



SCANIA 2019

Års- och hållbarhetsredovisning



SCANIA

HÖJDPUNKTER 2019

2019 var ett starkt år för Scania, med nya rekordnivåer och ett fördjupat engagemang för hållbarhet. Bland höjdpunkterna finns lanseringen av en ny bussgeneration, åtagandet om forskningsbaserade koldioxidmål och presentationen av nya konceptfordon som tar oss allt närmare framtidens hållbara transportsystem.

Ny Scania Citywide avtäckt

I oktober lanserades nya generationen Scania Citywide-bussar för stads- och förortstrafik, med en elbatteribuss som första variant. Den nya generationen har lägre energiförbrukning, högre passagerarkapacitet, förbättrad körbarhet och ökad komfort för såväl passagerare som förare.



Tysta nattleveranser testas i Stockholm

I februari inleddes ett försök med tysta nattliga leveranser med hjälp av hybridlastbilar från Scania som körs av logistikföretaget HAVI till sex McDonald's-restauranger i Stockholm. Lastbilarna kan köras i tyst läge med ren eldrift i upp till 10

kilometer i stadstrafik. Genom att de kan köras i den glesa nattrafiken förbättrar hybridlastbilarna transporteffektiviteten och bidrar samtidigt till minskad trängsel och lägre utsläpp.



15%

Scanias nya Citywide-bussar har upp till 15% lägre bränsleförbrukning jämfört med den tidigare generationen.

1.5°C

Scania antar forskningsbaserade klimatmål

Scania har åtagit sig att sätta upp forskningsbaserade mål för minskning av koldioxidutsläppen. Scania är en av de första tillverkarna av tunga nyttofordon att åta sig klimatmål som ska begränsa den globala temperaturökningen till 1,5 grader jämfört med förindustriella nivåer.



Gröna priser för Scantias lastbilar

För tredje året i rad vann Scania utmärkelsen Green Truck Award. Denna gång var det Scania R 450 som tilldelades priset tack vare klassledande bränsleeffektivitet. Samtidigt röstades Scantias nya lastbilsgeneration fram som Truck of the Year 2020 i Latinamerika, där en jury av journalister och redaktörer specialiserade på nyttofordon, framhävde lastbilarnas enastående bränsleekonomi och låga miljöpåverkan.

Scania AXL – ett hyttlöst lastbilskoncept för gruvor

Scania AXL är ett helt autonomt, hyttlöst lastbilskoncept avsett för gruvor och byggarbetsplatser. Den stryktåliga lastbilen, som presenterades i september, är byggd enligt Scantias modulsystem och styrs och övervakas av ett intelligent kontrollsystem.



Produktionsstopp på klimattagen

Den 20 september, i upptakten till FN:s klimattoppmöte i New York, anordnade Scania en koncerngemensam klimattag. Verksamheten på Scantias anläggningar världen över stannade i en timme, för att ge de 51 000 anställda tid att fördjupa sig i hur vi kan motverka klimatförändringen. Initiativet betonar Scantias engagemang i klimatfrågan och för Parisavtalets efterlevnad.

Framtidens stadstrapporter

I juni presenterade Scania NXT, ett elbatteridrivet, självkörande stadsfordonskoncept som kan omvandlas för att utföra olika uppgifter på olika tider på dygnet. Scania NXT kan anpassas till att vara en arbetspendlarbuss på morgonen och kvällen, distributionsbil på dagen och sopbil på natten.



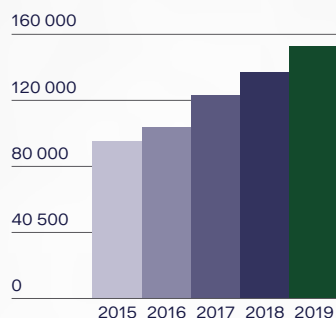
2019 I SIFFROR

Scanias syfte är att leda omställningen mot ett hållbart transportsystem som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och för samhället i stort.

Nettoomsättning

152 419

MSEK

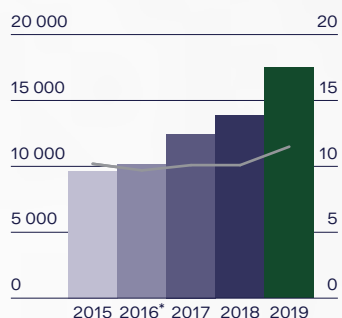


Totala fordonsleveranser och tjänsteförsäljning nådde nya högstanivåer och Scanias nettoomsättning steg till en rekordnivå 2019.

Rörelseresultat

17 488

Rörelseresultat MSEK — Rörelsemarginal %



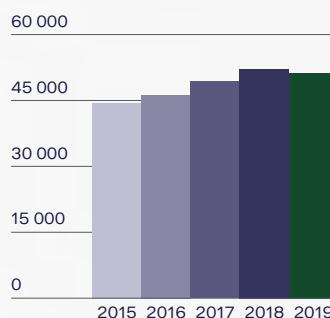
Scanias rörelseresultat var starkt under året. Rörelsemarginalen uppgick till 11,5 procent 2019.

* Rörelseresultatet 2016 exklusive jämförelsestörande poster (en avsättning på 3,8 miljarder SEK med anledning av Europeiska kommissionens konkurrensutredning).

Antal anställda

51 278

Antal

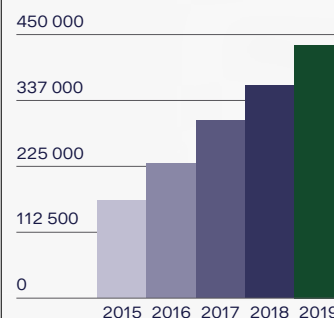


Antalet anställda hade minskat med 872 personer vid slutet av 2019 jämfört med slutet av 2018.

Uppkopplade Scaniafordon

432 440

Antal (ackumulerat)



Antalet uppkopplade fordon ökar stadigt, vilket skapar förutsättningar för Scania att fortsätta optimera de lösningar vi erbjuder kunder.



När transportvärlden förändras anpassar vi Scantias strategi för att kunna leda omställningen och ta oss an framtiden. Sidorna 8–13



Vi hjälper våra kunder att vidta åtgärder här och nu som gör deras verksamhet både lönsam och hållbar. Sidorna 14–21



Genom partnerskap och investeringar utvecklar Scania idéer och teknik som kommer att forma morgondagens transportsystem. Sidorna 26–29

Scania leder omställningen till ett hållbart transportsystem, med utgångspunkt i vår djupt rotade företagskultur och våra konkurrensfördelar. Sidorna 2–7



Vår helhetssyn hjälper hela transportekosystemet att snabbare närma sig hållbarhet. Sidorna 22–25



Våra medarbetare är nyckeln till vår fortsatta framgång. När vår affärsmodell utvecklas säkerställer vi att de har färdigheter att lyckas. Sidorna 30–31



Vi föregår med gott exempel när vi siktar på högsta möjliga sociala och miljömässiga standard i allt vi gör. Sidorna 32–35

