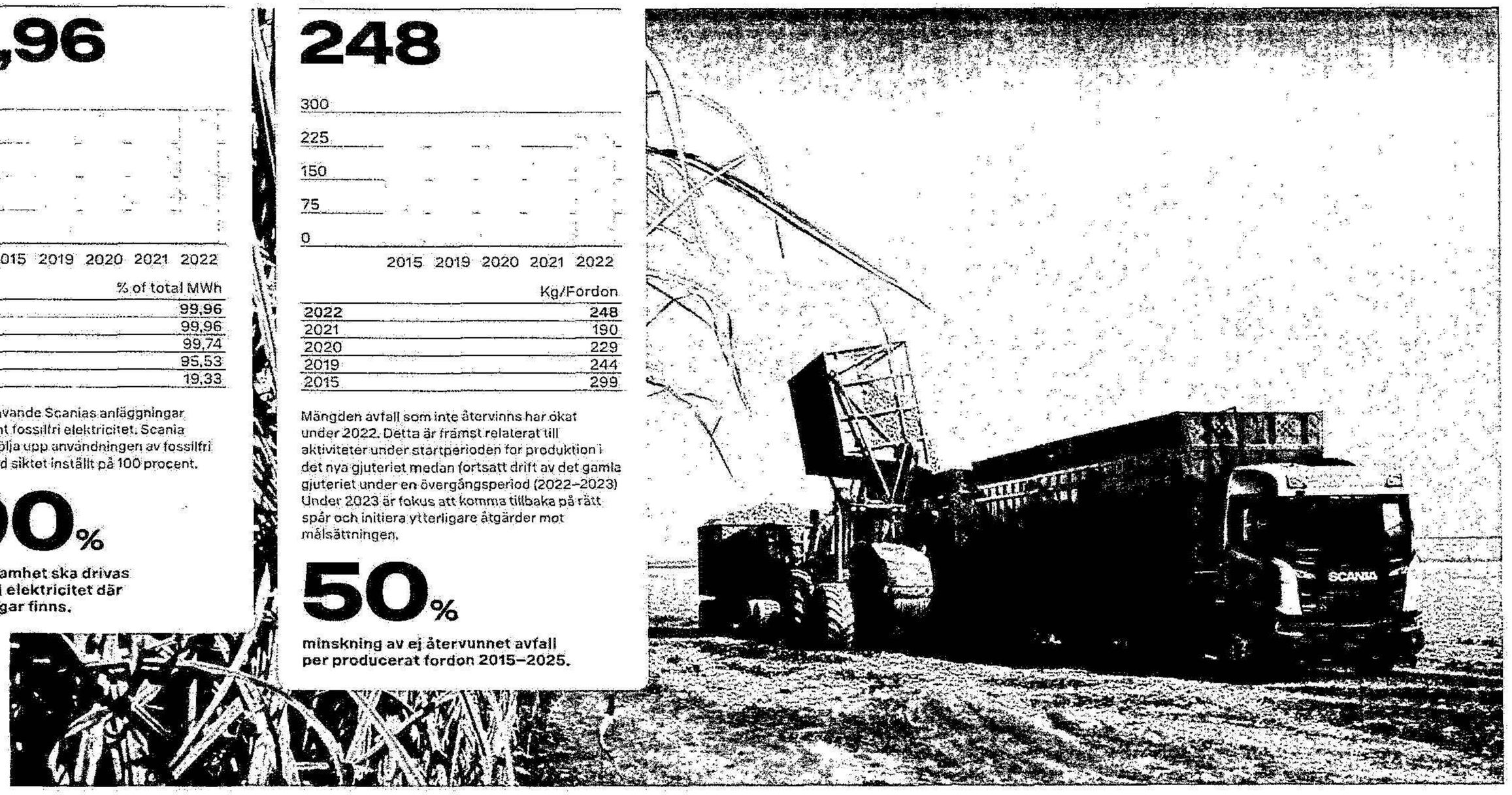
Ej återvunnet avfall[11]
Kg/Fordon

248

	Kg/Fordon
2022	248
2021	190
2020	229
2019	244
2015	299

Mängden avfall som inte återvinns har ökat under 2022. Detta är främst relaterat till aktiviteter under startperioden för produktion i det nya gjuteriet medan fortsatt drift av det gamla gjuteriet under en övergångsperiod (2022–2023) Under 2023 är fokus att komma tillbaka på rätt spår och initiera ytterligare åtgärder mot målsättningen.

50%
minskning av ej återvunnet avfall per producerat fordon 2015–2025.



Definitions:
10. Inköpt och egenproducerad fossilfri elektricitet som andel av totalt använda GWh under ett år vis Scanias produktionsanläggningar och logistikcenter.
11. Mängden avfall skickat för energiåtervinning eller deponering från Scanias industriella anläggningar per producerat fordon. Anläggningarna finns i Södertälje, Luleå, Oskarshamn, Slupsk, Angers, Zwolle, Meppel, Sao Bernardo, Tucumán, Taipei, Kuala Lumpur, Bangalore och Johannesburg.

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL
Forts.

Social hållbarhet

Social hållbarhet har högsta prioritet i Scanias hållbarhetsarbete och den strategiska utvecklingen på området bedrivs i en tvärfunktionell arbetsprocess. Arbetet sker i nära samarbete inom Volkswagen-koncernen och TRATON GROUP, liksom med hjälp av externa specialister.

Vår plan för social hållbarhet (People Sustainability Roadmap) omfattar de prioriterade områden där Scania påverkar människor i olika delar av produkternas livscykel, bland annat hållbara transporter (i enlighet med FN:s Agenda 2030) och mänskliga rättigheter. Vi respekterar och betonar vikten av mänskliga rättigheter i Scanias egen verksamhet och i värdekedjan, i enlighet med FN:s principer för företag och mänskliga rättigheter. Utöver vår policy för mänskliga rättigheter har vi också kompletterande policyer, exempelvis en anställningspolicy.

Vi har identifierat de områden inom mänskliga rättigheter där Scanias påverkan och risk är som störst. Här ingår frågor som sedan årtionden är en naturlig del av Scanias verksamhet, såsom hälsa och säkerhet, anständiga arbetsvillkor, social dialog samt mångfald och inkludering. Scania hanterar frågor inom dessa prioriterade områden antingen med problemspecifika insatser, exempelvis hälso- och säkerhetsarbete och strategier för trafiksäkerhet, eller i särskilda system avsedda för hantering av mänskliga rättigheter.

Hantering av mänskliga rättigheter

Respekten för mänskliga rättigheter vägleder Scanias agerande i hela värdekedjan, vilket bidrar till ett inkluderande och hållbart transportsystem. Med anledning av de snabbt stigande förväntningarna och utökade regelverket på området mänskliga rättigheter genomförde vi under 2022 en tvärfunktionell väsentlighetsanalys, såväl som en ledningsanalys, av Scanias arbetssätt för att efterleva dessa standarder.

Baserat på analysen har de väsentliga frågorna i hela vår värdekedja kartlagts och vi har skapat dels en plan för arbetet framöver, dels ett nytt ramverk för att följa utvecklingen och avvikelserna inom mänskliga rättigheter. Ramverket bygger på tre pelare:

Commit – sätta upp tydliga handlingsplaner för att förbättra policyer och riktlinjer, utveckla mål för utbildning av prioriterade medarbetargrupper såsom efterlevnadsansvariga och chefer på högriskmarknader.

Know – säkerställa att mänskliga rättigheter är ett av underlagen vid beslutsfattande, exempelvis med hjälp av Scanias affärsriskprocess som ständigt vidareutvecklas.

Show – förbättra Scanias förmåga att ta emot klagomål, åtgärda problem och kommunicera, med målet att öka transparensen i frågor om mänskliga rättigheter.

Med implementeringen av den nya tyska lagstiftningen, LkSG (German Supply chain act), om vederbörlig aktsamhet (due diligence) i leveranskedjan som börjar gälla under 2023 innebär att även Volkswagen och TRATON skapar riskbaserade strategier för mänskliga rättigheter. Det öppnar för synergier och gemensamma arbetssätt inom koncernen. Scania deltar i det gemensamma arbetet på gruppnivå och har för 2022 publicerat TRATON:s uttalande om mänskliga rättigheter.

Flera av Scanias väsentliga mänskliga rättighetsfrågor rör rollen som arbetsgivare. På detta område har vi lång erfarenhet och en god grund att stå på, men har identifierat förbättringsbehov vad gäller transparensen och likriktningen globalt.

Scania har en koncernpolicy för arbetsförhållanden som reglerar minimistandarder för exempelvis arbetstid, veckovila, semester och sjukfrånvaro. Policyn innehåller även regler för anställning och uppsägning. Under 2021 utvecklade Scania en onlineutbildning i mänskliga rättigheter som alla medarbetare har tillgång till. Utbildningen ger kunskaper om konceptet mänskliga rättigheter och om Scanias påverkan och ansvar.

Väsentliga frågor för Scania

Kategorier	Väsentliga frågor
Säkerhet	Trafiksäkerhet
	Occupational safety and health
Anständiga arbetsvillkor	Arbetstid, lön och förmåner
	Barn- och ungdomsarbete
	Tvångsarbete och modernt slaveri
Integritet och talan	Social dialog: föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar
	Etisk dataanvändning, artificiell intelligens och teknik
	Klagomåls- och åtgärdsprocess
Mångfald och inkludering	Rättvis omställning
	Diskriminering, trakasserier och lika möjlighet
Ansvarsfull närvaro	Konfliktdrabbade och högriskområden
	Påverkan på samhället
Klimatförändring och miljö	Påverkan på klimat och miljö

20230525083202

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL

Forts.

Hållbarhet i leveranskedjan

Transparens är avgörande för Scanias förmåga att hantera påverkan i leveranskedjan. För att effektivt kunna identifiera och åtgärda hållbarhetsrisker behöver vi veta varifrån materialen i våra produktionsprocesser kommer. Scanias leveranskedja är omfattande och komplex, med mer än 10 000 leverantörer i över 100 länder runtom i världen. Inom Volkswagenkoncernen har vi utvecklat ett gemensamt angreppssätt som ökar vårt inflytande och ökar transparensen inom viktiga områden. Tillsammans med andra aktörer verkar vi också för ökad spårbarhet och transparens i hela fordonsbranschens värdekedja, såväl genom Volkswagenkoncernen och TRATON GROUP, som genom andra intressenter såsom nätverket Drive Sustainability.

Våra leverantörer måste uppfylla hållbarhetskraven i Scanias uppförandekod för leverantörer och alla gällande lokala lagar (den striktare tillämpningen gäller alltid). Uppförandekoden för leverantörer omfattar områden såsom mänskliga rättigheter, arbetsvillkor, hälsa och säkerhet, miljö och korruption. Leverantörerna betygsätts från A till C baserat på deras hållbarhetsarbete och efterlevnad baserat på ett självskattnings-formulär, riskprofiler för respektive land och oberoende granskningar. Målet är att majoriteten av leverantörerna ska ha betyg A och att inga ska ha betyg C. Leverantörer med betyg B följs upp med granskningar och andra kontroller. Nya leverantörer som får betyg C kan inte bli leverantörer till Scania och befintliga sådana leverantörer erbjuds inte nytt avtal.

Inom Volkswagenkoncernen har vi skapat ett hanteringssystem för vederbörlig aktsamhet (due diligence) vid råvaruinköp. Scanias hanteringsprocess bygger på OECD:s riktlinjer och består av hanteringssystemet, riskidentifiering, uppföljning, riskhantering och kommunikation. Utgångspunkten är en kartläggning av hållbarhetsrisken för de olika material Scania använder i produktionen. Vi har identifierat 16 material med hög risk, däribland mineral från konfliktdrabbade områden och koldioxidintensiva material såsom stål.

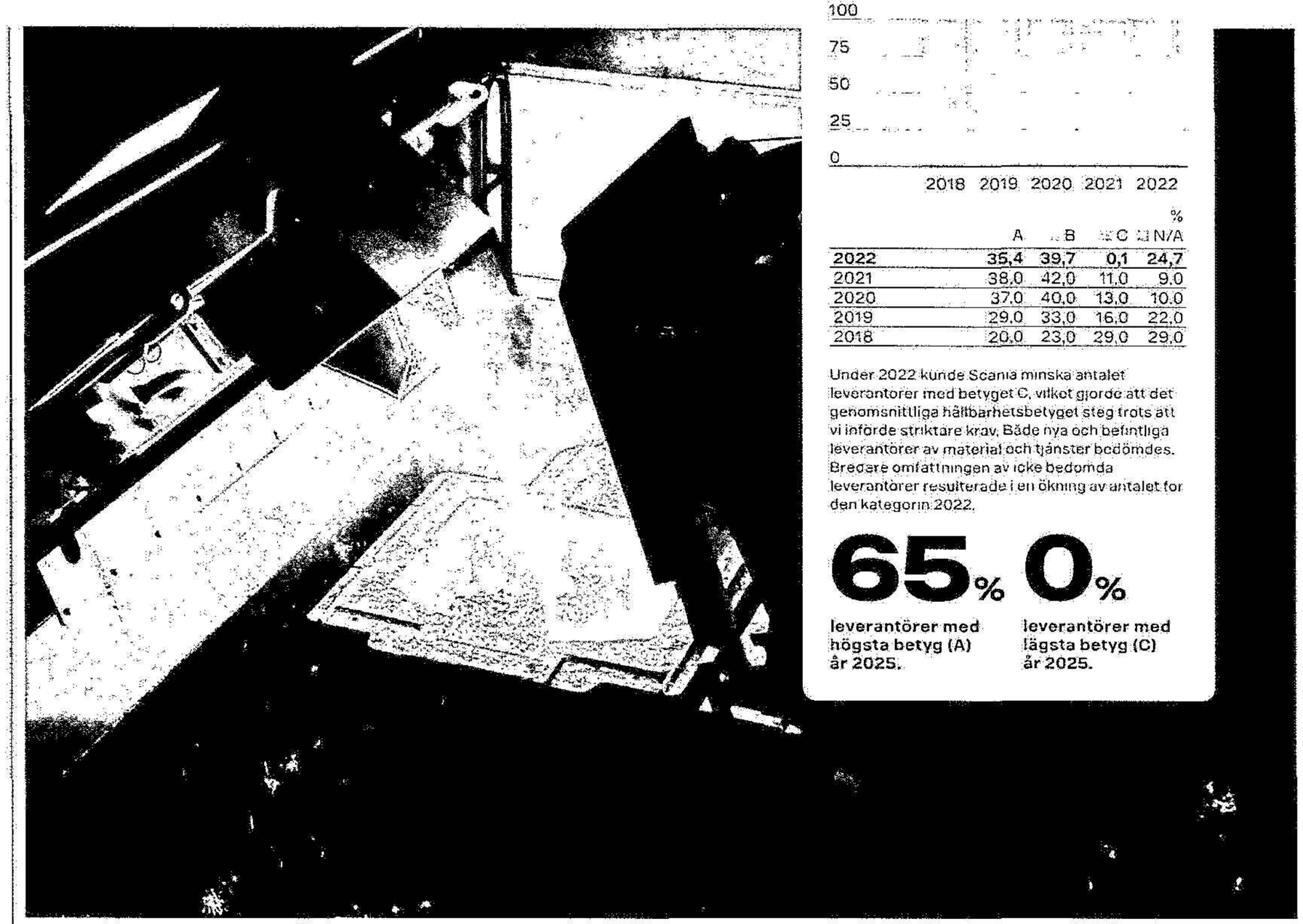
Samarbeten med NGO:er (Non-Governmental organisations), certifierare och andra organisationer är viktiga för att öka transparensen och hållbarheten vad gäller materialen i vår leveranskedja. Ett samarbete som sker genom Volkswagen-koncernen är IRMA (Initiative for Responsible Mining Assurance), som granskar gruvor för att säkerställa efterlevnaden av mänskliga rättigheter.