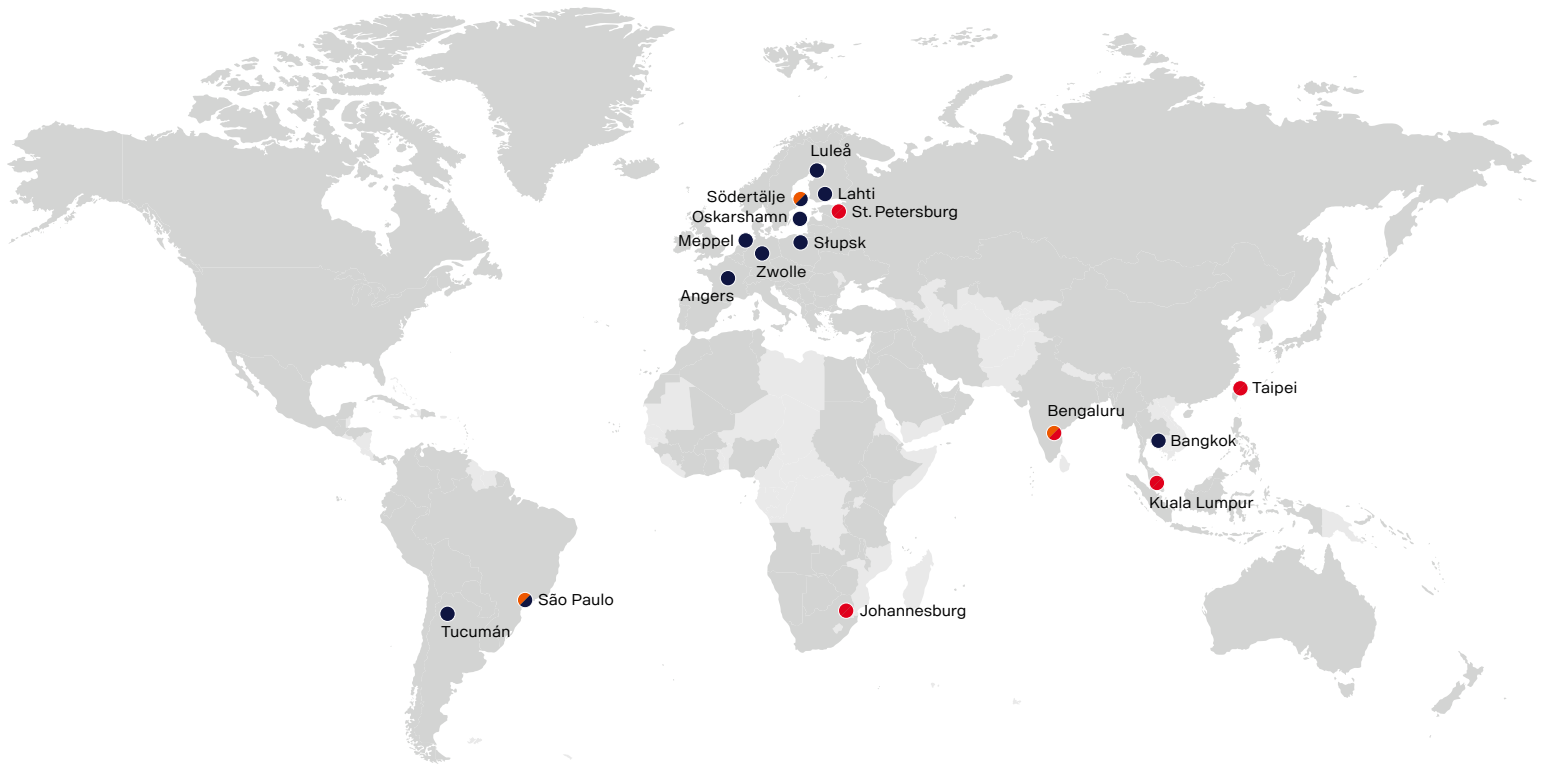


INNEHÅLL

SEKTION

01	Vår verksamhet	2–7
	Scania i korthet 2019	2
	Så skapar Scania värde	4
	VD-ord	6
02	Att driva omställningen	8–13
	Krafterna som formar framtidens transporter	8
	Vi uppdaterar strategin för framtiden	10
	Så driver Scania omställningen	12
03	Främjar användningen av hållbara lösningar	14–21
	Säkrar kundernas framtid med lösningar tillgängliga här och nu	14
	Städer – Föregångare inom hållbara transporter	16
	Industrier – Lösningar för effektiva, grönare värdekedjor	18
	Logistik – Lönsamma lösningar för fjärrtrafik	20
04	Ekosystemet för transport och logistik i förändring	22–25
	Partnerskap för koldioxidfria transporter	22
05	Morgondagens genombrott möjliggörs idag	26–29
	Hälsa på hos framtiden – Så arbetar Scania med innovation	26
	En dag på Scantias Smart Factory Lab	28
06	Satsning på medarbetare	30–31
	Våra medarbetare är nyckeln till framtiden	30
07	Så hanterar vi vår påverkan	32–35
	Ansvarstagande i allt vi gör	32
08	Bolagsstyrning	36–39
09	Förvaltningsberättelse	40–57, 121
	Marknadstrender och Scantias verksamhet 2019	40
	Hållbarhetsrapportering	44
	Risker och riskhantering	45
	Risköversikt	47
	Styrelse	52
	Verkställande ledning	54
	Koncernens ekonomiska översikt	55
10	Finansiella rapporter	58–131
	Koncernens resultaträkningar	60
	Koncernens balansräkningar	61
	Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	63
	Koncernens kassaflödesanalyser	64
	Koncernens noter	65
	Moderbolaget Scania AB, räkningar	119
	Moderbolaget Scania AB, noter	120
	Förslag till vinstdisposition	121
	Revisionsberättelse	122
	Nyckeltal	126
	Definitioner	128
	Flerårsöversikt	130
11	Hållbarhetsnyckeltal	132–135
12	Hållbarhetsindex	136
13	Finansiell information	137
14	Om rapporten	137

SCANIA I KORTHET 2019



- Regionala produktcenter
- Produktionsenheter
- Forskning och utveckling
- Försäljning och service

Nettoomsättning



● Lastbilar	64%
● Bussar	8%
● Motorer	1%
● Serviceprodukter	19%
● Begnade fordon	5%
● Övrigt	3%

Scania har 51 000 anställda i cirka 100 länder och ett försäljnings- och servicenät som är strategiskt placerat där våra kunder behöver oss, oavsett var de har sin verksamhet. Forskning och utveckling är koncentrerat till Sverige, med filialer i Brasilien och Indien. Produktion sker i Europa, Latinamerika och Asien i anläggningar som globalt kan utbyta både komponenter och kompletta fordon. Det finns dessutom regionala produktcenter i Afrika, Asien och Eurasien.

Scania är en del av TRATON GROUP. Under detta paraply av varumärken samarbetar Scania, MAN och Volkswagen Caminhões e Ônibus nära tillsammans för att göra TRATON GROUP och dess varumärken till en ledande global spelare.

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



Lastbilar

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

Försäljning och leveranser



● Amerika*	16%
● Europa	64%
● Afrika och Oceanien	5%
● Eurasien	6%
● Asien	9%

91 680
ENHETER



Bussar

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

Försäljning och leveranser



● Amerika*	44%
● Europa	27%
● Afrika och Oceanien	14%
● Eurasien	1%
● Asien	14%

7 777
ENHETER



Motorer

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

Försäljning och leveranser



● Amerika	28%
● Europa	41%
● Afrika och Oceanien	3%
● Eurasien	2%
● Asien	26%

10 152
ENHETER



Service

I Scanias omfattande serviceerbjudande ingår bland annat verkstadstjänster, skräddarsydda flexibla underhållsplaner, utbildning och coaching av förare samt tjänster för stöd och ledning av kundens drift.

Försäljning



● Amerika	11%
● Europa	69%
● Afrika och Oceanien	7%
● Eurasien	3%
● Asien	10%

28 972
MSEK



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	68%
● Nya bussar	2%
● Begagnade fordon	13%
● Övrigt	17%

52 747
ENHETER

* Avser i huvudsak Latinamerika

SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE

Genom att tillhandahålla lönsamma, hållbara transportlösningar skapar Scania värde för alla våra intressenter – från kunder och anställda till leverantörer, ägare, långivare och samhället i stort.

Vår affärsmodell

Scanias affärsmodell går ut på att förbättra kundernas lönsamhet genom att använda vår djupa kunskap om deras behov.

Vi tar ett helhetsgrepp om kundens transportflöde och ser till såväl våra kunders (transportörens) behov som deras kunders (transportköparens) krav.

På så vis kan vi skraddarsy lösningar som eliminerar slöseri och ineffektivitet i hela flödet, baserade på våra tre pelare för hållbara transporter, se sidan 14. Vi ökar kundernas intäkter samtidigt som vi minskar deras kostnader.

Lösningarna vi erbjuder omfattar inte bara fordon, utan även tjänster som optimeras för våra kunders verksamhet och maximerar såväl bränsleeffektiviteten som fordonens tillgänglighet. För att kunna erbjuda så skraddarsydda tjänster krävs en nära dialog med kunderna, byggd på ett starkt ömsesidigt förtroende i ofta långsiktiga samarbeten.

På Scania anser vi att värdeskapandet för våra kunder är sammankopplat med värdet av vår egen verksamhet. Vi är bara framgångsrika om våra kunder är det. Förmågan att leverera värde till kunderna avgör styrkan i vårt varumärke och säkerställer Scanias fortsatta lönsamhet.

Skapar värde för alla intressenter

Transportsystemet är samhällets blodomlopp. Effektiva transporter ger människor bättre tillgång till arbetsplatser, utbildning, marknader och varor. De möjliggör social samvaro och bidrar till ekonomisk tillväxt. Detta värdeskapande är det viktigaste målet med vår verksamhet.

Läs mer om vårt värdeskapande på www.scania.com/value-creation

The Scania Way

Scanias framgång som företag grundar sig i vår kultur, våra värderingar och våra principer. Efter mer än ett sekel i framkant av transportbranschens utveckling är denna grund central för vår verksamhet och vägleder oss i allt vi gör. Vi kallar den för The Scania Way.

Affärsmodellens delar

+ Kundens intäkter

- Kundens kostnader

= Kundens rörelseresultat



+ Scanias intäkter

- Scanias kostnader

= Scanias rörelseresultat

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

Minskar kundens kostnader Scania kan påverka faktorer såsom bränsle-, reparations- och underhållskostnader, andrahandsvärde och tillgången till finansiering.

Scanias kultur bygger på sex kärnvärden. Tillsammans ger de oss konkurrensfördelar som gör oss särskilt lämpade att leda omställningen av transportsystemet.

Våra sex kärnvärden:

- Kunden först
- Respekt för individen
- Eliminiering av slöseri
- Beslutsamhet
- Laganda
- Integritet

Läs mer om The Scania Way på www.scania.com/the-scania-way

Omfattande servicenät

Skräddarsydda tjänster är en viktig del av Scanias erbjudande. Tack vare ett till stor del egenägt återförsäljarnät får vi direktkontakt med kunderna och kunskap om behoven på specifika marknader och i specifika branscher. Med våra åter-försäljare och verkstäder placerade längs strategiska vägar och nära logistikcentra, säkerställer vi att våra kunder får den hjälp de behöver. God tillgång till reservdelar, snabba reparationer, förarutbildning och skräddarsydda underhållsplaner är exempel på vad Scania erbjuder för att upprätthålla fordonens prestanda och öka kundernas lönsamhet.

Scania har idag mer än 430 000 uppkopplade fordon och antalet ökar snabbt. Den uppkopplade vagnparken ger förutsättningar för att utöka utbudet av tjänster och graden av kundanpassning ytterligare. Med denna kritiska massa av data kan vi utveckla säljverktyg och intelligenta tjänster som minskar bränsleförbrukningen och ökar tillgängligheten och den övergripande effektiviteten. I takt med att omställningen till hållbara transporter fortsätter och nya transporttekniker gör sitt intåg kommer våra datadrivna verkstadstjänster att spela en allt viktigare roll i värdeskapandet för våra kunder.

Vårt modulsystem

Scanias modulsystem gör att vi kan erbjuda ett extremt brett utbud av produkter med hjälp av relativt få komponenter och delar. Det ger oss skalfördelar, ett effektivt resursutnyttjande och ett flexibelt produktionssystem, där vi på kort tid kan introducera nya tekniska lösningar, ta dem till marknaden och snabbt skala upp produktionen.

Modulariseringen omfattar hela Scanias utbud av transportlösningar och motorer. Utöver fordonen och hårdvaran omfattas även tjänste- och mjukvaruutvecklingen av modultänkandet, vilket ger oss den plattform vi behöver för att skapa framtidens transportlösningar. Även elektrifierade och autonoma bussar och lastbilar delar många komponenter med det övriga utbudet, med samma funktion och för samma tillämpningar, och kan därför byggas och skräddarsys enligt samma modultänkande.

Modulsystemet är avgörande för Scanias flexibilitet eftersom det ger oss möjlighet att skräddarsys lösningar för varje enskild kund och möta behoven på olika marknader.

Principerna för Scanias modulsystem

Standardiserade gränssnitt – gör att vi kan installera nya komponenter med förbättrade prestanda utan att omgivande komponenter behöver ändras.

Lika behov, identisk lösning – gör att vi kan använda samma komponent till olika tillämpningar, exempelvis den kortaste hyttvarianten för att maximera lastkapaciteten både för en lätt distributionsbil och för en tung tippbil i gruvdrift.

Väl avvägda prestandasteg – gör att vi kan uppfylla specifika kundbehov med exempelvis rätt hyttstorlek, motorprestanda, ramstyrka och antal axlar.



VD-ORD:

MOT FRAMTIDEN MED HISTORIEN SOM GRUND

Att minska den klimatpåverkan som ekosystemet av transport och logistik står för är något som inte kan vänta. Scania ökade under 2019 sina insatser för att leda omställningen till hållbara transporter, samtidigt som vi fortsatte att växa och levererade rekordvolymer.



"Hållbarhet ger fantastiska möjligheter till såväl tillväxt som innovation!"

Vår planet och dess klimat tillåter inte att vi väntar. Forskningen säger att samhället som helhet måste halvera koldioxidutsläppen varje årtionde för att nå de globala målen enligt Parisavtalet. Eftersom Scania är ett ingenjörsföretag är det naturligt för oss att lyssna på forskningen. Globalt står tunga nyttofordonsbranschen för stora koldioxidutsläpp och har därför ett stort ansvar när det gäller att nå klimatmålen. Som en av branschens stora aktörer har Scania tagit tydlig ställning och beslutat att inta en ledarroll i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Detta ställningstagande har långtgående konsekvenser och vi vet att vägen dit inte kommer att bli någon enkel resa. Men vi är dedikerade och under 2019 bekräftade vi detta när vi undertecknade FN:s initiativ "Business Ambition for 1.5°C". Genom undertecknandet intensifierar vi vårt arbete och åtar oss att sätta upp forskningsbaserade mål som syftar till att begränsa den globala temperaturökningen till 1,5 grader över förindustriella nivåer.

Mer än 95 procent av Scanias miljöpåverkan sker när våra produkter är i drift. De forskningsbaserade mål vi nu åtar oss att sätta berör inte bara utsläppen från vår egen verksamhet, utan även utsläppen från de lastbilar och bussar som är i drift ute hos våra kunder. Det är djärvt, men också nödvändigt, att sätta upp mål som inkluderar påverkan från fordonen efter att de lämnat våra fabriker. Vi antar utmaningen, känner oss bekväma med vår ambition och kommer att arbeta nära kunderna för att uppfylla målen.