Genom Volkswagenkoncernen gick Scania under 2022 också med i samarbetet GPSNR (Global Platform for Sustainable Natural Rubber). Gummi är ett av de viktigaste materialen i däck och har länge varit kopplat till brott mot mänskliga rättigheter såsom barnarbete. Partnerskapet med GPSNR hjälper oss att öka spårbarheten och hållbarheten i fordonsbranschens leveranskedja genom att säkerställa att våra däckleverantörer använder gummi från certifierade källor.

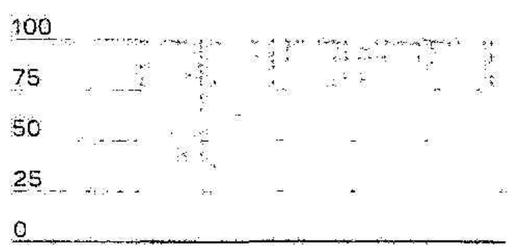
Utvinningen av bauxit för aluminiumframställning är kopplad till brott mot mänskliga rättigheter och har ofta negativ inverkan på ursprungsbefolkningar. Genom partnerskapet med Aluminium Stewardship Initiative kan Scania spåra varifrån leverantörerna köper råvaran och om utvinningen sker hållbart.

Glimmer är en viktig beståndsdel i fordonslack och utvinningen är en manuell process som har haft kopplingar till barnarbete. Scania har gått med i Responsible Mica Initiative för att främja transparensen i leveranskedjan för glimmer och säkerställa att våra lackleverantörer köper in glimmer ansvarsfullt.

→ Läs mer om vårt arbete för hållbarhet i leveranskedjan på sidan 29



Hållbarhetsrisk för leverantörer[12]



	% A	B	C	N/A
2022	35,4	39,7	0,1	24,7
2021	38,0	42,0	11,0	9,0
2020	37,0	40,0	13,0	10,0
2019	29,0	33,0	16,0	22,0
2018	20,0	23,0	29,0	29,0

Under 2022 kunde Scania minska antalet leverantörer med betyget C, vilket gjorde att det genomsnittliga hållbarhetsbetyget steg trots att vi införde striktare krav. Både nya och befintliga leverantörer av material och tjänster bedömdes. Bredare omfattningen av icke bedomda leverantörer resulterade i en ökning av antalet for den kategorin 2022.

65% leverantörer med högsta betyg (A) år 2025.

0% leverantörer med lägsta betyg (C) år 2025.

Definitioner:

12. Betyget baseras på risken i respektive land, en granskningspoäng och att självskattningsformulär. Omfattar nya och befintliga leverantörer av varor och tjänster. Kategorin N/A består av leverantörer som annu inte har bedomts eller har ett ofullständigt självskattningsformulär..

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL
Forts.

Social dialog

Scania anser att goda relationer och social dialog är gynnsamt för såväl arbetsmiljön som företagets resultat. Framför allt är social dialog en viktig förutsättning för att åstadkomma en rättvis omställning i enlighet med Parisavtalet, liksom för Scanias pågående förändringsresa. Både social dialog och rättvis omställning har identifierats som väsentliga mänskliga rättighetsfrågor för Scania.

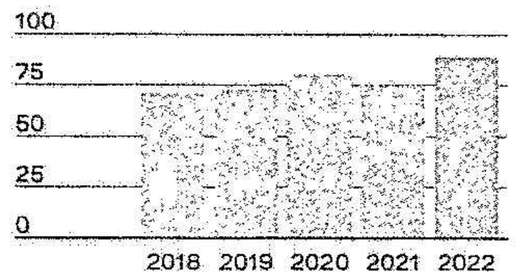
Scania European Committee (SEC) är vårt högsta arbetsrättsliga forum, där vi kontinuerligt informerar och rådfrågar medarbetarrepresentanter från hela världen. Engagemanget från medarbetarrepresentanterna spelar traditionellt en viktig roll i koncernens bolag. SEC har omfattande rätt till inflytande och har utökats till att omfatta representanter från länder utanför EU.

Social dialog är en väsentlig mänsklig rättighetsfråga för Scania och är på många marknader en utmaning i alla delar av värdekedjan. Scania var en av initiativtagarna till Global Deal, ett samarbete på hög nivå mellan länder, organisationer och företag, som hanterar dessa frågor systematiskt. Global Deal arbetar för att uppfylla FN:s Agenda 2030, med fokus på arbetsvillkor och jämlikhet.

Med utgångspunkt i Scanias principer för medarbetarrelationer, och i samarbete med representanter för medarbetarna, har vi skapat Labour Relations Improvement Program, ett workshopbaserat program som förbättrar dialogen mellan chefer och medarbetar-representanter. Programmet finns nu tillgängligt för organisationen och utrullningen planeras i ett projekt som brett utvärderar förbättringspotentialen för medarbetarrelationer.

Kollektivavtal[13]
%

89



	%
2022	**89**
2021	75
2020	80
2019	73
2018	71

Andelen medarbetare som omfattas av kollektivavtal har ökat till 89 procent baserat på information från 45 906 Scaniamedarbetare.

100%

av medarbetarna ska ha möjlighet att ingå kollektivavtal eller på annat sätt föra en konstruktiv dialog.

Definitioner:
13. Andel anställda som omfattas av centrala eller lokala kollektivavtal. För 2022 finns data tillgänglig för 86 procent av Scanias medarbetare. Vi kan för närvarande inte täcka 100 procent på grund av datatillgänglighet

20230525053203

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL
Forts.

Mångfald och inkludering

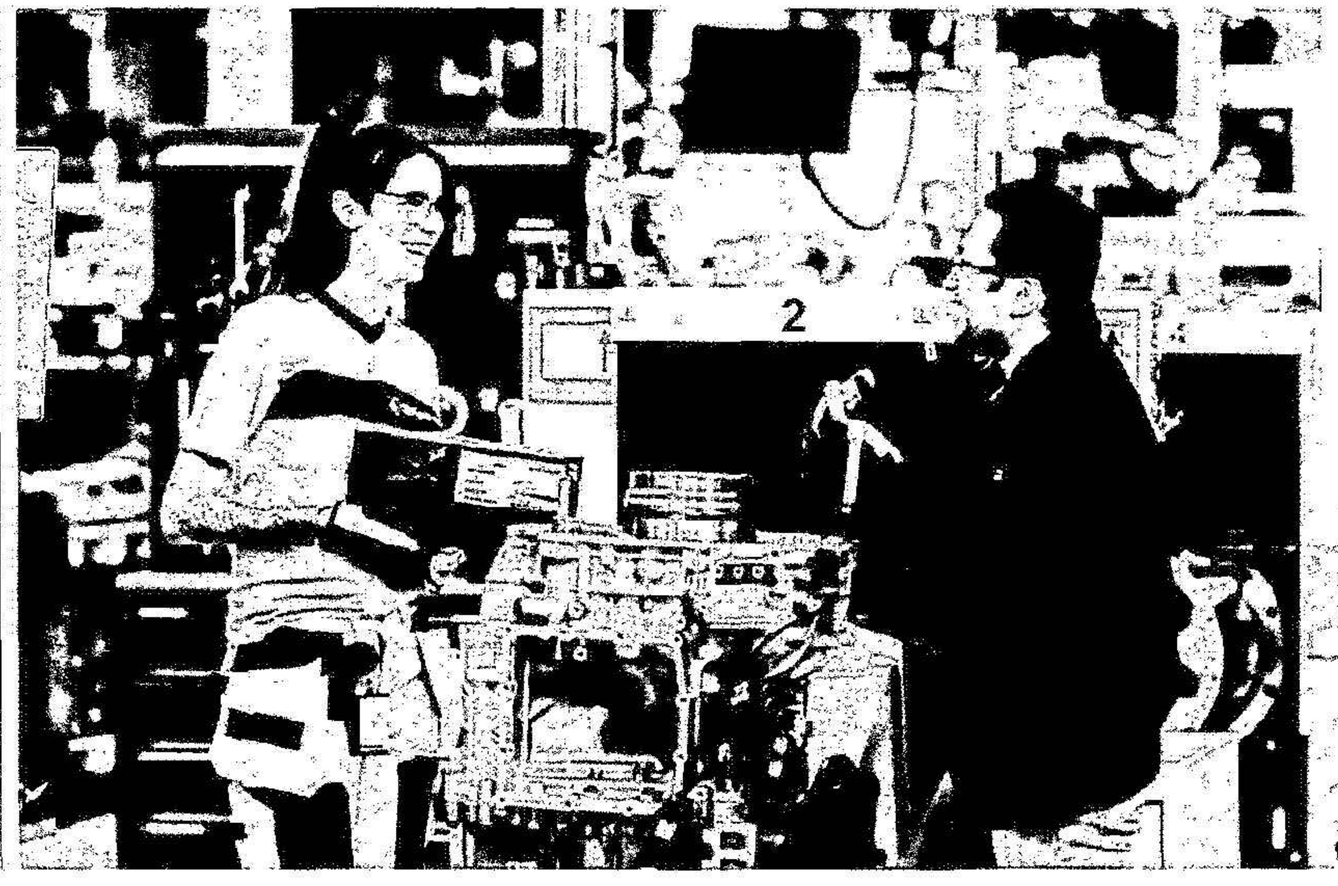
Skill Capture – Scanias program för mångfald och inkludering

Mångfald bland medarbetarna är avgörande för Scanias framgång. En blandning av färdigheter och perspektiv, i kombination med ett tryggt och inkluderande arbetsklimat, är en förutsättning för att Scania ska kunna leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Programmet Skill Capture är vårt svar på utmaningarna som kommer med omställningen.

Skill Capture är avsett att bredda vår horisont till att omfatta fler typer av mångfald, inte bara kön och kulturell bakgrund, utan även personlighet och erfarenhet. Programmet hjälper också Scania att bli mer inkluderande. Det används på alla nivåer i organisationen och omfattar hela processen från uppmärksammande av ett problem till åtgärd. Vi utvecklar kontinuerligt vår företagskultur och utformar strategin för mångfald med hjälp av det samlade kunnande som finns inom organisationen. För att sprida kunskaperna brett utbildar vi både chefer och medarbetare i programmet.

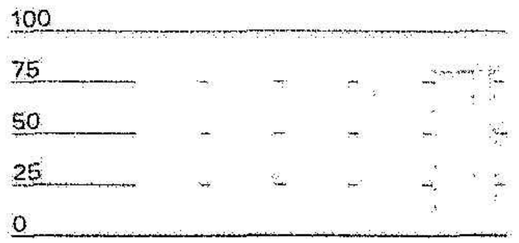
Alla ledningsgrupper i organisationen genomgår Skill Capture Initial Lab i syfte att öka medvetenheten om mångfald och inkludering. Ledningsgrupperna skapar här en lokal handlingsplan som anger vilka frågor deras enhet ska fokusera på, för att skapa värde genom handling. Till hjälp finns ambassadörer för Skill Capture som arbetar nära ledningsgrupperna.

Åtgärderna som anges i den lokala handlingsplanen följs sedan upp och avrapporteras två gånger per år i ett så kallat återbesök. Återbesöken är en strukturerad process för att säkerställa att åtgärder vidtas och för att mäta engagemanget. Det hjälper oss att identifiera var ytterligare insatser behövs, men även föredömen för organisationen. Återbesök som avrapporterats de senaste 12 månaderna visar att ledningsgrupperna världen över har fokuserat på rekryteringsprocesser, medvetenhet om mångfald och inkludering, mentorskap, könsfördelning och inkluderande beteende. I återbesöksprocessen finns också möjlighet för insamling av lokala åtgärder som sprids i organisationen som bästa praxis (best practice).



Mångfald och inkludering[14]

81



2022	81
2021	81
2020	80
2019	79

51 314 medarbetare hade möjlighet att delta i 2022 års medarbetarundersökning (Employee Satisfaction Barometer). Svarsfrekvensen var 84 procent, vilket var en ökning jämfört med tidigare år.

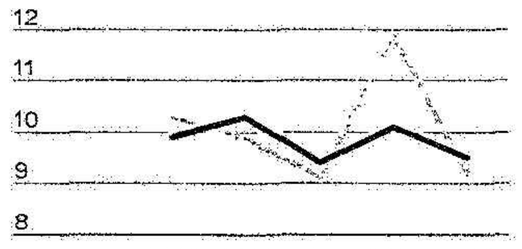
>85

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

Jämställda möjligheter[15]

— Kvinnor — Män

9,50 9,20



	— Woman	— Man
2022	9,50	9,20
2021	10,10	11,90
2020	9,40	9,10
2019	10,30	9,88
2018	9,90	10,31

Årets resultat visar en skillnad på 0,3% mellan män och kvinnor i ledningen jämfört med den totala personalpopulationen. Det är en minskning från föregående år och en positiv förändring mot målet. Arbetet fortsätter med analys för att säkra vår förståelse av grundorsaken, liksom andra initiativ inom mångfald och inkludering.