På Scania verkar vi sedan länge för att våra kunder ska ha branschens mest bränsleeffektiva motorer. Detta har alltid varit ett vinnande koncept för både oss och kunderna eftersom det gynnar lönsamheten och hållbarheten. Energieffektivitet är fortsatt viktigt när vi

strävar efter att minimera påverkan från våra produkter, liksom arbetet med att göra biobränslealternativ tillgängliga. Biobränslen är en nyckel till omställningen av transportbranschen och ger oss ett gyllene tillfälle att använda befintlig teknik som i stort sett finns i alla tunga fordon världen över. Inte imorgon eller om några år, utan redan idag!

Därför behöver vi öka produktionen av biobränsle och ha en faktabaserad diskussion om potentialen. Vi har redan ödslat för mycket tid, detta behöver ske nu.

En annan omvälvande kraft som förändrar transportsystemet är elektrifieringen. Scania arbetar med en bred palett av lösningar, både hybrider och helt eldrivna fordon. Vi utforskar också olika laddningssätt, så som plugin-laddning, laddning via vätgasdrivna bränsleceller eller strömavtagare både vid stillastående och under färd på elektrifierade vägar. Scania kommer att fortsätta investera i elektrifiering. Trots att laddinfrastrukturen fortfarande är bristfällig, och många kunder med tunga nyttofordon har svårt att investera utan ekonomisk stöttning, så ser vi tydligt en ökad aptit på elektrifierade lösningar.

På Busworld 2019 lanserade vi vårt första serieproducerade elbatterifordon – stadsbussen Scania Citywide. Med utgångspunkt i Scantias modultänk kommer vi att utöka elbussprogrammet med fler varianter.

Starkt år men tuffare framöver

2019 var ett rekordår. Vi har aldrig sålt fler fordon och vår omsättning och vinst var högre än någonsin. Marknadsandelen i Europa var den högsta någonsin.

Med utrullningen av den nya lastbilsgenerationen i Latinamerika under 2019 slutförde vi ett tioårigt globalt projekt. Vi kan konstatera att det har varit en enastående framgång och att kunderna är mycket nöjda med lastbilarnas prestanda.

Under 2019 kom signaler om minskande efterfrågan på några av våra viktigaste marknader och vi går in i 2020 med motvind efter flera års generellt upphettad marknad. Vår verksamhet är cyklisk och vårt globala produktionssystem är

anpassat för att vara tillräckligt flexibelt för att kontinuerligt anpassa sig till förändringar i efterfrågan. Dessutom anpassar vi också den totala kostnadsnivån till förändringar i marknaden. Vi tar oss an utmaningen gemensamt i hela organisationen, förankrade i våra kärnvärden och våra väl etablerade arbetssätt. Vi gör det The Scania Way.

Antar framtidens utmaningar

Vi går nu in i ett nytt årtionde som medför de mest omvälvande och spännande förändringar vår bransch har genomgått sedan förbränningsmotorn för hundra år sedan ersatte hästen och ångmotorn.

I linje med Scantias filosofi fortsätter vi att investera i den nya teknik som väntar runt hörnet, samtidigt som vi satsar på åtgärder som förbättrar våra kunders lönsamhet här och nu.

För att förbereda oss på de stora teknologiska omställningarna har vi också fortsatt att satsa stort på autonoma fordon, uppkoppling och elektrifiering. Vi drar redan nytta av satsningarna genom konkreta produkt erbjudanden, kundsamarbeten eller pilotprojekt inom alla dessa områden.

Med en ökad andel komponenter för elektrifierade och autonoma fordon kommer Scantias modulsystem att vara en lika viktig framgångsfaktor i framtiden som historiskt. Modulariseringen ger oss den flexibilitet som krävs för att skräddarsy lösningar efter varje kunds önskemål, men den säkerställer också en effektiv produktion och ger skalfördelar för hela vårt produktprogram.

I juni 2019 firade vi noteringen av TRATON GROUP på Stockholms- och Frankfurtbörserna. Som en del av TRATON-koncernen får Scania tillgång till ytterligare kompetens och investeringsmuskler, vilket ger konkurrensfördelar inte bara för Scania och våra kunder, utan även för gruppen som helhet.

Engagemanget och familjen

Jag hoppas att fler aktörer i företagsvärlden inser att hållbarhetsarbete inte bara handlar om att göra det rätta, eller att göra jobbet meningsfullt för

enskilda individer och organisationen som helhet, utan att det också är en god affär. Hållbarhet ger fantastiska möjligheter till såväl tillväxt som innovation! De som inte förstår detta kommer att hamna på efterkälken.

Inom Scania är hållbarhet inte något vi lägger som ett lager ovanpå det vi redan gör. Vi har alltid varit inriktade på effektivisering av arbetsmetoder, resurseffektivitet och eliminering av slöseri. Därmed är hållbarhet redan en naturlig del av organisationen och verksamheten.

20 september 2019 var en speciell dag. Det var Scantias klimatdag. Verksamheten på huvudkontoret, i vårt globala produktionssystem och på anläggningar runtom i världen stannade upp i en timme. Våra 51 000 medarbetare fick lära sig om klimatforskningen och hur vår bransch bidrar till klimatförändring. Jag blev berörd av det engagemang jag såg hos människor i alla delar av vår organisation. Klimatdagen fungerade som en bekräftelse på att hållbarhet är en del av oss, både som människor och som företag. Den visade också att vårt syfte – att leda omställningen till hållbara transporter – verkligen har slagit rot.

Scantias framgång under 2019 hade inte varit möjlig utan hårt arbete och engagemang från de drygt 51 000 människor som utgör vår Scaniafamilj. Mångfald är en av våra styrkor och vi bygger vår framtid på den oerhörda talang vi har inom företaget samt ser till att våra medarbetare har de färdigheter de behöver framöver. Samtidigt bidrar Scantias syfte till att locka till sig exceptionella nya medarbetare från hela världen.

I vårt syfte inkluderar vi även andra intressenter, exempelvis våra samarbetspartners, leverantörer och våra kunder som jag räknar som en del av familjen. Detta är viktigt eftersom vi behöver få alla med på den resa som väntar, för att vi tillsammans ska kunna leda omställningen till hållbara transporter.

Henrik Henriksson

VD och koncernchef, Scania

KRAFTERNA SOM FORMAR FRAMTIDENS TRANSPORTER

Krafter som klimatförändring, urbanisering och ny digital teknik ändrar vår bransch i grunden.

Transportbranschen står inför den största förvandling vi sett sedan förbränningsmotorn gjorde sitt intåg. För att hantera riskerna och ta vara på möjligheterna som uppstår krävs djärvt tänkande, nya affärsmodeller och samarbeten. Inget kan vara angelägnare och det är dags att agera – nu.

Globala krafter

Hållbarhet

En allt allvarligare klimatkris och annan människobetingad påverkan hotar planetens ekosystem och vår civilisation. Om vi ska nå Parisavtalets mål, att begränsa den globala temperaturökningen till maximalt 2 och helst 1,5 grader över förindustriella nivåer, måste regeringar och näringsliv världen över vidta radikala åtgärder. I takt med att hållbarhet blir en överlevnadsfråga för allt fler företag efterfrågar kunder inom transportbranschen allt oftare lösningar som inte är beroende av fossilt bränsle.

Urbanisering

Vi ser nu den största tillväxten någonsin i världens städer. Enligt FN kommer 70 procent av jordens befolkning att bo i städer år 2050. Tillväxt och förtätning ökar belastningen på infrastrukturen och risken för luftföroreningar och annan social och miljömässig påverkan. Utmaningarna ställer krav på smarta transportlösningar som bibehåller rörligheten för människor och gods, och som ger rena, säkra, inkluderande och beboeliga städer.

Digitalisering

Vi upplever just nu den fjärde industriella revolutionen – en tidsålder med radikala, abrupta tekniska omvälvningar där digitala trender såsom Internet of Things, robotisering, virtuell verklighet och artificiell intelligens förändrar våra liv och vårt arbetssätt. Digitaliseringen förändrar även transportbranschens affärsmodeller när produkter, produktionsprocesser och leveranskedjor blir allt mer sammankopplade och när framväxande teknik driver innovation som för med sig nya risker och möjligheter för hela värdekedjan.

Framtidens transporter

Dessa globala krafter omformar samhällen och därmed framtidens transportsystem. Naturligtvis sker förändringen olika snabbt i olika delar av världen och beroende på teknik, men generellt ökar takten. Vi börjar se en förändring, från det förarcentrerade, huvudsakligen fossilbränsle drivna transportsystem vi vant oss vid, till ett system som bättre uppfyller invånarnas och samhällets behov och som är autonomt, uppkopplat och elektrifierat.

Automatisering

Autonoma fordon kommer att revolutionera transportsystemet, med ökad effektivitet och säkerhet och minskade trängselproblem. Självkörande lastbilar kommer att förändra den tunga godstrafiken i grunden, med ändrade logistikflöden och möjligheter för gods att färdas längre utan stopp. Självkörande kollektivtrafik kommer innebära att både större och mindre fordon

Uppkoppling

Digitaliseringstrenden medför en kraftigt ökad uppkopplingsgrad, med fordon som kontinuerligt genererar och delar driftdata. Uppkoppling är sannolikt en nyckel till framväxten av autonoma transporter eftersom den gör att fordonen kan kommunicera med varandra och med kringliggande väginfrastruktur, vilket gör transporterna allt smartare och mer effektiva.

Elektrifiering

Elektrifiering kommer att vara en av hörnstenarna i framtidens hållbara, koldioxidfria transportsystem. Elfordon går tyst och rent, utan partikel- och kväveoxidutsläpp och med mindre totalt koldioxidavtryck, förutsatt att elektriciteten kommer från fossilfria energikällor. Batteritekniken förbättras snabbt och ger allt längre räckvidd och kortare laddtid.

Förnybara bränslen

Klimatutmaningen är så allvarlig att vi inte kan vänta på framtidens fullt elektrifierade transportsystem – vi behöver använda befintlig teknik för att kraftigt minska utsläppen från transporter redan idag. Dessbättre finns effektiva lösningar tillgängliga här och nu i form av förnybara bränslen. Kombinerade med energieffektiva förbränningsmotordrivlinor som sänker bränsleförbrukningen kan

interagerar, för att skapa ett mer individanpassat resande. Denna omställning sker redan – många logistikcentra och gruvor runt om i världen görs delvis eller helt autonoma. Vi kommer förmodligen att börja se självkörande fordon på allmän väg i Europa inom en snar framtid, efter USA och Kina.

90%

Forskning visar att uppkopplings- och automationsteknik kan minska trafikolyckorna med upp till 90 procent.

66%

I Kina kan autonoma fordon komma att stå för 66 procent av passagerarkilometrarna år 2040.



Källor: Strategic Transport Research and Innovation Agenda Roadmap (STRIA), Connected and automated transport. McKinsey & Company, How China will help fuel the revolution in autonomous vehicles.

Uppkoppling ger också betydande fördelar för logistiken, då realtidsinformationen gör det möjligt för ägare och tillverkare att kartlägga hur fordonen används och presterar med mycket större exakthet. Det gör att stilleståndstiden för underhåll och tankning kan optimeras, vilket ökar tillgängligheten, minskar bränsleförbrukningen och förbättrar den övergripande effektiviteten.

70%

Globalt förutspås cirka 70 procent av lätta fordon och lastbilar vara uppkopplade mot internet 2023.

50-60%

Med uppkopplad teknik för att spåra och planera transporter kan bränsleåtgången och utsläppen minska med 50-60 procent.

Källor: Statista, Share of new light-duty vehicles and trucks sold that are connected to the Internet worldwide and in the United States in 2023. Strategic Transport Research and Innovation Agenda Roadmap (STRIA), Connected and automated transport.

Försök med elektrifierade motorvägar, där hybridfordon matas med ström via luftledning, pågår i flera länder.

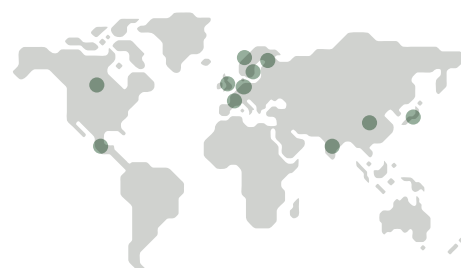
Ett fullt elektrifierat transportsystem kräver en betydligt mer välutvecklad infrastruktur, med exempelvis smarta laddningslösningar, än vi har idag. Transportbranschen behöver delta aktivt i utvecklingen och samarbeta med infrastrukturleverantörer, elproducenter och myndigheter.

75%

År 2030 beräknas 75 procent av bussarna som säljs i Europa använda eldrift.

30%

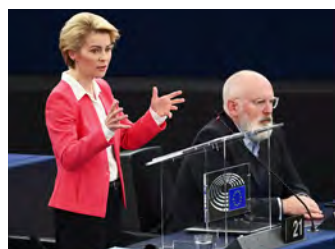
Storbritannien, Kanada, Kina, Finland, Frankrike, Indien, Japan, Mexiko, Nederländerna, Norge, och Sverige har alla lovat att 30 procent av nya fordon sålda år 2030 ska vara elektrifierade.



Källor: KPMG, 2019 Autonomous Vehicles Readiness Index. McKinsey & Company, Route 2030 – The fast track to the future of the commercial vehicle industry.

biobränslen som hållbar biogas och biodiesel minska koldioxidutsläppen med upp till 90 procent jämfört med fossil diesel.

En snabbt ökad användning av dessa befintliga lösningar är avgörande för att nå de koldioxidminskningar som krävs på kort sikt. De är också ett kostnadseffektivt sätt för transportörer att åstadkomma hållbarhet.



Källa: EU-kommissionen.

Vid presentationen av European Green Deal i december 2019 konstaterade EU-kommissionen att EU bör öka produktionen och användningen av hållbara alternativa transportbränslen.

Kommissionen tillkännagav också att riktlinjerna för statligt miljö- och energistöd kommer att revideras för att återspegla policymålen i Green Deal – att främja omställning till klimatneutralitet och utfasning av fossila bränslen. Dessa revideringar ger också tillfälle att se över marknadshinder för introduktionen av miljövänliga produkter.

VI UPPDATERAR STRATEGIN FÖR FRAMTIDEN

Vi har redan en stabil plattform att utgå ifrån när vi tar oss an framtiden. Nu anpassar vi vår strategi till de förändringar som väntar och till nästa etapp på vår resa.

Nya metoder för en ny affärsmiljö

Scanias affärslandskap förändras. Framväxande tekniker, nya konkurrenter och affärsmodeller, liksom globala trender som digitalisering, har förvandlat vad som tidigare var en relativt stabil affärsmiljö till en med abrupta omvälvningar. För att förbereda oss på en oberäknelig framtid måste vi anpassa vår strategi till en värld i snabb förändring.