JÄMSTÄLLDA

möjligheter för män och kvinnor att få en chefsbefattning.

Definitioner:

14. Medarbetarnas uppfattning om Scanias klimat för mångfald och inkludering, från den årliga medarbetarundersökningen. Nyckeltalet är ett viktat resultat av tre frågor gällande de anställdas uppfattning om mångfald och inkludering på arbetsplatsen. Läs mer på sidan 156.
15. Andel kvinnliga respektive manliga chefer i förhållande till totalt antal kvinnliga respektive manliga medarbetare. Omfattar samtliga marknader där Scania har verksamhet.

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL
Forts.

Hälsa och säkerhet

Som en naturlig del av Scanias hållbarhetsarbete är medarbetarnas hälsa och säkerhet inte bara en väsentlig fråga, utan ett område med högsta prioritet. Vårt mål är att upprätthålla och främja säkerheten, hälsan och välmående på arbetet för alla medarbetare och för besökare vid våra anläggningar i enlighet med våra principer och kärnvärden. Vi eftersträvar en hållbar arbetsplats och en säker, hälsosam arbetsmiljö. Vi ska efterleva alla gällande lagar och regler upprättade av nationella myndigheter såväl som Scanias egna mål.

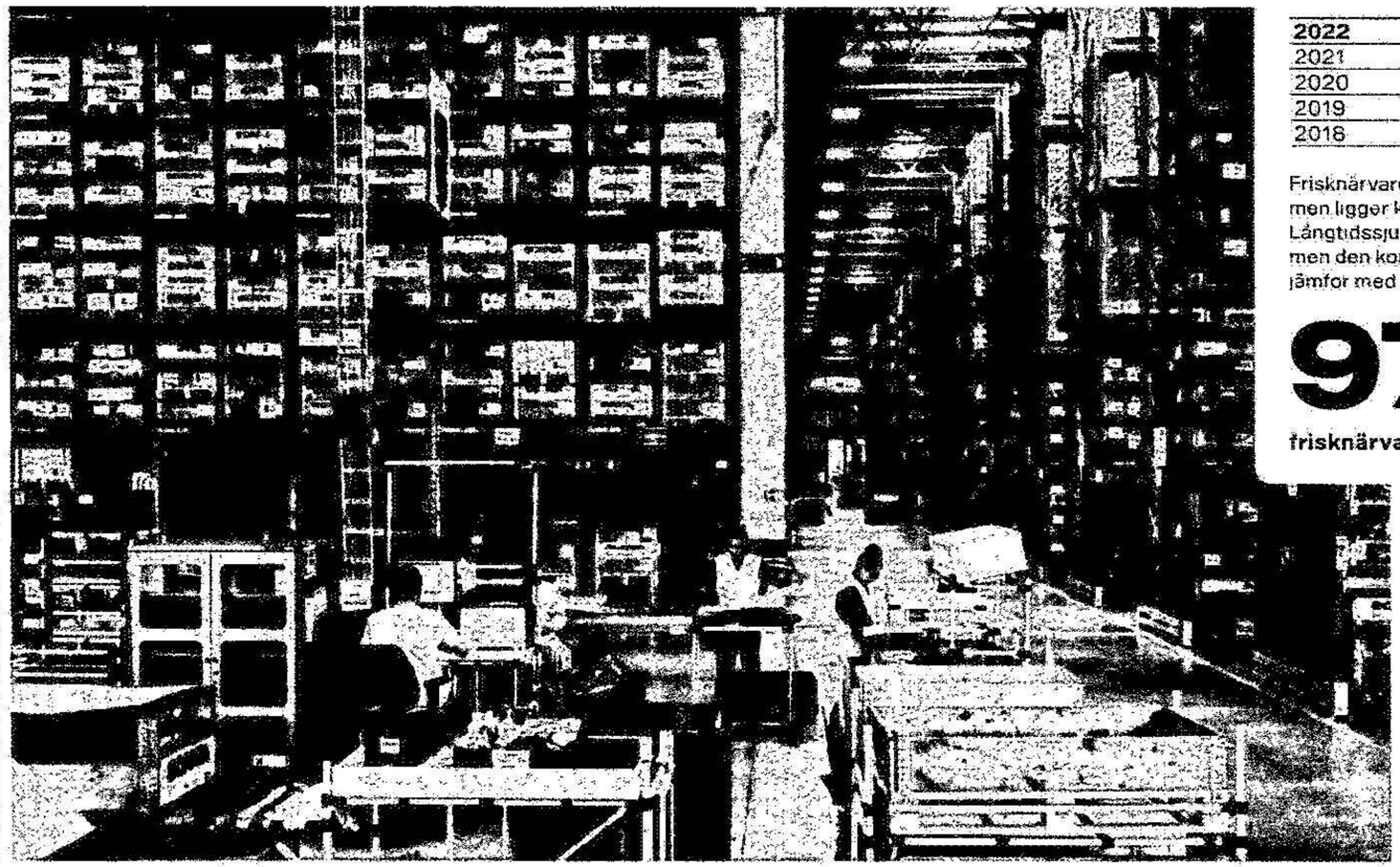
För att förbli en arbetsgivare av högsta klass med de bästa medarbetarna ska alla våra aktiviteter utgå från principen: "Med goda arbetsförhållanden kan alla skador och hälsoproblem undvikas".

Hållbarhet var temat för 2022/2023 års upplaga av Top Team, Scanias globala tävling för servicetekniker. Vid de regionala finalerna fick alla deltagare möjlighet att stärka sin medvetenhet och kunskap om hälsa och säkerhet i verkstaden.

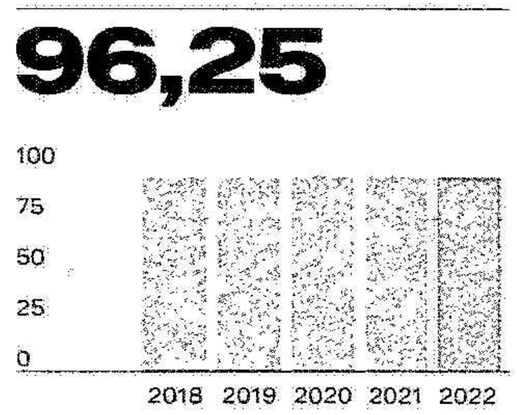
Scanias hälso- och säkerhetspolicy är vårt globala vägledande dokument som också ligger till grund för ledningssystemet. Scania utvecklar ett globalt ledningssystem som ska uppfylla kraven enligt ISO 45001.

Hälso- och säkerhetspolicyn är inte bara till för att förhindra skador och ohälsa, utan också att skapa goda arbetsförhållanden.

Utöver policyn har Scania också riktlinjer för hälsa och säkerhet som beskriver grundförutsättningarna för en säker och hälsosam arbetsplats. Dessa stöddokument styr allt hälso- och säkerhetsarbete i organisationen. Stöddokumenten är uppdelade i på 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 ständiga förbättringar är centralt. Som en följd av vår översyn inom mänskliga rättigheter kommer hälsa och säkerhet att ingå som en del av planen för mänskliga rättigheter, med inriktning främst på ökad insyn, tillförlitlig data och förbättrad metodik och transparens, exempelvis vid hanteringen av incidenter. Analysen av våra allvarligaste olyckor visar att incidenter där medarbetare fastnat eller klämts är vanligast följt av incidenter där medarbetare har snubblat, halkat eller ramlat. Olyckor genom kontakt med elström har ökat under året vilket har genererat aktiviteter i olika delar av organisationen.



Frisknärvaro[16]
%

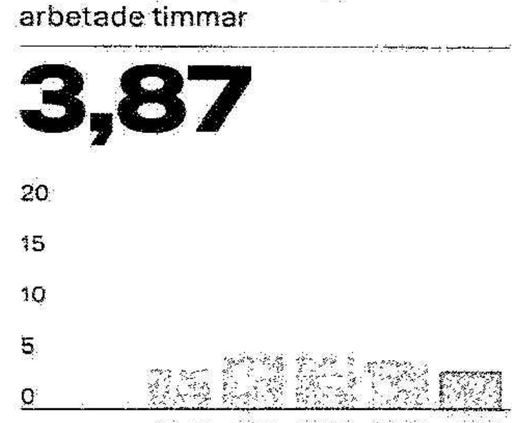


	%
2022	**96,25**
2021	96,54
2020	96,41
2019	96,53
2018	96,25

Frisknärvaron har minskat något sedan förra året men ligger kvar på en hög nivå och nära målet. Långtidssjukskrivningarna har minskat i Sverige men den kortsiktiga sjukfrånvaron har ökat om vi jämför med tidigare år.

97%
frisknärvaro.

Olyckor med sjukfrånvaro[17]
Antalet olyckor per miljon arbetade timmar



Antalet olyckor per miljon arbetade timmar	
2022	**3,87**
2021	4,90
2020	5,30
2019	5,40
2018	4,10

Olyckorna fortsätter att minska. Implementeringen av "riskobservationer" i systemet TIA har gett Scania ännu mer data att analysera för att minska risken i arbetsmiljön.

5
eller färre olyckor per miljon arbetade timmar.

Definitioner:
16. Närvarotimmar i förhållande till totalt antal arbetstimmar för Scanias enheter globalt och alla anställda.
17. Totalt antal arbetsrelaterade olyckor med Scaniamedarbetare med efterföljande sjukfrånvaro per 1 miljon arbetstimmar. Omfattar Scanias verksamhet i Sverige och den industriella verksamheten inklusive regionala produktcenter och logistikcenter.

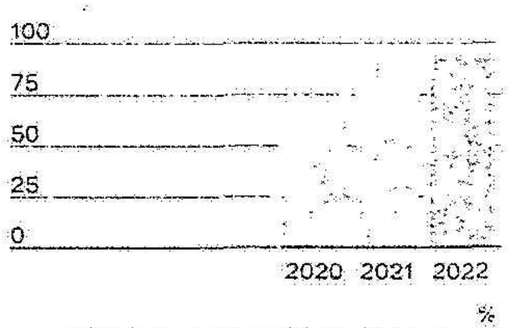
20230525063204

HÅLLBARHETSSTYRNING OCH NYCKELTAL

Forts.

Utbildning i uppförandekod[18]
Andel utbildade medarbetare

93



	%
2022	93
2021	94
2020	61

49 526 av medarbetarna har genomgått utbildningen, vilket motsvarar 93 procent. Utbildningen är obligatorisk för samtliga medarbetare och ska repeteras vartannat eller vart fjärde år beroende på arbetsuppgift.

100%

av medarbetarna har utbildats i Scanias uppförandekod.

Affärsetik

Scania har nolltolerans mot korruption och oetiska affärsmetoder. Vi ingår i FN:s företagsnätverk Global Compact och följer dess tio principer. Scania är också stödjande medlem i Institutet Mot Mutor och medlem i Transparency Internationals svenska näringslivsforum, Business Integrity Forum.

Kommunikation och medarbetarutbildning är avgörande delar av Scanias förebyggande arbete för efterlevnad och hållbarhet på alla nivåer i organisationen. Vi anordnar regelbundet utbildningar, på plats och online, på temat efterlevnad. Här ingår utbildningar i Scanias uppförandekod, som anger hur vi agerar med integritet. Uppförandekodsutbildningen är obligatorisk för alla medarbetare och ska repeteras regelbundet – för tjänstemän vartannat år och för produktionsanställda arbetare vart fjärde år. Vi anordnar utbildningar för att stärka efterlevnaden inom områdena korruption, pengatvätt, antitrust, mänskliga rättigheter och visselblåsning. Vi har också särskilda efterlevnads- och integritetsutbildningar för medarbetare på nyckelpositioner såsom ledningsgrupperna för enheter och funktioner. Målgruppen för respektive utbildning avgörs av medarbetarnas riskexponering. Under 2023 kommer en uppdaterad onlineutbildning i Scanias uppförandekod att rullas ut. I november 2022 lanserade vi en ny onlineutbildning i korruption som är obligatorisk för tjänstemän och finns tillgänglig på 33 språk.

Ett annat verktyg i Scanias affärsetiska arbete är visselblåsarsystemet. För att undvika eller minimera risken för överträdelser av interna och externa regler och lagar är det viktigt att tidigt identifiera potentiella överträdelser som begås av medarbetare, leverantörer, affärspartners eller andra externa parter. Det gör att vi kan utreda och stoppa överträdelserna och vid behov vidta disciplinära åtgärder. Det finns flera interna och externa visselblåsarkanaler dit man kan rapportera misstänkta överträdelser av etiska regler och mänskliga rättigheter. Det finns också etablerade rutiner för internutredningar. Internutredningar görs i enlighet med gällande lagar och i samarbete med den ansvariga enheten och inleds endast efter noggrann granskning av fakta och när det finns rimlig grund att anta att en överträdelse har begåtts. Visselblåsarsystemet är utformat för att ge bästa möjliga skydd för såväl visselblåsare som anklagade. Alla inblandade förutsätts vara oskyldiga tills motsatsen är bevisad. Lämpliga disciplinära och förebyggande åtgärder vidtas om möjligt genom en förutbestämd process. Under 2022 tog Scania emot 63 tips, av vilka ungefär 30 procent utreddes vidare som potentiellt allvarliga regel-överträdelser. Av utredningarna som gjordes under året ledde 5 procent till disciplinära åtgärder.

Definitioner:

18. Scania har flera olika utbildningar i affärsetik, både online och på plats. Nyckeltalet baseras på det ackumulerade antalet medarbetare som har utbildats i Scanias uppförandekod.

HÅLLBARHETS- OCH ESG-UPPLYSNINGAR

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Utsläpp[1]								
Scope 1: Direkta växthusgasutsläpp, 1 000 ton koldioxidekvivalenter	77,5	76,5	74,0	89,1	92,3	94,6	93,3	95,2
Scope 2: Indirekta växthusgasutsläpp, 1 000 ton koldioxidekvivalenter	19,9	20,0	19,1	39,5	41,4	43,6	58,0	80,2
Totala utsläpp, scope 1 och 2	97,4	96,4	93,1	128,6	133,7	138,2	151,3	175,4
Per fordon, scope 1 och 2	1,11	1,04	1,29	1,33	1,32	1,44	1,80	2,21
Scope 3: Växthusgasutsläpp i värdekedjan, 1 000 ton koldioxidekvivalenter	134 400	144 539	113 596	141 988	158 958	144 332	125 450	120 866
Övriga utsläpp (out of scope), 1 000 ton koldioxidekvivalenter	12,0	11,5	7,5	5,2	5,2	2,5	2,3	2,3
Kväveoxid från motortester, ton	36,2	37,5	31,5	36,0	42,00	46,0	43,0	47,0
Svaveloxid från motortester, ton	<0 1	<0 1	<0 1	<0 1	<0 1	<0 1	<0 1	0,13
Flyktiga organiska föreningar (VOC), ton	335	297	261	353	417	314	241	238
Flyktiga organiska föreningar (VOC), kg/fordon	3,80	3,20	3,60	3,60	4,10	3,30	2,90	3,00
Ozonnedbrytande ämnen (ODS)								
Klorfluorföreningar i installationer, kg	0	0	0	0	0	0	0	0
Antal producerade fordon	88 142	92 718	72 356	96 995	101 375	95 781	83 940	79 346
Energi								
Elektricitet, gigajoule [2]	2 125 419	2 045 257	1 822 198	2 038 662	2 079 614	2 056 103	1 952 850	1 914 909
Fjärrvärme, gigajoule	471 452	515 307	392 555	449 555	413 851	400 845	413 534	388 424
Fossilbränsle, gigajoule	1 161 484	1 138 981	1 093 821	1 295 790	1 334 412	1 385 867	1 368 690	1 391 778
Förnybara bränslen, gigajoule	154 691	148 036	84 609	57 036	58 190	21 723	22 508	22 590
Totalt, gigajoule	3 912 571	3 847 582	3 393 183	3 841 042	3 886 067	3 864 537	3 757 582	3 717 701
Per fordon, gigajoule	44,4	41,5	46,8	39,6	38,3	40,3	44,8	46,9
Vatten								
Inköpt kommunalt vatten, miljoner liter	484	477	401	497	484	443	521	409
Grundvatten, miljoner liter	128	126	141	154	182	173	165	163
Totalt, miljoner liter	611	602	543	651	666	616	686	571
Per fordon, m^3	6,90	6,5	7,48	6,71	6,57	6,43	8,18	7,20
Ytvatten (för genomströmningskylning), miljoner liter	4 305	4 633	4 589	4 525	4 957	5 031	4 549	3 104

20230525053205

HÅLLBARHETS- OCH ESG-UPPLYSNINGAR

Forts.

	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Avfall [1), 3)]								
Icke farligt avfall skickat för materialåtervinning, ton	101 638	107 038	83 249	104 300	107 500	96 000	87 250	81 300
Farligt avfall skickat för materialåtervinning, ton	3 164	2 629	2 158	3 100	3 500	3 650	3 600	3 200
Icke farligt avfall skickat för förbränning med energiåtervinning, ton	8 007	8 921	8 171	10 300	11 700	10 850	11 850	9 700
Farligt avfall skickat för förbränning med energiåtervinning, ton	3 968	3 788	3 158	6 800	4 800	5 950	5 500	6 200
Icke farligt avfall skickat för deponering, ton	2 234	1 577	2 720	3 300	3 000	2 700	2 550	2 900
Farligt avfall skickat för deponering, ton[4)]	8 113	3 677	2 972	3 400	3 900	3 450	3 950	6 100
Totalt, ton	127 124	127 630	102 428	131 200	134 400	122 600	114 700	109 400
Per fordon, ton	1,44	1,38	1,41	1,35	1,33	1,28	1,37	1,38
Hälsa och säkerhet								
Antal medarbetare som omfattas av hanteringssystem för hälsa och säkerhet	28 420	30 411	28 017	27 087	26 209	23 232	21 326	
Andel medarbetare som omfattas av hanteringssystem för hälsa och säkerhet	53%	60%	59%	56%	55%	53%	51%	
Antal dödsfall orsakade av arbetsskada	0	1	0	1	1	1	0	
Antal arbetsskador som lett till sjukfrånvaro	171	218	222	226	173	294	319	
Antal arbetsskador som lett till sjukfrånvaro per miljon arbetstimmar	3,87	4,9	5,25	5,4	4,1	8,99	8,6	
Antal arbetstimmar	44 133 478	44 927 568	42 276 577	41 759 830	41 866 453	32 670 306	37 040 113	
Antal anställda [5)]	53 309	50 709	47 889	48 329	47 548	43 866	41 545	
Hållbarhetsbedömning av leverantörer								
Andel nya leverantörer som granskats i enlighet med hållbarhetskriterier	100%	100%	100%	100%	100%	Data ej tillgänglig	Data ej tillgänglig	
Affärsetik								
Verksamheter som bedömts avseende korruptionsrisk [6)]	100%	100%	100%					

1) Metriskt ton används för ton. För utsläpp från scope 2 tillämpas marknadsbaserad metod.
2) Under 2022 såldes 8 017 GJ egenproducerad el.
3) 100% av avfallet skickas för återvinning och bortskaffande utanför anläggningen. Avloppsvatten är exkluderat.
4) 3.8 ton av farligt avfall som skickas till deponering skickas till förbränning utan energiåtervinning.
5) Omfattar både heltidsanställda och tillfälligt anställda men exkluderar konsulter.
6) Global riskbedömning genomförs vartannat år och gäller under en 2-årsperiod.

REDOVISNINGSPRINCIPER

Redovisningsperioden är 1 januari 2022 till 31 december 2022. Scanias redovisning har upprättats i enlighet med GRI:s (Global Reporting Initiative) standarder.

Även om det inte har skett några förändringar av våra övergripande väsentliga områden har vår GRI-rapportering uppdaterats för att bättre återspegla vår väsentlighetsanalys och inkluderar ytterligare områden jämfört med 2021 års rapport. Hållbarhetsdata och -upplysningar redovisas månatligen, kvartalsvis eller årligen med olika rapporteringsverktyg. Scanias målsättning är att ha global, kvalitetssäkrad data som linjerar med vår finansiella rapportering, att utöka hållbarhetsredovisningen och att förbättra kvaliteten på inhämtad data. Som grundregel redovisar Scania utfall och mätetal externt endast när informationen håller rimlig kvalitet.

Basår och omfattning är baserat på kvalitet på och tillgången till data om inget annat anges. Definitioner av hållbarhetsnyckeltalen (sidan 145–155) finns i anslutning till respektive graf, med kompletterande information i detta avsnitt. Samma definitioner gäller för talen på sidan 156–157 om inget annat anges. Inom hållbarhetsredovisningen hänvisar vi till vår industriella verksamhet (omfattar produktionsanläggningar, forskning och utveckling och logistik) eller vår kommersiella verksamhet som täcker de kommersiella enheterna om inget annat anges. Nya förvärv ingår i hållbarhetsredovisningen genom verksamhetens regelbundna rapporteringsstruktur.

Miljödata

Scania använder huvudsakligen ett tredjeparts rapporteringsverktyg, Quentic, för att inhämta data om koldioxidutsläpp från scope 1 och 2, avfallshantering samt energi- och vattenanvändning. Information om utsläppskällor och mer detaljerad data rapporteras årligen av enheterna och konsolideras centralt.

Data samlas endast in från enheter – produktionsanläggningar, forsknings- och utvecklingsanläggningar och regionala produktcenter – som ägs eller kontrolleras av Scania om inget annat anges. Utöver detta samlas avfallsdata även in från alla logistikcentra eftersom avfall utgör ett väsentligt område inom Scanias logistik.

Avfall som genereras av Scania hanteras av en tredje part där vissa krav och villkor ingår i avtalet mellan leverantören och Scania. Leverantören ansvarar för att tjänsten utförs med omsorg och i enlighet med avtal samt lagar och förordningar och även för att inneha tillstånd och licenser som behövs för att uppfylla uppdraget.

Uppgifterna om energisiffror på sidan 156 innehåller data från både industriell och kommersiell verksamhet sedan 2022. Uppgifter från tidigare år har räknats om. Data för CO_2-utsläpp från scope 1 och 2 samlas också in från all kommersiell verksamhet.

Scania beräknar och redovisar växthusgasutsläpp från scope 1,2 och 3 i enlighet med GHG-protokollet Corporate Standard. Konsolidering görs med den verksamhetsbaserade metoden. Scania redovisar i koldioxidekvivalenter inklusive koldioxid (CO_2), metan (CH4), kvävedioxid (N20) och vätefluorkarboner (HFC:er). Utsläpp inom scope 1 och utsläpp som inte omfattas av något scope (direkta biogena koldioxidutsläpp) beräknas med hjälp av utsläppsfaktorer, omvandlingsfaktorer och GWP-faktorer från IPCC enligt 2006 IPCC Guidelines, AR4, 2007. För metan och kvävedioxid används AR5, 2014. Utöver detta används utsläppsfaktorer från IEA (2018) för beräkning av utsläpp från inköpt elektricitet och värme. För fjärrvärme i Sverige används utsläppsfaktorer från Energiföretagen Sverige (Fjärrvärmens lokala miljövärden 2021).

Scope 1 och 2

Utsläpp från scope 1 och 2 samlas in från produktion, logistik, forskning och utveckling och kommersiell verksamhet om inget annat anges.

På grund av datatillgänglighet för 2022, har siffror för den kommersiella verksamheten uppskattas utifrån siffrorna från 2021 med en ökning på 5 procent. Den beräknade ökningen är baserat på att aktivitetsnivån i verksamheten var mindre påverkad av covid-19 under 2022 än för 2021. Basårsutsläpp inom scope 1 och 2 har räknats om på grund av strukturförändringar (förvärv) och förbättringar av noggrannheten i aktivitetsdata. Effekten av detta resulterade i 5 procents ökning av utsläppen från 2015.

Utsläppen inom scope 2 beräknas med hjälp av den marknadsbaserade metoden. Om leverantörsspecifika uppgifter inte finns tillgängliga har genomsnittliga nätemissionsfaktorer tillämpats i enlighet med GHG-protokollets scope 2-vägledning. För att undvika dubbelräkning räknas egenproducerad energi endast vid förbrukning och energiintensiteten beräknas genom att dela den totala energiförbrukningen med det totala antalet producerade fordon under räkenskapsåret.

Scania köper in fossilfri el till alla anläggningar inom den industriella verksamheten och beräkningar görs med den marknadsbaserade metoden. Utöver detta köps fossilfri el in till de regionala produktcentren i Indien, Malaysia och Sydafrika. Genomsnittliga nätemissionsfaktorer används där elmarknaden inte är fullt avreglerad och där tillgången till fossilfri el i nätet är begränsad. På grund av svårigheter med att få in utsläppsfaktorer från samtliga energileverantörer till vårt försäljningsnät kan vi i nuläget inte rapportera detta separat för hela koncernen.

Scope 3

Utsläppen inom scope 3 beräknas i enlighet med GHG-protokollets redovisningsstandard Corporate Value Chain Accounting and Reporting standard. Summan av scope 3-utsläppen omfattar inte kategori 8 (uppströms leasade tillgångar), kategori 10 (bearbetning av sålda produkter) eller kategori 15 (investeringar). Den aktivitetsdata som används för GHG-beräkningarna baseras på fakturering, realtidsdata, modeller och data rapporterad av leverantörer. Vid behov har vi gjort antaganden och uppskattningar, vanligtvis baserat på historisk data. GHG-utsläppsberäkningar har i allmänhet en inneboende osäkerhet på grund av mätmetoderna, ofullständig vetenskaplig kunskap om utsläppsfaktorer och avsaknad av specifik data, vilket innebär att det krävs uppskattningar och antaganden.

För utsläppsberäkningarna inom scope 3 kategori 1 (inköpta varor och tjänster) har ett antal referensfordon för livscykelutsläpp valts ut bland de producerade specifikationerna för Scania lastbil och buss. Från och med årets redovisning ingår även Power solutions, Spare Parts och Intermediate Vehicle Products i beräkningen. Hänsyn tas numera också till skillnader i koldioxidintensiteten i produktionen i olika regioner. Uppdateringar har gjorts för att inkludera ytterligare koldioxidpåverkan från indirekta leverantörer inom exempelvis IT, förbrukningsmaterial, emballage och handelsvaror.

Kategori 11 står för majoriteten av Scanias växthusgasutsläpp inom scope 3 (värdekedjan), vilket innebär att ändringar inom denna kategori får stor påverkan på de redovisade värdena. En ny metod gör att vi kan redovisa värden med början 2015 (scope 3-redovisningen började tidigare 2018). Utsläpp inom scope 3 kategori 11 (utsläpp av koldioxidekvivalenter från produkter) beräknas för alla lastbilar och bussar producerade av Scania globalt under ett kalenderår. Från och med årets redovisning ingår även Power solutions och Intermediate Vehicle Products.

REDOVISNINGSPRINCIPER
Forts.

Science Based Target scope 3
Inom scope 3 kategori 11 har Scania ett godkänt science-based target som är i linje med ett under 2 grader scenario som anges i Parisavtalet, godkänt och i enlighet med Science Based Targets initiativet (se sidan 145). Detta nyckeltal beräknas på ett livscykelperspektiv (Well-to-Wheel) som koldioxidekvivalenter per fordonskilometer (intensitetsmål). Utsläppen beräknas utifrån driftdata från uppkopplade Scaniafordon och verkstadsavläsningar. Basvärdet är för samtliga fordon producerade 2015. 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.

Huvudsakliga förändringar jämfört med tidigare år:
- Beräkningsmetoden och omfattningen för Scanias utsläpp av koldioxidekvivalenter inom GHG-protokollets scope 3 kategori 1 (inköpta varor och tjänster) och scope 3 kategori 11 (användning av sålda produkter) har under 2022 uppdaterats för samtliga redovisade år.
- Utsläppen för För scope 1- och scope 2, referensscenario och 2015 utsläppen räknades om under 2022 på grund av nya förvärv och förbättrad datakvalitet.

Hållbarhetsbedömda leverantörer
Omfattar bedömning av alla nya och befintliga leverantörer av delar och tjänster inom områdena arbetsvillkor och mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet, affärsetik, miljö, leverantörshantering och ansvarsfulla inköp av råvaror. Kategori N/A (otillgänglig) består av leverantörer med otillräckliga uppgifter och från 2022 även leverantörer med ofullständiga SAQ.