2020: fokus på tillväxt

Scanias strategi fram till nu har varit att växa, exempelvis genom att öka försäljningen per fordon, öka vår marknadsandel eller ta oss in i nya kundsegment och marknader. Våra strategiska prioriteringar, som vi regelbundet mäter vår framgång mot, har varit att ha högst kundnöjdhet och de bästa medarbetarna, att öka försäljningen och att bibehålla en utmärkt lönsamhet. Vi är på rätt väg för att uppfylla målen för 2020.

2025 och framåt: leda omställningen

För att förbereda oss på de utmaningar som väntar de närmaste åren måste vi fortsätta att bygga på styrkorna i vår nuvarande strategi och upprätthålla enastående kvalitet i det vi redan gör, samtidigt som vi skärper vårt fokus på de områden och i de beslut som avgör om vi står som vinnare om fem år. Våra strategiska prioriteringar för perioden fram till 2020, som vi mäter vår framgång mot, står kvar och till dem lägger vi affärs mål direkt kopplade till hur framgångsrika vi

är i att driva omställningen till ett hållbart transportsystem. För att lyckas i denna ambition skärper vi vårt fokus på följande områden:

- vi satsar på morgondagens autonoma, uppkopplade och elektrifierade transportteknik, samtidigt som vi driver efterfrågan på koldioxidminskande lösningar som finns tillgängliga idag, såsom förnybara bränslen.
- vi drar nytta av möjligheterna med uppkoppling och datainsamling för att öka produktiviteten och effektiviteten i vår verksamhet.
- vi tar oss an några av samhällets mest akuta miljömässiga och sociala utmaningar genom att verka för ett smartare, renare och koldioxidfritt transportsystem, i linje med Parisavtalet och FN:s hållbarhetsmål, samtidigt som vi bibehåller högsta möjliga standard i vår egen verksamhet. Forskningsbaserade klimatmål är avgörande för detta åtagande.

Forskningsbaserade mål

Att driva omställningen handlar till största delen om att fasa ut fossila bränslen. Transporter svarar för nästan en fjärdedel av de globala koldioxidutsläppen. För att åstadkomma ett hållbart transportsystem i enlighet med målen i Parisavtalet måste transportsektorn vara fossilfri 2050. Utfasningen av fossila bränslen är därför utgångspunkten för vårt syfte och vår strategi.

Som ännu ett led i Scanias klimatarbete har vi åtagit oss att sätta upp forskningsbaserade klimatmål där vi åtar oss att minska våra utsläpp i den omfattning som, enligt forskningen, krävs för att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader jämfört med förindustriella nivåer. Åtagandet innebär en rejäl höjning av vår ambitionsnivå vad gäller koldioxidutsläpp eftersom det inte bara omfattar utsläppen från vår egen verksamhet, utan även från Scaniafordon i drift hos kund (vilket utgör den största delen av vårt totala koldioxidavtryck). Scanias forskningsbaserade klimatmål kommer att vara fullt förenliga med våra affärs mål.

Scania är en av de första tillverkarna av tunga nyttofordon att anta de striktaste forskningsbaserade målen och ett av endast 87 företag i världen som gjorde åtagandet innan FN:s klimattoppmöte i september 2019.



SÅ DRIVER SCANIA OMSTÄLLNINGEN

Genom partnerskap med andra intressenter i vårt ekosystem kan vi främja användningen av befintliga hållbara lösningar, samtidigt som vi utvecklar den teknik och de förutsättningar som kommer att stödja morgondagens transportsystem.

Att driva omställningen är vårt syfte. Men vi kan inte göra det på egen hand. Vi är beroende av samarbeten med partners från hela vårt ekosystem – alltifrån våra kunder till teknikföretag, beslutsfattare i regeringar och andra. För Scania är partnerskap nyckeln till ett verkligt hållbart transportsystem.

Vi leder teknikutvecklingen, där vi utforskar de senaste tekniska lösningarna och kortar tiden till marknadsintroduktion. Samtidigt främjar vi kundernas efterfrågan på hållbara lösningar som är tillgängliga här och nu. Vi ingår även samarbeten med nyckelintressenter för att testa, förfina och skala upp de gemensamma lösningar som behövs i framtidens transportsystem.

Driva teknisk utveckling

Scania är ledande inom teknisk utveckling. Tack vare vårt modulsystem och våra partnerskap med teknikföretag kan vi snabbt förnya oss och göra verklighet av morgondagens autonoma, uppkopplade och elektrifierade transportlösningar. Våra tester med elektrifierade motorvägar, autonoma gruvtransporter och våra konceptfordon är viktiga byggstenar. De möjliggör att vi kan utforska möjligheter, utveckla vårt kunnande och visa på potentialen av nya tekniker för våra kunder och partners.

Möta kundens efterfrågan

Många av våra kunder sätter ambitiösa mål för minskad miljöpåverkan. Transport och logistik integreras alltmer och kunderna vänder sig till Scania för lösningar som kombinerar hållbarhet och lönsamhet. Vissa är obekväma med nymodigheter och oroar sig för att totalkostnaden ska bli högre, vilket hindrar dem från att övergå till en hållbar vagnpark. Tack vare vår ingående kunskap om kundernas behov kan vi avdramatisera processen. Med utgångspunkt i våra tre pelare för hållbar transport skräddarsyr vi lösningar som förbättrar kundens lönsamhet, samtidigt som vi ökar medvetenheten om framtida möjligheter.

Partnerskap i ekosystemet

Bristande infrastruktur, förhöjda kostnader, finansieringssvårigheter, osäkerhet i tidpunkt för att införa nya lösningar och juridiska hinder är några av de utmaningar som kan stå i vägen för framtidens hållbara transportsystem. Partnerskap är ett viktigt verktyg för att förstå och lösa dessa utmaningar. Som ledare inom hållbara transporter kan Scania arbeta tillsammans med transportörer, transportköpare, städer, teknikföretag och beslutsfattare, dela kunskaper och bygga strategiska samarbeten i hela ekosystemet. Det ger förutsättningar att snabbt införa hållbara lösningar i stor skala.

Tre sätt att driva omställningen

Driva teknisk utveckling Morgondagens genombrott möjliggörs idag

Scania samarbetar med pionjärföretag för att dra nytta av ny och framväxande teknik och kan då bidra till snabbare marknadsintroduktion.

Läs mer på sidorna 26–29

Partnerskap i ekosystemet Ekosystemet för transport och logistik i förändring

Tillsammans med partners från hela ekosystemet skapar vi förutsättningarna för storskalig hållbar transport.

Läs mer på sidorna 22–25

Möta kundens efterfrågan Påskyndar införandet av hållbara lösningar

Med utgångspunkt i våra tre pelare ökar vi medvetenheten och uppmuntrar kunder att övergå till hållbara lösningar, tillgängliga här och nu.



Läs mer på sidorna 14–21



SÄKRAR KUNDERNAS FRAMTID MED LÖSNINGAR TILLGÄNGLIGA HÄR OCH NU

Genom att främja användningen av hållbara lösningar som finns tillgängliga här och nu framtidssäkrar Scania kundernas verksamhet, samtidigt som vi ökar deras lönsamhet.

För att minska koldioxidutsläppen i den takt som krävs för att undvika de värsta konsekvenserna måste nyttotransportbranschen vara fossilfri senast år 2050. Vi kan nå dit, men det är en stor utmaning som kräver att vi omedelbart gör snabba förändringar av hela branschen. Aktörer från alla delar av ekosystemet inom transport och logistik måste förbereda sig för omställningen genom att redan idag säkra framtiden för sina verksamheter.