Hälsa, säkerhet och medarbetare
Omfattningen av medarbetardata varierar. I allmänhet vid hänvisning till Scanias medarbetare inom hållbarhets rapporten, ingår heltids- och visstidsanställda men konsulter exkluderas om inte annat anges (se figur på sidan 157). Inom Scanias finansiella rapportering (se sidan 109) ingår heltids- och deltidsanställda liksom konsulter. Alla uppgifter om antal anställda samlas in genom det finansiella rapporteringssystemet (HFM) och hela personalstyrkan räknas, snarare än enbart heltidsanställda för att beräkna antalet.

Hälsa och säkerhet
Information om antalet arbetsolyckor kommer från vår industriella verksamhet, inklusive regionala produktcenter och logistikcenter samt verksamheten i Sverige. Olyckor rapporteras i vårt särskilda incident- och riskhanteringssystem TIA. För några enheter som ännu inte omfattas av TIA inhämtas data från Scanias's finansiella rapporteringssystem. Tidigare har data endast inhämtats från det finansiella rapporteringssystemet. I fortsättningen kommer att TIA att användas eftersom det ger en högre datakvalitet och bättre uppföljnings-möjligheter. Antalet dödliga olyckor gäller Scanias medarbetare i den globala organisationen inklusive det ägda försäljningsnätet. Denna information inhämtas manuellt från marknaderna.

Data om frisknärvaro inhämtas från HFM från Scanias globala verksamhet. Antalet arbetade timmar bygger på data från den industriella verksamheten. Ambitionen är att lämna en fullständig redovisning kommande år.

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

Mångfald och inkludering
Data om mångfald och inkludering samlas in genom det finansiella rapporteringssystemet HFM och genom vår årligwa medarbetarundersökning. Under 2022 skickades enkäten ut till 51 314 Scaniamedarbetare, varav 84 procent svarade. Nyckeltalet för mångfald och inkludering baseras på snittvärdet för svaren på tre frågor:

- På min avdelning behandlas alla medarbetare likvärdigt.
- Jag tycker att vi har mångfald på avdelningen, det vill säga att vi är en blandning av människor med olika erfarenhet och bakgrund.
- På min avdelning drar vi nytta av skillnaderna mellan olika medarbetare, det vill säga att vår kultur tar hänsyn till och uppmuntrar alla perspektiv.

HÅLLBARHETSINDEX

Hållbarhet är en självklar del av det dagliga arbetet på Scania. Vi eftersträvar en transparent hållbarhets-redovisning, med målet att ge våra intressenter regelbunden och relevant information om Scanias hållbarhetsarbete.

Väsentlighetsanalys och dialog med intressenter

Väsentlighetsanalysen är en del Scanias strategiska arbete och det kontinuerliga förbättringsarbetet. Vi har en ständig dialog med intressenter såsom samarbetspartners, leverantörer och kunder för att förstå vår påverkan och hålla oss uppdaterade om de viktigaste frågorna för transportbranschen som helhet och Scania som företag. Vårt hållbarhetsarbete bedrivs på ett övergripande plan genom den årliga strategiprocessen, strategiska partnerskap, liksom genom våra strategiska planer, väsentlighetsanalysen av mänskliga rättigheter och miljöstyrsystemet. Vi bedömer väsentlighet utifrån tre kriterier: påverkan, risk och vetenskap. Vad som är väsentliga områden eller frågor för Scania avgörs av hur stor vår påverkan är, var risken för negativa effekter finns och hur detta kan motverkas. Analysen är i möjligaste mån externt validerad och baserad på de senaste vetenskapliga rönen.

Varje år vidtar vi åtgärder som förbättrar vår analysförmåga och förståelse. Under 2020 antog vi en ny strategi som sätter hållbarhet i centrum av affären. De prioriterade områdena är dekarbonisering, social hållarhet och cirkulär affär. Vi övervakar utvecklingen inom dessa områden i dialog med intressenterna. Prioriteringen godkänns av Scanias ledning i den årliga strategiprocessen. Under 2021 och 2022 har strategin testats och utvecklats ytterligare på olika nivåer i företaget, i samarbete med interna och externa intressenter.

Vi kan konstatera att frågor som varit väsentliga för Scania i flera år förvisso fortfarande är aktuella, men att dagordningen påverkas av globala krafter såsom FN:s Agenda 2030, ökande krav på transparens, livscykelperspektivet och utökade lagkrav. Dessa trender påverkar vårt arbete inom de olika områdena. Vi ser också att nya och framväxande områden kommer att behöva integreras i befintliga processer och arbetsmetoder.

Årets analys visar att Scanias fokusområden är i linje med intressenternas förväntningar och vi gör därför inga förändringar av de väsentliga områdena.

Scanias väsentliga områden

- Social hållbarhet (mänskliga rättigheter, mångfald och inkludering, ansvarsfulla inköp, affärsetik)
- Miljö och koldioxidminskning (hållbara transporter, utsläpp och resurseffektivitet)
- Värdekedja och cirkulär affär

Framväxande områden som vi ser ökar i betydelse och påverkar ovanstående områden är hållbara transporters påverkan på samhället, rättvis omställning, vederbörlig aktsamhet inom hållbarhet, klimatrisker och biologisk mångfald.

För en utförligare beskrivning av Scanias väsentlighetsanalys, besök: www.scania.com/materiality

Global Reporting Initiative (GRI)

Global Reporting Initiative är ett frivilligt ramverk med principer och nyckeltal för mätning och redovisning av finansiell, miljömässig och social prestanda. Scania har rapporterat i enlighet med GRI Standards för perioden 1/1-31/12 2022. Ett GRI-index finns på sidan 161–163. GRI-indexet har granskats översiktligt och revisorns utlåtande finns på sidan 173.

Task Force on Climate-related Financial Disclosures

TCFD är ett initiativ för frivillig rapportering om klimatrisker och hur de påverkar företaget. Scania anser att TCFD är viktigt och arbetar med att integrera TCFD i rapporteringen. Vi använder scenarier som ett verktyg för att analysera hur motståndskraftig vår strategi är mot exempelvis klimatförändring. Den scenariebaserade analysen är en del av vår årliga utvärdering av strategin. Läs mer på sidan 21–22 och 44–45. Ett index över de rekommenderade TCFD-upplysningarna finns på sidan 164. TFCD-indexet omfattas inte av revisorns översiktliga granskning

Hållbarhetsredovisning i enlighet med årsredovisningslagen (NFRD-index)

Alla Scanias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter runtom i världen omfattas av denna rapport.

Nedan finns en innehållsförteckning över de delar av hållbarhetsredovisningen som är obligatoriska enligt den svenska årsredovisningslagen.

Hållbarhet är en del av Scanias dagliga arbete. Läs mer om hur vi integrerar hållbarhet i vår affärsmodell och strategi, hanterar risker och mäter framstegen på olika hållbarhetsområden med hjälp av nyckeltal:

Scanias affärsmodell	14–17
Scanias strategi	20–23, 27
Hållbarhetsrisker	56–63
Hållbarhetsnyckeltal	144–157

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

Miljö	28, 144–149
Medarbetare	66, 150–155
Socialt ansvarstagande	150–154
Mänskliga rättigheter	35, 150–155
Korruption	48, 155

Den svenska årsredovisningslagen (ÅRL 6 kap 12 a §) och EU:s taxonomiförordning anger att företag som omfattas av direktivet om icke-finansiell rapportering (NFRD) ska redovisa hur och i vilken omfattning företagets ekonomiska aktiviteter uppfyller kriterierna för miljömässig hållbarhet. Ytterligare information om exempelvis hur väl Scania uppfyller taxonomikriterierna finns på sidan 165–172. Taxonomin omfattas inte av revisorns översiktliga granskning. Revisorns utlåtande om den obligatoriska hållbarhetsredovisningen finns på sidan 173.

20230523083207

GRI INDEX

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Allmänna upplysningar		
Organisationen och dess redovisningsprinciper (GRI 2021)		
2-1	Organisationens struktur	sid. 12–13, 42–43
2-2	Enheter som ingår i organisationens hållbarhetsredovisning	sid. 88, 125–127, 158–159, 174
2-3	Redovisningsperiod/frekvens och kontaktväg	Årlig redovisning, 1/1–31/12 2022. Publicerad 14/3 2023 kontakt: sustainability@scania.com
2-4	Revidering av information	sid. 158–159
2-5	Externt bestyrkande	sid. 50, 160, 173
Aktiviteter och arbetare (GRI 2021)		
2-6	Aktiviteter, värdekedja och övriga affärsrelationer	sid. 12–14, 17, 28, 38–39, 51–54, 150–151 Ingen materiell ändring i värdekedjan under 2022.
2-7	Anställda	sid. 109, 157, 158–159 På grund av införandet av ett nytt globalt personalsystem saknas för närvarande information per region och kön.
2-8	Medarbetare som inte är anställda	sid. 109, 158–159 Information saknas: nedbrytning konsulter
Bolagsstyrning (GRI 2021)		
2-9	Styrningsstruktur	sid. 42–50, 51–54, 144 Information saknas om underrepresenterade sociala grupper.
2-10	Nominering och val av styrelsemedlemmar	sid. 42–54 Information saknas: skäl till valet av styrelsemedlemmar. Informationen om styrelsen kommer att utökas kommande år.
2-11	Styrelseordförande	sid. 42–54
2-12	Styrelsens ansvar att övervaka hanteringen av påverkan	sid. 42–54
2-13	Delegering av ansvaret för att hantera påverkan	sid. 42–54
2-14	Styrelsens ansvar för hållbarhetsredovisningen	sid. 42–54, 144, 160
2-15	Intressekonflikter	Information saknas. Scania kommer att utöka informationen om styrelsen kommande år.
2-16	Kommunikation om viktiga frågor	Information saknas: Se ovan
2-17	Styrelsens samlade kompetens	sid. 42–54
2-18	Utvärdering av styrelsens prestation	sid. 42–54
2-19	Principer för ersättning till styrelsen	sid. 42–54, 109, 110, 111, 147
2-20	Processer för att avgöra styrelsens ersättning	sid. 42–50, 109, 110, 111, 112
2-21	Den totala ersättningens andel	Information saknas: inkluderas kommande år.
Strategi, policyer och metoder (GRI 2021)		
2-22	Redogörelse för hållbarhetsstrategi	sid. 9–10
2-23	Policyer	sid. 42–54, 144, 148, 150–151 https://www.scania.com/sustainabilitydocuments
2-24	Förankring av policyer i verksamheten	sid. 22–25, 42–54, 144
2-25	Processer för att avhjälpa negativ påverkan	sid. 42–54, 144 Viss information saknas. Scania rullar för närvarande ut ett nytt ramverk för mänskliga rättigheter och kommer att utöka redovisningen kommande år. Information saknas om klagomålshantering and intressent dialog.
2-26	Mekanismer för rådgivning och rapportering avseende överträdelser	sid. 155
2-27	Efterlevnad av lagar och regler	Information saknas. Scania kommer att utöka sin redovisning kommande år.
2-28	Medlemskap	sid. 38–39

GRI INDEX
Forts.

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Intressenter (GRI 2021)		
2-29	Arbetssätt gentemot intressenter	sid. 22–25, 38–39, 42–54, 160
2-30	Kollektivavtal	sid. 152 Information saknas: medarbetare som inte täcks av kollektivavtal.
Väsentliga frågor (GRI 2021)		
3-1	Process för att identifiera väsentliga frågor	sid. 144, 160
3-2	Lista över väsentliga frågor	sid. 160
Ämnesspecifika upplysningar och hanteringssätt		
Ekonomiskt resultat (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 14–17, 20–25, 42–54
Ämnesspecifika upplysningar		
201-1	Skapat och utdelat direkt ekonomiskt värde	sid. 12, 65, 71–74, 80
Korruption (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 42–54, 155
Ämnesspecifika upplysningar		
205-1	Verksamheter som bedömts avseende korruptionsrisk	sid. 42–54, 155, 157
Energi (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 56–57, 147–149
Ämnesspecifika upplysningar		
302-1	Energianvändning inom organisationen	sid. 147–149, 156 Kylmedel inkluderat i elektricitet och vatten
302-3	Energiintensitet	sid. 147–149, 156

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Utsläpp (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 144, 147–149, 158
Ämnesspecifika upplysningar		
305-1	Direkta växthusgasutsläpp (scope 1)	sid. 156, 158
305-2	Indirekta växthusgasutsläpp från energianvändning (scope 2)	sid. 156, 158
305-3	Andra indirekta växthusgasutsläpp (scope 3)	sid. 156, 158 Information saknas: biogeniska koldioxidutsläpp.
305-4	Utsläppsintensitet för växthusgaser	sid. 156, 158
305-5	Minskning av växthusgasutsläpp	sid. 156, 158
305-7	Kväveoxid, svaveloxid och andra viktiga luftutsläpp	sid. 156, 158 Information saknas: övriga luftföroreningar.
Avfall (GRI 2020)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 144, 147–149, 158
Ämnesspecifika upplysningar		
306-1	Uppkommet avfall och betydande avfallsrelaterad påverkan	sid. 147–149, 147, 158
306-2	Hantering av betydande avfallsrelaterad påverkan	sid. 147–149, 158
306-3	Uppkommet avfall	sid. 147–149, 157
306-4	Avfall som inte behövt gå till deponi	sid. 157
306-5	Avfall som gått till deponi	sid. 157
Miljöutvärdering av leverantörer (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 144, 151
Ämnesspecifika upplysningar		
308-1	Andel nya leverantörer som utvärderats avseende miljökrav	sid. 157

2u230525083208

GRI INDEX
Forts.

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Medarbetare (GRI 2016)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 150–153
Ämnesspecifika upplysningar		
401-2	Förmåner som är tillgängliga för heltidsanställda men inte för tillfälligt eller deltidsanställda	sid. 80, 99–100 Betydande platser baseras på Scanias största förmånsplaner globalt. Förmånerna är tillgängliga för samtliga medarbetare (inte bara heltidsanställda) om inte annat anges. Information om föräldraledighet och aktierelaterad ersättning saknas.
Hälsa och säkerhet på arbetet (GRI 2018)		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 154
403-1	Hanteringssystem för hälsa och säkerhet	sid. 154
403-2	Identifiering och analys av risker, utredning av incidenter	sid. 154
403-3	Företagshälsovård	sid. 154
403-4	Dialog och kommunikation med medarbetare avseende hälsa och säkerhet	sid. 154
403-5	Utbildning i hälsa och säkerhet för medarbetare	sid. 154
403-6	Främjande av medarbetarnas hälsa	sid. 154
403-7	Förebyggande och begränsning av hälso- och säkerhetsrisker hos affärspartners	sid. 154
Ämnesspecifika upplysningar		
403-8	Medarbetare som omfattas av hanteringssystem för hälsa och säkerhet	sid. 157 Information saknas för konsulter
403-9	Arbetsskador	sid. 157 Information saknas: antal, grad och aktiviteter relaterat till svåra arbetsrelaterade skador saknas. Olyckor med sjuknärvaro rapporteras exkluderat konsulter.

GRI-standard	Upplysning	Sidhänvisning
Mångfald och lika möjligheter		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 153
Ämnesspecifika upplysningar		
405-1	Mångfald i ledningen och bland övriga anställda	sid. 51–54, 66, 109 Styrelsen och verkställande ledningen presenteras individuellt. Styrelseledamoter i moderbolag och dotterföretag samt VD och verkställande ledning redovisas uppdelat på kön. Uppdelning i procent samt åldersgrupp redovisas inte. Anställda redovisas i procent gentemot antalet medelanställda uppdelat på regioner. Ingen uppdelning baserad på ålder.
Social utvärdering av leverantörer		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 144, 151
Ämnesspecifika upplysningar		
414-1	Andel nya leverantörer som utvärderats avseende sociala krav	sid. 157
Hållbara transporter		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 146, 32–35
Ämnesspecifika upplysningar		
	Försäljning av produkter för alternativa bränslen och elektrifiering	sid. 146
	Science-based target för användningsfasen	sid. 145
Innovation och partnerskap		
3-3	Hantering av väsentliga frågor	sid. 20, 40
Ämnesspecifika upplysningar		
	Investeringar i forskning och utveckling	sid. 67

TCFD INDEX

TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures) är ett frivilligt initiativ för redovisning av klimatrisker och hur dessa påverkar företaget

→ **Läs mer om vårt arbete med dekarbonisering s. 26–30**

Elements	TCFD rekommentationer	Sidhänvisning
Styrning		
	Styrelsens tillsyn över klimatrelaterade risker och möjligheter.	sid. 43–46
	Ledningens roll i bedömningen och hanteringen av klimatrelaterade risker och möjligheter.	sid. 43–48, 56–62
Strategi		
	Klimatrelaterade risker och möjligheter på kort, medellång och lång sikt	sid. 56–62
	De klimatrelaterade riskernas och möjligheternas påverkan på Scanias affär, strategi och ekonomiska planering.	sid. 20–30, 56
	Motståndskraften i Scanias strategi vid olika klimatscenarier, däribland ett scenario med mindre än två graders temperaturökning	sid. 20–30, 56
Riskhantering		
	Processer för att identifiera och bedöma klimatrelaterade risker.	sid. 56
	Processer för att hantera klimatrelaterade risker.	sid. 56–62
	Integrering av processer för att identifiera, bedöma och hantera klimatrelaterade risker i Scanias övergripande riskhantering.	sid. 56–62, 47–50
Mätetal och mål		
	Mätetal för bedömning av klimatrelaterade risker och möjligheter i linje med Scanias strategi och riskhanteringsprocess.	sid. 23, 28, 30
	Utsläpp av växthusgaser inom ramen för GHG-protokollets scope 1, 2 och 3 samt relaterade risker.	sid. 28, 30, 156
	Mål som hjälper Scania att hantera klimatrelaterade risker och möjligheter samt uppfyllelsen av dessa.	sid. 23, 28, 30, 145–149

20230523083209

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Bakgrund

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 från den 18 juni 2020 (hädanefter taxonomiförordningen eller taxonomin)[1] 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 transport-ekosystemet. Målen ligger i linje med Scanias syfte och strategi att leda omställningen till 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 klimatförandringar, 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 akten som behandlar begränsning av och anpassning till klimatförändringar, 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 de två miljömålen (begränsning av klimatförändringar respektive anpassning till klimatförändringar) 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 miniminskyddsåtgärder exempelvis vad gäller mänskliga rättigheter och principen om att inte orsaka betydande skada (hädanefter DNSH, Do No Significant Harm).

Taxonomin för Scania

Räkenskapsåret 2022 är första gången som Scania fullt ut redovisar sin taxonomiförenliga ekonomiska verksamhet i enlighet med taxonomiförordningen. Det innebär att Scania redovisar vilken verksamhet som omfattas av taxonomin och vilken verksamhet som är taxonomiförenlig.

Scania har tagit viktiga steg mot elektrifiering och investerat i projekt och partnerskap som möjliggör elektrifiering av ekosystemet för tunga transporter. Nyckeltalen visar hur väl Scanias verksamhet är förenlig med taxonomins kriterier för hållbar verksamhet. Elektrifieringsprocessen kräver omfattande investeringar i utbyggnad av laddinfrastruktur och stöd från beslutsfattare som möjliggör för företag och branscher att snabbt ställa om till koldioxidsnål teknik. Andelen taxonomiförenlig verksamhet väntas öka i takt med att volymerna för elektrifierade fordon stiger. Ökningstakten är inte bara beroende av Scanias vilja att investera i hållbar teknik, utan också av marknadens efterfrågan på denna teknik och utbyggnaden av infrastruktur i samhället. För tunga transporter styr taxonomin investeringarna främst mot helt eldrivna fordon, vilket innebär att inga investeringar eller intäkter från hybrider eller förnybart bränsle ingår i nyckeltalen för taxonomiförenlighet. Scanias egen strategi för hållbara transporter är bredare och värdesätter såväl biobränsle som elektrifiering som medel för att styra marknaden bort från fossilbränsle. Läs mer på sidan 32–37.

Redovisningsprinciper

Ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin

Scania bedömer att koncernens verksamhet som omfattas av taxonomin faller under "3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik". En verksamhets framtida taxonomiförenlighet påverkar inte huruvida verksamheten omfattas i första steget. Detta synsätt är i linje med EU-kommissionens metod att först identifiera de branscher som ger upphov till de största koldioxidutsläppen och sedan, i andra steget, utvärdera dessa branscher enligt hållbarhetskriterierna. Scanias bedömning är därför att alla typer av framdrivningsteknik kan klassas som koldioxidsnål och omfattas av taxonomin.

Bedömning av ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin

Scanias ekonomiska verksamheter (utveckling, produktion och försäljning av lastbilar, bussar och tjänster samt relaterade finansiella tjänster) har bedöms utifrån Scanias roll som fordonstillverkare under NACE/SNI-kod[2] 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 taxonomi-förordningen finns bilagor som kopplar ekonomisk verksamhet, baserat på NACI/SNI-koder, till vart och ett av miljömålen som anges i taxonomin. I bilaga I, som behandlar miljömålet "anpassning till klimatförändringar", anges att den ekonomiska verksamheten tillverkning, reparation, underhåll, uppgradering och konvertering av fordon omfattas av "3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik".

I Scanias affärsmodell ingår tillverkning och försäljning av nya och begagnade fordon samt tjänster i form av underhåll och reparationer, inklusive tillverkning av originaldelar, vilket faller 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. De begagnade fordon som omfattas är fordon tillverkade av Scania som säljs främst till tredje part. Under ekonomisk verksamhet 3.3 har Scania också valt att inordna andra verksamheter nära kopplade till tillverkning samt finansiella tjänster för kunder och återförsäljare från segmentet Financial Services. Verksamhet 3.3 bedöms också bidra till miljömålet "anpassning till klimatförändringar", men enligt taxonomiförordningen ska då inte hela omsättningen räknas, utan enbart utgifter som gör en verksamhet motståndskraftig mot klimatförändring. Några sådana utgifter har Scania inte haft under 2022.

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.

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMI FÖRORDNING

Forts.

Bedömning av taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet

Väsentligt bidragande

Kriterierna, som anges i bilaga I till taxonomiförordningen, för vad som är väsentligt bidragande inom verksamhet 3.3 utgår från respektive fordonskategori och därtill hörande koldioxidutsläpp och framdrivningsteknik. Kriterierna för väsentligt bidragande (taxonomiförenlighet) enligt de tekniska granskningskriterierna i taxonomiförordningen uppfylls i Scanias fall av alla egentillverkade, helt eldrivna batterifordon (BEV) och fram till den 31 december 2022 bussar tillverkade i egen regi som uppfyller kraven för Euro VI steg E (Euro VI-E-bussar)[3]. Det innebär att ekonomisk verksamhet kopplad till batterifordon (BEV) och Euro VI-E-bussar bidrar starkt till miljömålet "begränsning av klimatförändringar".

Orsaka inte betydande skada (DNSH)

TRATON GROUP, som Scania ingår i, har samordnat och utfört en gemensam DNSH-analys för alla parter i koncernen, med fokus på de anläggningar som är relevanta för DNSH-kriteriet. Därför utvärderades produktions-, komponent-, forsknings- och utvecklingsanläggningar kopplade till fordon som uppfyller kriterierna om väsentligt bidragande idag 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, men de antas gå längre än befintliga regler för den dagliga affärsverksamheten. Dessutom uppstår särskilda utmaningar när taxonomin ska tillämpas utanför EU, eftersom lagkraven där kan vara annorlunda. DNSH-kriterierna har analyserats utifrån reglerna som gällde för den dagliga verksamheten i EU år 2022.

För platser utanför EU användes lagkraven i respektive land och interna processer. Samtliga Scanias produktionsanläggningar, liksom forskningen och utvecklingen, omfattas av Scanias miljöstyrsystem och är certifierade enligt ISO 14001. Alla anläggningar har också de tillstånd som krävs enligt nationell lagstiftning. Utöver dessa lag- och tillståndskrav kan verksamheten omfattas av lokala krav och regelverk. Slutsatserna av DNSH-analysen var positiva för hela TRATON GROUP, inklusive de Scaniaanläggningar som ingick: Södertälje, Oskarshamn, Luleå, Angers, Zwolle, Meppel, Słupsk, São Bernardo och Tucumán. Det innebär att Scanias taxonomirelaterade ekonomiska verksamhet uppfyller taxonomins DNSH-kriterier.

Scanias analys av DNSH-kriterierna har gjorts som en del av den gemensamma analysen i TRATON GROUP och presenteras i detalj nedan.

Anpassning till klimatförändringar

En risk- och sårbarhetsbedömning har gjorts för att avgöra vilka anläggningar som kan påverkas av fysiska klimatrisker. De identifierade fysiska klimatriskerna bedömdes utifrån tillgångarnas livslängd. Den klimatbaserade DNSH-bedömningen utgick från IPCC:s (Intergovernmental Panel on Climate Change) scenario med högst koldioxidkoncentration, RCP8.5, fram till år 2050. De identifierade riskernas relevans i den lokala miljön bedömdes. Slutsatsen var att riskerna inte anses väsentliga eftersom de inte väntas orsaka stopp i produktionen. På flera platser var förebyggande åtgärder redan vidtagna, med exempelvis brandstationer på plats vid anläggningarna eller översvämningsbarriärer till skydd för infrastrukturen.

Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser

För att analysera efterlevnaden av DNSH-kriterierna användes miljökonsekvensbedömningar, ISO 14001-certifikat, lokal lagstiftning, interna policyer och processer samt andra externa datakällor. I syfte att uppnå en god vattenkvalitet och ekologisk status identifierades och analyserades risker för skador på miljön kopplade till vattenkvalitet och vattenbrist. På platser med vattenbrist vidtas åtgärder i form av exempelvis lokala reningsverk. Anläggningen i São Paulo i Brasilien är belägen i ett område med svår vattenbrist. Vattenanvändningen är dock reglerad i anläggningens tillstånd och åtgärder är vidtagna, med bland annat ett internt reningsverk med återanvändning av behandlat vatten.

Omställning till en cirkulär ekonomi

Omställningen till en cirkulär ekonomi är ett av Scanias strategiska fokusområden med inverkan på såväl inköp som produktutveckling, produktion och affärsutveckling. Interna rutiner och processer som stödjer omställningen till en cirkulär ekonomi identifierades under 2022. Dessa processer uppfyller taxonomins krav gällande cirkulär ekonomi.

Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar

DNSH-kriterierna för detta miljömål anger att den relevanta ekonomiska verksamheten inte får leda till tillverkning, introduktion på marknaden eller användning av någon av de förbjudna kemikalier som anges i EU:s lagstiftning och direktiv för kemikalier. Scania har processer för att övervaka underliggande material-databaser och följa upp efterlevnaden av relevanta regler i verksamheten, liksom processer för att ersätta material om så krävs.

Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem

Relevanta områden har identifierats för att bekräfta efterlevnaden av kraven gällande 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 kompensationsåtgärder i form av exempelvis program för plantering av träd.

Minimiskyddsåtgärder

Kriterierna för minimiskyddsåtgärder kräver efterlevnad av OECD:s riktlinjer för multinationella företag och FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, inklusive de grundläggande principerna och rättigheterna i de åtta kärnkonventionerna i Internationella arbetsorganisationens (ILO) deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetet, samt de vägledande principerna enligt FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. En gemensam analys har gjorts inom TRATON GROUP baserat på rekommendationerna om minimiskyddsåtgärder från EU:s Platform för Hållbar Finansiering (PSF)[4] från oktober 2022. Scanias processer, kontrollfunktioner och efterlevnadsåtgärder inom följande fyra kärnområden analyserades:

- Mänskliga rättigheter inklusive arbetsrätt
- Bestickning
- Beskattning
- Rättvis konkurrens

3 Euro VI-E-bussar enligt de tekniska utvärderingskriterierna i tabell 1 i bilaga 9 till bilaga I till kommissionens förordning (EU) nr 582/2011 (fram till den 31 december 2022 Euro VI steg E enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009)

4 Platform on Sustainable Finance är ett expertråd vars 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 vederborlig aktsamhet (due diligence) avseende mänskliga rättigheter i enlighet med taxonomiförordningen.

20230525052210

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMI FÖRORDNING

Forts.

Scanias bolagsstyrning, efterlevnadsprogram och ramverk för mänskliga rättigheter utgör grunden för arbetet med minimiskyddsåtgärder. Scania ska respektera mänskliga rättigheter i den egna verksamheten såväl som i värdekedjan i enlighet med FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter. ILO:s kärnkonventioner och FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Scanias policy för mänskliga rättigheter kompletteras av relaterade policyer såsom anställningspolicyn, uppförandekoden och uppförandekoden för leverantörer.