Framtidens fossilfria transportsystem kommer att vara beroende av ny teknik, såsom olika typer av elektrifiering. Dagens begränsningar i teknik och infrastruktur innebär att det kommer att ta tid för dessa lösningar att bli gångbara och tillgängliga i stor skala, särskilt för tung fjärrtrafik, där batteriernas storlek och prestanda fortsatt är en utmaning. Det finns dock ett flertal åtgärder att vidta för de företag som vill säkra sin verksamhet för framtiden. Lösningar som är tillgängliga här och nu som kan göra verksamheten effektivare och mer lönsam, och samtidigt minska koldioxidavtrycket.

Våra tre pelare

Scanias lösningar för hållbara transporter bygger på tre pelare som syftar till att optimera transportsystemet på olika nivåer: energieffektivitet (optimera fordonet och körningen), förnybara bränslen och elektrifiering (optimera energin) samt smart och säker transport (optimera transportsystemet). Var för sig eller tillsammans, och i kombination med

vårt unika flödestänkande, kan de tre pelarna bidra till renare, säkrare och mer effektiva transporter.

Den här sömlösa integreringen av fordonsteknik och förbättrade transportflöden utgör grunden för våra lösningar, och gör att vi kan öka kundernas lönsamhet samtidigt som vi driver omställningen till ett mer hållbart transportsystem.

Även om de tre pelarna är avsedda att lösa kundens hållbarhetsbehov på kort sikt bidrar de också till att framtidssäkra verksamheten. Uppkoppling är exempelvis en av nyckelteknikerna som möjliggör framtidens självkörande fordon och vårt fokus på drivlineoptimering är lika relevant om drivlinan är helt elektrisk. Dagens lösningar utgör grunden för morgondagens autonoma, uppkopplade och elektrifierade transportsystem.

Lösningar för varje situation

Scanias lösningar som finns tillgängliga här och nu kan anpassas och optimeras beroende på hur transportflödet ser ut – i och mellan städer, i industrier eller i fjärrtrafik. Oavsett driftsförhållande kan våra produkter och tjänster skräddarsys för att uppfylla våra kunders specifika krav.

Förnybara bränslen och elektrifiering tar oss till hållbarhet

Det finns goda skäl till att förnybara biobränslen lyfts fram av våra tre pelare för hållbara transporter. Tills dess att lösningar som elektrifiering finns tillgängliga i stor skala är biobränslen den bästa, och ibland den enda, lösning som står till buds för att snabbt och kraftfullt minska koldioxidutsläppen. Dessa bränslen är också ett nödvändigt steg på vägen till ett helt fossilfritt framtida transportsystem, vilket var en av slutsatserna i Scanias studie The Pathways Study.

The Pathways Study analyserar fyra möjliga sätt att uppnå fossilfria nyttotransporter till år 2050. Ökad användning av biobränslen ger de största koldioxidminskningarna på kort tid, medan elektrifiering är både effektivast och mest kostnadseffektivt på längre sikt.

Läs hela studien på www.scania.com/pathways

Läs mer om hur våra lösningar ökar hållbarheten och effektiviteten i olika miljöer:

Städer

sidorna 16–17

Industrier

sidorna 18–19

Logistik

sidorna 20–21



Energieffektivitet

För Scania är det viktigt att erbjuda produkter och tjänster med den mest effektiva tekniken. Inom energieffektivitet fokuserar vi på tre underområden för att "optimera fordonet och körningen": drivlinjeprestanda, fordonsoptimering och bränsleförbrukning.

Tack vare bättre drivlinor och aerodynamik är vår nya lastbilsgeneration den mest effektiva hittills. För fjärrtrafik kunder minskar bränsleförbrukningen med i genomsnitt sex procent jämfört med föregående generation.

Utöver tekniska optimeringar förbättrar vi våra kunders energieffektivitet med hjälp av tjänster som ytterligare pressar ner bränsleåtgången.

Scania Ecolution är ett heltäckande utbud av produkter och tjänster som minimerar bränsleförbrukningen, däribland koldioxidoptimerade fordon, förarutbildning i bränsleeffektiv körning och personlig förarcoachning som individanpassas utifrån från verkliga kördata.

Scanias förarstöd, Driver Evaluation, som är en del av Scania Fleet Management, analyserar förarens körteknik och ger förslag på förbättringar.

Både Scania Driver Evaluation och Scania Ecolution kan sänka kundens bränsleförbrukning med mer än 10 procent och minskar därigenom såväl driftkostnaderna som koldioxidutsläppen och miljöpåverkan.



Förnybara bränslen och elektrifiering

För att "optimera energin" erbjuder Scania marknadens bredaste utbud av motorer som går på alternativ till fossila bränslen, från lastbilar och bussar som drivs med etanol, till fordon som drivs med flytande eller komprimerad biogas. Samtliga våra Euro 5- och Euro 6-motorer kan drivas med HVO (vätebehandlad vegetabilisk olja) och nästan alla våra fordon kan köras på FAME (Fatty Acid Methyl Ester, fettsyrametyl-estrar). Vi har utvecklat denna produktportfölj i mer än 25 år, sedan vi började med etanol-bussar på 1990-talet.

Biobränslen kan ge ett omedelbart bidrag till minskade koldioxidutsläpp från transporter. Ökad användning av förnybara bränslen är det snabbaste sättet att kraftfullt minska koldioxidutsläppen på kort sikt.

Den globalt begränsade tillgången till biogas är ett hinder för transportbranschen. Innan detta är löst har naturgasen fortsatt en viktig roll att spela. Naturgasen är förvisso inte förnybar, men bidrar till att andelen gasdrivna fordon ökar och stöttar därigenom gasanvändningen. Parallellt arbetar vi tillsammans med andra intressenter för att förbättra infrastrukturen så att användningen av biogas snabbt kan öka. De olika gastyperna är också blandningsbara, vilket gör det möjligt att gradvis övergå från naturgas till biogas.

Vårt utbud av elektrifierade fordon omfattar hybridlastbilar och -bussar och elbatteridrivna bussar. Vi utforskar också andra möjligheter såsom kontinuerlig laddning på elektrifierad väg, bränslecellslastbilar och elbatteridrivna lastbilar.

Förnybara bränslen och elektrifiering kan användas var för sig eller i kombination såsom i hybridfordon som kan gå på biobränsle på motorväg och växla till eldrift i stadsmiljö.



Smarta och säkra transporter

Uppkoppling och datainsamling är viktigt för utvecklingen av hållbara transporter. Scania inhämtar realtidsinformation från mer än 430 000 uppkopplade fordon som rullar drygt 2,9 miljarder kilometer per månad.

Med dessa data som grund utvecklar Scania tjänster som minskar bränsleförbrukningen och ökar fordonens tillgänglighet, och som skräddarsys för varje enskilt fordon. Resultatet är färre och kortare stopp, mindre avfall från onödiga oljebyten och upp till två dagar mindre ståtid per fordon och år.

Smarta och säkra transporter handlar också om att "optimera transportsystemet". Uppkoppling möjliggör effektiviserad transport av både gods och människor genom förbättrad koordinering och kontroll av transportflöden. Uppkopplade och autonoma fordon blir viktiga för att öka effektiviteten och säkerheten vid transporter och i värdekedjorna, liksom för att kraftigt minska koldioxidutsläppen.



Urbaniseringen för med sig såväl miljömässiga som sociala och ekonomiska utmaningar som kräver omedelbara lösningar. I städer över hela världen svarar Scania med renare, säkrare och mer effektiva transportlösningar.

Världens städer växer snabbare än någonsin. Enligt FN:s prognoser kan urbanisering i kombination med befolkningstillväxt öka antalet människor i städer med 2,5 miljarder fram till 2050. Förändringen innebär en hård belastning på stadernas transportinfrastruktur, vilket i sin tur kan medföra dålig luftkvalitet, buller, trafikstockningar, ojämlig tillgång till transporter och ökad olycksrisk. Dessa problem påverkar direkt miljön och människors hälsa, samtidigt som de hindrar både den ekonomiska och sociala utvecklingen.