Scanias riskbaserade efterlevnadsprogram används globalt. Syftet med Scanias affärsetik- 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 151.

Under 2022 genomförde Scania en tvärfunktionell väsentlighetsanalys av mänskliga rättighetsfrågor och en ledningsgranskning av Scanias arbetssätt för att uppfylla standarder på området. Scania har skapat ett nytt ramverk för uppföljning och avvikelsehantering inom mänskliga rättigheter, liksom en plan för arbetet framöver. Det nya ramverket bygger på de tre pelarna "commit", "know" och "show". Risker för mänskliga rättigheter och efterlevnad ingår också i Scanias allmänna process för riskhantering. Läs mer om Scanias väsentliga frågor och om ramverket på sidan 150.

Ett annat viktigt verktyg är Scanias koncerngemensamma visselblåsarsystem. Såväl interna som externa visselblåsarkanaler finns tillgängliga för att rapportera misstänkta etiska överträdelser som begås av Scaniamedarbetare. Rutiner finns också för interna utredningar. Kontrollen sker genom olika aktiviteter, exempelvis interna granskningar. Läs mer på sidan 48–49.

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 sidan 150–155

Metoder för att definiera och beräkna nyckeltal för taxonomin

Räkenskapsåret 2022 är första gången som Scania redovisar nyckeltal för omsättning (intäkter), kapitalutgifter och rörelsekostnader som omfattas av taxonomin respektive är taxonomiförenliga. 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 rörelsekostnaderna är uteslutande kopplade till miljömålet "begränsning av klimatförändringar".

För att fastställa procentsatserna är omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna, som omfattas av taxonomin eller är taxonomiförenliga, alla angivna i relation till den totala omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna enligt taxonomin.

För 2022 var Scanias nyckeltal för kapitalutgifter (18,6 procent) och rörelsekostnader (10,7 procent) högre än för omsättningen (1,0 procent). Det beror på Scanias omställning till elektrifiering. Scania investerar i ökad produktion och försäljning av batterifordon (BEV), vilket väntas leda till högre intäkter från batterifordon kommande år.

Omsättning

Se tabell på sidan 169.

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 2022 (nämnaren), vilket för räkenskapsåret 2022 var MSEK 163 260 (Not 3).

Omsättning som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 uppgick till MSEK 152 048 av denna totalsumma, motsvarande 93,1 procent av intäkterna klassade som omsättning som omfattas av taxonomin. Här ingår framför allt intäkter från försäljning, leasing och finansiering 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 (det vill säga omsättningen kopplad till batterifordon och Euro VI-E-bussar) till MSEK 1 644, motsvarande 1 procent av Scanias intäkter.

Kapitalutgifter (CAPEX)

Se tabell på sidan 170.

Kapitalutgifter (CAPEX) baseras på nyanskaffningar av immateriella anläggningstillgångar (Not 9), materiella anläggningstillgångar (Not 10), leasade tillgångar (Not 11) och företagsförvärv som ingår i koncernredovisningen per den 31 december 2022, och uppgick till MSEK 15 954. Nytillkommen goodwill inkluderas inte i nämnaren.

Kapitalutgifter som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 uppgick till MSEK 15 635 av denna totalsumma, eller 98 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 2 969, motsvarande 18,6 procent av Scanias kapitalutgifter. För nyckeltal kopplade till innevarande år har kapitalutgifterna om möjligt fördelats direkt till batterifordon och Euro VI-E-bussar. I de fall utgifterna rör både verksamhet som omfattas av taxonomin och verksamhet som inte omfattas (exempelvis produktionsanläggningar för alla typer av fordon och motorer) användes fördelningsnycklar. Fördelningsnycklarna baseras på den femårsplan för kapitalutgifter (kapitalutgiftsplanen) som antagits av Scanias verkställande ledning och som anger batterifordonens planerade andel av den totala produktionen över fem år. Eftersom 2022 var sista året som Euro VI-E-bussar uppfyllde kriterierna för väsentligt bidragande inkluderas de inte i fördelningsnycklar som baseras på femårsplanen.

De taxonomiförenliga kapitalutgifterna för räkenskapsåret fördelar sig som följer:

MSEK	2022
Taxonomiförenliga kapitalutgifter under räkenskapsåret	**2 969**
varav utgifter för immateriella anläggningstillgångar	1 255
varav utgifter för fastigheter, anläggningar och utrustning	1 070
varav utgifter för leasade tillgångar	644

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMI FÖRORDNING

Forts.

I enlighet med taxonomin är de taxonomiförenliga kapitalutgifterna för innevarande år uppdelade i (a) kapitalutgifter hänförliga till tillgångar eller processer som redan är kopplade till miljömässigt hållbar ekonomisk verksamhet samt (b) kapitalutgifter som är del av en plan för att utöka den taxonomiförenliga verksamheten eller omvandla ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet (kapitalutgiftsplanen).

Kapitalutgiftsplanen inkluderar alla kapitalutgifter enligt taxonomins definition. Här ingår summan av de kapitalutgifter och rörelsekostnader som uppstått under räkenskapsåret, eller väntas uppstå de kommande fem åren, och som syftar till att utöka den taxonomiförenliga verksamheten eller omvandla ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet. Fördelningen räknar taxonomiförenliga nyanskaffningar av leasade tillgångar (huvudsakligen leasade fordon) uteslutande som kapitalutgifter redan kopplade till miljömässigt hållbar ekonomisk verksamhet eftersom de underliggande fordonen redan är tillverkade och är taxonomiförenliga och därmed klassas som tillgångar kopplade till den miljömässigt hållbara verksamheten 3.3. Taxonomiförenliga nyanskaffningar av immateriella och materiella anläggningstillgångar fördelas istället proportionellt till kapitalutgifter kopplade till miljömässigt hållbar ekonomisk verksamhet med hjälp av en fördelningsnyckel. Fördelningsnyckeln ställer produktionsvolymen för taxonomiförenliga fordon under räkenskapsåret i relation till den genomsnittliga taxonomiförenliga produktionsvolymen enligt femårsplanen. Kvarvarande andel fördelas till kapitalutgiftsplanen. Eftersom 2022 var sista året som Euro VI-E-bussar uppfyllde kriterierna för väsentligt bidragande inkluderas de inte i fördelningsnycklar som baseras på kapitalutgiftsplanen.

Följande tabell visar de taxonomiförenliga kapitalutgifterna kopplade till kapitalutgiftsplanen:

MSEK	2022
Taxonomiförenliga kapitalutgifter för räkenskapsåret	416
Potentiellt taxonomiförenliga kapitalutgifter de kommande fem åren	5 630
Summa	6 046

Rörelsekostnader (OPEX)

Se tabell på sidan 171.

Rörelsekostnaderna baseras på icke aktiverade kostnader för forskning och utveckling enligt koncernredovisningen per den 31 december 2022 och består av primära forsknings- och utvecklingskostnader minus aktiverade utvecklingskostnader och amortering. Utöver detta ingår följande i nyckeltalets nämnare:

- 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 för år 2022 till MSEK 13 297.

Rörelsekostnader som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 utgjorde MSEK 12 957 av denna totalsumma, motsvarande 97,4 procent av Scanias totala rörelsekostnader som omfattas av taxonomin. Precis som för kapitalutgifter ingår här endast rörelsekostnader direkt kopplade till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet. Rörelsekostnader hänförliga till ekonomisk verksamhet som inte omfattas av taxonomin, såsom Power solutions och reservdelsleveranser, ingår därför inte i nämnaren.

Med hänsyn tagen till de tekniska granskningskriterierna, DNSH-analysen och minimiskyddsåtgärderna uppgår de taxonomiförenliga rörelsekostnaderna till MSEK 1 427, motsvarande 10,7 procent av Scanias rörelsekostnader. För nyckeltal kopplade till innevarande år har rörelsekostnaderna om möjligt fördelats direkt till batterifordon och Euro VI-E-bussar. I de fall kostnaderna rör både verksamhet som omfattas av taxonomin och verksamhet som inte omfattas (exempelvis produktionsanläggningar för alla typer av fordon och motorer) används fördelningsnycklar. Samma fördelningsnycklar används för rörelsekostnader som för kapitalutgifter.

Icke aktiverade forsknings- och utvecklingskostnader har fördelats till kapitalutgiftsplanen om de ingår i en plan som syftar till att utöka den taxonomiförenliga verksamheten eller omvandla ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet. Fördelningsnyckeln är densamma som för kapitalutgifter. Av de totala taxonomiförenliga rörelsekostnaderna utgörs MSEK 1 260 av icke aktiverade forsknings- och utvecklingskostnader. Följande tabell visar de taxonomiförenliga forsknings- och utvecklingskostnaderna kopplade till kapitalutgiftsplanen:

MSEK	2022
Taxonomiförenliga forsknings- och utvecklingskostnader för räkenskapsåret	271
Potentiellt taxonomiförenliga forsknings- och utvecklingskostnader de kommande fem åren	3 672
Summa	**3 943**

20230323033211

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMI FÖRORDNING

Forts.

Omsättning

Avstämning av total omsättning enligt taxonomin				Kriteriet väsentligt bidragande[1]		DNSH-kriteriet (orsaka inte betydande skada)									
Ekonomisk verksamhet	Kod	Omsättning, MSEK	Andel av omsättning, procent[2]	Begränsning av klimatförändring, procent[2]	Anpassning till klimatförändring, procent[2]	Begränsning av klimatförändring (Ja/Nej)	Anpassning till klimatförändring (Ja/Nej)	Vatten och marina resurser (Ja/Nej)	Cirkulär ekonomi (Ja/Nej)	Miljöförorening (Ja/Nej)	Biologisk mångfald och ekosystem (Ja/Nej)	Minimi-skyddsåtgärder (Ja/Nej)	Taxonomi-förenlig andel av omsättningen 2022, procent[2]	Kategori möjlig-görande verksamhet (M)	Kategori omställnings-verksamhet (O)
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin															
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)															
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	1 644	1,0	100	–	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	1,0	M	–
Omsättning, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)	**3.3**	**1 644**	**1,0**	**100**	**–**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**1,0**	**M**	**–**
A.2 Icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)															
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	150 404	92,1												
Omsättning, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)	**3.3**	**150 404**	**92,1**												
Summa (A.1 + A.2)	**–**	**152 048**	**93,1**												
A. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin															
Omsättning, verksamhet som inte omfattas av taxonomin (B)	**–**	**11 213**	**6,9**												
Summa (A + B)	**–**	**163 260**	**100**												

1 Kriterier för väsentligt bidragande till övriga miljömål finns ännu inte angivna
2 Procentsatsen baserad på total omsättning enligt taxonomin

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMI FÖRORDNING

Forts.

Kapitalutgifter (CAPEX)

Avstämning av kapitalutgifter enligt taxonomin

				Kriteriet väsentligt bidragande[1]		DNSH-kriteriet (orsaka inte betydande skada)									
Ekonomisk verksamhet	Kod	Kapital-utgifter, MSEK	Andel av kap-ital-utgifter, procent[2]	Begränsning av klimatförän-dring, procent[2]	Anpassning till klimatförän-dring, procent[2]	Begränsning av klimatförän-dring (Ja/Nej)	Anpassning till klimatförän-dring (Ja/Nej)	Vatten och marina resurser (Ja/Nej)	Cirkulär ekonomi (Ja/Nej	Miljöföroren-ing (Ja/Nej)	Biologisk mångfald och ekosys-tem (Ja/Nej)	Minimi-sky-ddsåtgärder (Ja/Nej)	Taxonomi-förenlig andel av kapital-utgifter 2022, procent[2]	Kategori möjlig-görande verksamhet (M)	Kategori omställn-ings-verk-samhet (O)
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin															
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)															
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	2 969	18,6	100	–	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	18,6	M	–
Kapitalutgifter, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)	**3.3**	**2 969**	**18,6**	**100**	**–**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**18,6**	**M**	**–**
A.2 Icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)															
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	12 666	79,4												
Kapitalutgifter, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)	**3.3**	**12 666**	**79,4**												
Summa (A.1 + A.2)	**–**	**15 635**	**98,0**												
A. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin															
Kapitalutgifter, verksamhet som inte omfattas av taxonomin (B)	**–**	**319**	**2,0**												
Summa (A + B)	**–**	**15 954**	**100**												

1 Kriterier för väsentligt bidragande till övriga miljömål finns ännu inte angivna
2 Procentsatsen baserad på totala kapitalutgifter enligt taxonomin

202305250321 2

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMI FÖRORDNING

Forts.

Rörelsekostnader (OPEX)

Avstämning av rörelsekostnader enligt taxonomin				Kriteriet väsentligt bidragande[1]		DNSH-kriteriet (orsaka inte betydande skada)									
Ekonomisk verksamhet	Kod	Rörelse-kostnader MSEK	Andel av rörelse-kostnader, procent[2]	Begränsning av klimatförän-dring, procent[2]	Anpassning till klimatförän-dring, procent[2]	Begränsning av klimatförän-dring (Ja/Nej)	Anpassning till klimatförän-dring (Ja/Nej)	Vatten och marina resurser (Ja/Nej)	Cirkulär ekonomi (Ja/Nej)	Miljöföroren-ing (Ja/Nej)	Biologisk mångfald och ekosys-tem (Ja/Nej)	Minimi-skyd-dsåtgärder (Ja/Nej)	Taxonomi-förenlig andel av rörelse-kostnader 2022, procent[2]	Kategori möjlig-görande verksamhet (M)	Kategori omställn-ings-verk-samhet (O)
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin															
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)															
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	1 427	10,7	100	–	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	10,7	M	–
Rörelsekostnader, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)	**3.3**	**1 427**	**10,7**	**100**	**–**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**Ja**	**10,7**	**M**	**–**
A.2 Icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)															
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	11 530	86,7												
Rörelsekostnader, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2)	**3.3**	**11 530**	**86,7**												
Summa (A.1 + A.2)	**–**	**12 957**	**97,4**												
A. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin															
Rörelsekostnader, verksamhet som inte omfattas av taxonomin (B)	**–**	**340**	**2,6**												
Summa (A + B)	**–**	**13 297**	**100**												

1 Kriterier för väsentligt bidragande till övriga miljömål finns antingen inte angivna
2 Procentsatsen baserad på totala rörelsekostnader enligt taxonomin

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMI FÖRORDNING
Forts.

Grön obligation
Under 2022 gav Scania ut en grön obligation om totalt MSEK 3 000. Kapitalet ska användas för ytterligare investeringar i utvecklingen av batterifordon (BEV). För räkenskapsåret 2022 har MSEK 1 976 använts kopplat till den gröna obligationen och redovisats som kostnader för forskning och utveckling av batterifordon, varav MSEK 1 046 aktiverades. Beräkningen av aktiverade forsknings- och utvecklingskostnader kopplade till den gröna obligationen görs med hjälp av en fördelningsnyckel som bygger på förhållandet mellan kostnaden som bärs av den gröna obligationen och den totala kostnaden för forskning och utveckling av batterifordon.

Nedan visas justerade nyckeltal för taxonomiförenliga kapitalutgifter (CAPEX) och rörelsekostnader (OPEX) exklusive den gröna obligationens andel.

Justerade nyckeltal för taxonomiförenlighet | grön obligation

Ekonomisk verksamhet	Kod	Kapital-utgifter, MSEK	Andel av kapital-utgifter, procent[2]	Rörelse-kostnader, MSEK	Andel av rörelse-kostnader, procent[2]
A. Verksamhet som omfattas av taxonomin					
A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig)					
3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik	3.3	2 969	18,6	1 427	10,7
Justering för grön obligation		–1 046		–930	
Justerade nyckeltal – miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1)	**3.3**	**1 923**	**12,1**	**497**	**3,7**
Summa	**–**	**15 954**		**13 297**	

2 Procentsatsen baserad på totala kapitalutgifter och rörelsekostnader enligt taxonomin

20230525032213

REVISORS RAPPORT ÖVER HÅLLBARHETSREDOVISNING

Revisors rapport över översiktlig granskning av Scania AB hållbarhetsredovisning samt yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till Scania AB, org.nr 556184-8564

Inledning

Vi har fått i uppdrag av styrelsen i Scania AB att översiktligt granska Scania AB's hållbarhetsredovisning för år 2022. Företaget har definierat hållbarhetsredovisningens omfattning till de områden som hänvisas till i GRI index på sidorna 161–163, varav den lagstadgade hållbarhetsrapporten definieras på sidan 160.

Styrelsens och företagsledningens ansvar

Det är styrelsen och företagsledningen som har ansvaret för att upprätta hållbarhetsredovisningen inklusive den lagstadgade hållbarhetsrapporten i enlighet med tillämpliga kriterier respektive årsredovisningslagen. Kriterierna framgår på sidorna 158–159 i hållbarhetsredovisningen, och utgörs av de delar av ramverket för hållbarhetsredovisning utgivet av GRI (Global Reporting Initiative) som är tillämpliga för hållbarhetsredovisningen, samt av företagets egna framtagna redovisnings- och beräkningsprinciper. Detta ansvar innefattar även den interna kontroll som bedöms nödvändig för att upprätta en hållbarhetsredovisning som inte innehåller väsentliga fel, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala en slutsats om hållbarhetsredovisningen grundad på vår översiktliga granskning och lämna ett yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Vårt uppdrag är begränsat till informationen i detta dokument, och den historiska information som redovisas och omfattar således inte framtidsorienterade uppgifter.

Vi har utfört vår översiktliga granskning i enlighet med ISAE 3000 (omarbetad) Andra bestyrkandeuppdrag än revisioner och översiktliga granskningar av historisk finansiell information. En översiktlig granskning består av att göra förfrågningar, i första hand till personer som är ansvariga för upprättandet av hållbarhetsredovisningen, att utföra analytisk granskning och att vidta andra översiktliga granskningsåtgärder. Vi har utfört vår granskning avseende den lagstadgade hållbarhets-rapporten i enlighet med FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. En översiktlig granskning och en granskning enligt RevR 12 har en annan inriktning och en betydligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i övrigt har.

Revisionsföretaget tillämpar ISQC 1 (International Standard on Quality Control) och har därmed ett allsidigt system för kvalitetskontroll vilket innefattar dokumenterade riktlinjer och rutiner avseende efterlevnad av yrkesetiska krav, standarder för yrkesutövningen och tillämpliga krav i lagar och andra författningar. Vi är oberoende i förhållande till Scania AB enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

De granskningsåtgärder som vidtas vid en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 gör det inte möjligt för oss att skaffa oss en sådan säkerhet att vi blir medvetna om alla viktiga omständigheter som skulle kunna ha blivit identifierade om en revision utförts. Den uttalade slutsatsen grundad på en översiktlig granskning och granskning enligt RevR 12 har därför inte den säkerhet som en uttalad slutsats grundad på en revision har.

Vår granskning av hållbarhetsredovisningen utgår från de av styrelsen och företagsledningen valda kriterier, som definieras ovan. Vi anser att dessa kriterier är lämpliga för upprättande av hållbarhetsredovisningen.

Vi anser att de bevis som vi skaffat under vår granskning är tillräckliga och ändamålsenliga i syfte att ge oss grund för våra uttalanden nedan.

Uttalanden

Grundat på vår översiktliga granskning har det inte kommit fram några omständigheter som ger oss anledning att anse att hållbarhetsredovisningen inte, i allt väsentligt, är upprättad i enlighet med de ovan av styrelsen och företagsledningen angivna kriterierna. En lagstadgad hållbarhetsrapport har upprättats.

Stockholm, den 7 mars 2023

Ernst & Young AB

Helene Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

Outi Alestalo
Specialistmedlem i FAR

OM RAPPORTEN

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2022 och innefattar en översikt av Scanias affär och verksamhet. Den är upprättad i enlighet med Global Reporting Initiatives (GRI) riktlinjer för hållbarhetsredovisning. Alla Scanias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter i världen omfattas.

Scanias års- och hållbarhetsredovisning publiceras på svenska och engelska. Det är den svenska versionen av rapporten som är bindande och gäller vid eventuella avvikelser.

De finansiella rapporterna omfattar sidorna 70–142 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 55–69 och sidan 132. Hållbarhetsrapporten omfattar sidorna 143–172.

Hållbarhetsrapporten har upprättats i enlighet med hållbarhetskraven i den svenska årsredovisningslagen och GRI Standards, nivå Core. Ytterligare information återfinns på sidan 160. Ett GRI-index finns på sidan 161. GRI-indexet har granskats översiktligt och revisorns utlåtande återfinns på sidan 173.

Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt årsredovisningslagen och har reviderats av Scanias revisorer. Scanias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564.

Om inte annat anges avser alla jämförelser i rapporten samma period föregående år.

SCANIAS WEBBPLATS

På Scaniakoncernens webbplats, www.scania.com, finns information för investerare och andra intressenter. Här finns aktuell och historisk information om Scanias verksamhet, hållbarhetsarbete och bolagsstyrning. Nyheter, pressreleaser och finansiella rapporter publiceras här.

Årsbokslut, delårsrapporter och års- och hållbarhetsredovisningar finns tillgängliga på engelska och svenska.

Intressenter kan prenumerera på finansiella rapporter och pressreleaser: www.scania.com/subscriptions

Kontakt
Välkommen att kontakta oss:
Scania Group, huvudkontor
Telefon: 08-553 810 00
Fax: 08-553 810 37

Postadress:
Scania AB
151 87 Södertälje
Sverige

Besöksadress:
Scania AB
Vagnmakarvägen 1
151 32 Södertälje
Sverige

20230523093214

Scania AB, SE-151 87 Södertälje, Sweden
Telephone: +46 8 55 38 10 00
Fax: +46 8 55 38 10 37
www.scania.com

20230526605124

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB (publ) för år 2021. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 40-126 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2021 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. Beskrivningen nedan av hur revisionen genomfördes inom dessa områden ska läsas i detta sammanhang.

Särskilt betydelsefulla områden, koncernen

Avsättning för EU:s antitrust förfaranden

Vi har fullgjort de skyldigheter som beskrivs i avsnittet *Revisorns ansvar* i vår rapport om årsredovisningen också inom dessa områden. Därmed genomfördes revisionsåtgärder som utformats för att beakta vår bedömning av risk för väsentliga fel i årsredovisningen och koncernredovisningen. Utfallet av vår granskning och de granskningsåtgärder som genomförts för att behandla de områden som framgår nedan utgör grunden för vår revisionsberättelse. Frågan om avsättning för EU:s antitrust förfaranden påverkar även moderbolaget.

Penneo dokumentnyckel: A7DY0-DMZJ6-28QE3-Z3K8E-DSMPT-BUY7F

Beskrivning av området	*Hur detta område beaktades i revisionen*
I september 2017 utfärdade EU-kommissionen ett beslut i vilket Scania hölls ansvarigt för en överträdelse av konkurrenslagstiftningen i form av en kartell för prissamordning och påstått informationsutbyte. Enligt beslutet ålades Scania att betala EUR 880,5 miljoner i böter. Scania överklagade i december 2017 beslutet till EU-domstolen och lämnade en bankgaranti motsvarande bötesbeloppet som kontant säkerhet fram till domslut har fattats. I februari 2022 avslog EU-domstolen Scanias överklagande och fastställde EU-kommissionens bötesbelopp. Scania redovisar per 31 december 2021 en avsättning motsvarande hela bötesbeloppet uppgående till MSEK 9 029 (EUR 880,5 miljoner) samt upplupen ränta uppgående till MSEK 543 (EUR 52,8 miljoner), vilket sammantaget medför en total avsättning om MSEK 9 572. Upplysningar avseende avsättning kopplat till EU-antitrust förfaranden framgår av; Not 2, *Kritiska bedömningar och uppskattningar*, not 17, *Övriga avsättningar*, samt not 29, *Händelser efter balansdagen*. Till följd av det materiella beloppet samt komplexiteten i ärendet har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.	I vår revision har vi utvärderat bolagets process för att hantera EU-kommissionens utredning, EU-domstolens beslut per 2 februari 2022 samt bolagets process för att värdera och redovisa den relaterade avsättningen. Vi har granskat de väsentliga uppskattningar och bedömningar som bolaget gjort i samband med värderingen av avsättningen. Granskningen har omfattat genomgång av EU-domstolens beslut, information från bolagets interna jurister samt bedömningar från bolagets externa juridiska rådgivare. Vidare har vi tillsammans med bolagets ledning samt interna jurister diskuterat och utvärderat uppskattningarna och bedömningarna utifrån den aktuella utvecklingen inklusive EU-domstolens beslut. Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

Redovisning av intäkter för fordon som levererats med återköpsåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster

Beskrivning av området	*Hur detta område beaktades i revisionen*
Scania är en global koncern verksam på flera geografiska marknader och med flera olika kunderbjudanden vilka bland annat inkluderar försäljning med återköpsåtaganden samt serviceavtal. För fordon som Scania levererar med återköpsåtaganden uppgick koncernens intäkter under året till MSEK 18 467. Intäkterna redovisas som operationell leasing över den kontrakterade löptiden för åtagandet i och med att kontrollen är kvar hos Scania. Bedömningar och uppskattningar krävs för att Scania ska kunna fastställa värdet på återköpsåtagandet och därmed även intäkten som ska periodiseras. För service- och reparationskontrakt redovisas intäkter i takt med arbetet utförs baserat på nedlagda kostnader i förhållande till totala estimerade kostnader. Detta kräver ledningens bedömning och uppskattning vad gäller tidpunkt för fullgörandet och den totala estimerade kostnaden. Scania har i sin redovisningsmanual instruktioner och modeller för hur intäkter ska periodiseras och dessa tillämpas inom hela koncernen. Upplysningar avseende *Redovisningsprinciper* framgår av Not 1, *Kritiska bedömningar och uppskattningar* framgår av Not 2, *Övriga avsättningar* framgår av Not 17 och i Not 18 framgår *Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter.* Till följd av de materiella beloppen samt att det krävs väsentliga uppskattningar och bedömningar av bolaget för att värdera och redovisa återköpsåtaganden samt serviceavtal, har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.	I vår revision har vi bedömt bolagets processer för intäktsredovisning. Vidare har vi utvärderat tillämpade redovisningsprinciper utifrån gällande redovisningsstandarder samt granskat huruvida redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent inom koncernen. Vi har granskat bolagets väsentliga antaganden och bedömningar i de beräkningsmodeller som tillämpas inom koncernen. Vår granskning har bland annat innefattat följande granskningsåtgärder: - Aritmetiskt testat modellerna samt bedömt de antaganden/estimat som använts för att periodisera intäkterna. - Testat modellen mot underliggande kontrakt samt testat fullständigheten i modellen. - Avstämning mot redovisade värden på tillhörande resultat- och balansräkningar. Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

Penneo dokumentnyckel: A7DY0-DWIZJ6-Z3K8E-DSMPI-BUY7F

20230629005125

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-39 samt 131-163. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- *identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga* felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och *verkställande direktören använder antagandet om fortsatt* drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

Penneo dokumentnyckel: A7DY0-DMZJ6-28QE3-Z3K8E-DSMPT-BUY7F

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Scania AB (publ) för år 2021 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet *Revisorns ansvar*. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget.
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Göteborg den 11 mars 2022

Ernst & Young AB

Heléne Siberg Wendin

Auktoriserad revisor

Penneo dokumentnyckel: A7DY0-DMZJ6-28QL3-Z3K8E-DSMPT BUY7F

PENNEO

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat genom Penneo™ för säker digital signering. Tecknarnas identitet har lagrats, och visas nedan.

"Med min signatur bekräftar jag innehållet och alla datum i detta dokumentet."

HELÉNE SIBERG WENDIN
Auktoriserad revisor
Serienummer: 19650727xxxx
IP: 165.225.xxx.xxx
2022-03-11 16:24:00 UTC

BankID

Penneo dokumentnyckel: A7DY0-DMZJ6-28QE3-Z3K8E-DSMPT-BUY7F

Detta dokument är digitalt signerat genom Penneo.com. Den digitala signeringsdatan i dokumentet är säkrad och validerad genom det datorgenererade hashvärdet hos det originella dokumentet. Dokumentet är låst och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. All kryptografisk information är innesluten i denna PDF, för framtida validering om så krävs.

Hur man verifierar originaliteten hos dokumentet
Detta dokument är skyddat genom ett Adobe CDS certifikat. När du öppnar dokumentet i Adobe Reader bör du se att dokumentet är certifierat med **Penneo e-signature service <penneo@penneo.com>** Detta garanterar att dokumentets innehåll inte har ändrats.

Du kan verifiera den kryptografiska informationen i dokumentet genom att använda Penneos validator, som finns på **https://penneo.com/validate**