Allt fler städer tar till lagstiftning för att hantera dessa utmaningar, bland annat genom att införa utsläppsfria zoner i stadskärnorna. Det gör städerna till föregångare i utvecklingen av hållbara transporter, med allt fler rena och smarta lösningar som bidrar till att göra städer bättre att leva i.

Lösningar för hållbara stadstransporter

Scania arbetar tillsammans med städer världen över för att utveckla hållbara lösningar för kollektivtrafik och andra transporter. Tack vare många års satsningar kan Scania erbjuda marknadens bredaste utbud av fordon för stadstrafik som går på annat än dieselbränsle, såsom HVO, FAME, naturgas, biogas och etanol, liksom med hybridteknik. Biobränslen kan minska koldioxidutsläppen med mer än 90 procent, samtidigt som våra gasmotorer för Euro 6 är renare och tystare än någonsin, med upp till fem gånger lägre hälsofarliga kväveoxidutsläpp än föregående generation. Dessa renare fordon förbättrar kollektivtrafiken i städer runtom i världen, däribland bussystemen i Bogotá och Mexico City.

Scanias lösningar för städer omfattar inte bara kollektivtrafik, utan även godstransporter. Våra hybridlastbilar för distribution, som nu testas i Stockholm av logistikföretaget HAVI, övergår automatiskt till tyst eldrift i innerstadsmiljö, vilket gör dem idealiska för nattleveranser då gatorna också är nästan tomma. Vi erbjuder även tjänster skapade för att maximera effektiviteten och tillgängligheten för stadsfordon. Vår tjänst Flexible Maintenance för bussar hjälper exempelvis bussoperatörer att undvika oplanerad ståtid genom att driftdata från fordonen analyseras i realtid för att avgöra det verkliga underhållsbehovet.

Allteftersom stadsmiljön förtätas och trängseln ökar är det också viktigt att optimera flödet av gods och människor. Scania utvecklar ett antal smarta och flexibla lösningar för att uppnå detta, bland annat stadsfordonskonceptet NXT, se sidan 27.

SCANIARÖSTER



Anna Carmo e Silva
Head of Buses and Coaches

Vilka är dagens största utmaningar för persontransporter i städer?

Den snabba urbaniseringen gör det mycket svårare att ordna transporter för invånarna. Bland de problem som snabbt behöver lösas finns trängsel och trafiksäkerhet, dålig luftkvalitet, buller och koldioxid-utsläpp.

På vilket sätt är Scantias nya bussgeneration svaret på dessa problem?

Vi anser fortsatt att det inte finns någon enskild lösning på problem som trängsel och hållbarhet. Vi behöver ha en helhetssyn på våra kunders utmaningar. Men tysta och utsläppsfria elbussar kommer helt klart att spela en nyckelroll i många städer. Fler människor behöver lockas att åka kollektivt, och då är det viktigt att bussarna ger en behaglig åkupplevelse.

Elbatteridrivna Scania Citywide som vi nu lanserat visar att bussar kan vara både hållbara och mycket trivsamma för passagerarna.

Hur kommer autonoma fordon att förändra kollektivtrafiken i städer?

Idag är de flesta bussar dimensionerade för rusningstrafik, med dåligt kapacitetsutnyttjande resten av dagen. I framtiden kommer vi förmodligen att se mindre, självkörande bussar som kan utföra olika uppdrag vid olika tidpunkter på dagen, beroende på efterfrågan. Dessa fordon kommer att uppmuntra delat resande, vilket minskar antalet enskilda resor med personbil så att trängseln och utsläppen minskar. Konceptfordonet NXT, som vi presenterade i juni 2019, tydliggör denna vision. Vi står inför en spännande tid – och Scania är väl förberett för framtiden.



PREMIÄR FÖR VÅR NYA BUSSGENERATION

Bussar går i spetsen för omställningen till fossilfria stadstransporter och den nya elbatteribussen Scania Citywide BEV (Battery Electric Vehicle) är ett viktigt framsteg. Den har en elmotor på 300 kW som drivs av batterier anpassade för snabbladning och tar bekvämt upp till 95 passagerare.

Under 2019 lanserade vi också tjänsten Scania Flexible Maintenance för bussar. Precis som för lastbilar säkerställer tjänsten att bussarna bara kallas in för underhåll när det verkligen behövs, baserat på verkliga driftdata.

99%

Scantias moderna bussar minskar sotutsläppen med 99 procent jämfört med äldre dieselt teknik. Som en del av initiativet Soot-Free Clean Bus Fleet kommer Scania att leverera bussar till 20 stora städer i Asien, Afrika, Latinamerika och Australien. Initiativet leds av C40 Cities och International Council on Clean Transportation (ICCT).



Hybridlastbilar för tysta nattleveranser

I Sverige pågår försök med laddhybridlastbilar från Scania som visar att ökad transporttätthet inte behöver medföra mer buller.

Hybridlastbilarna används för tysta leveranser nattetid till McDonald's restauranger i Stockholm, där nattliga leveranser annars är förbjudna på grund av bullerbegränsningar. Genom att övergå från HVO till tyst eldrift i innerstaden kan leveranserna utföras nattetid på näst intill tomma gator, utan att de boende störs och med minskade koldioxidutsläpp.



Optimerad logistik är en nyckel till lönsamhet. Med en helhetssyn på våra industriella värdekedjor hjälper Scania kunderna att eliminera slöseri, minska kostnaderna och öka hållbarheten.

Transporter är en avgörande länk i många branschens värdekedjor. För att maximera produktiviteten och lönsamheten måste material flöda så smidigt som möjligt. Alla former av svinn eller störningar i värdekedjan medför längre produktionstid och ökade driftskostnader, vilket minskar lönsamheten och påverkar miljön negativt.

Scania verkar inom många olika branscher, med kunder i allt från jord- och skogsbruk till anläggning och gruvarbete. Oavsett bransch är vårt angreppssätt att ta ett steg tillbaka för att se helheten. Vi analyserar produktionskedjans alla länkar, från råvara till slutprodukt. Det gör att vi kan upptäcka ineffektiva processer och föreslå åtgärder som förbättrar dem och som eliminerar slöseri. På detta sätt kan vi hitta en helhetslösning för logistikflödet.

Fordon som en del av värdekedjan

Scania ser fordonen som en del av produktionskedjan och inom till exempel skogsnäringen kan det handla om att justera upplaget av timmer till exakt rätt plats, så att timmerbilens lastning kan ske snabbare och säkrare. Genom Scantias förarutbildning och förarcoachning kan ett byggföretag till exempel minska tomgångskörningen på arbetsplatserna och därmed bränsleförbrukningen. Vi anser att lösningar som dessa är avgörande för produktiviteten och lönsamheten i värdekedjan som helhet.

Smarta tjänster som förutser kundernas behov

För våra industriella kunder är uppkoppling en viktig förutsättning för effektiv logistik. Tack vare driftdata som Scania inhämtar i realtid från 430 000 uppkopplade fordon kan vi erbjuda många olika tjänster som förbättrar fordonens tillgänglighet, driftsäkerhet och lönsamhet. Här finns

bland annat smarta underhållstjänster, där vi analyserar exakt när fordonet behöver besöka verkstaden baserat på faktiskt driftdata, och förarutbildning som anpassas för olika branscher och tillämpningar.

Förutom att uppkoppling hjälper oss att skapa smartare tjänster, möjliggör uppkoppling användandet av autonom teknik med självkörande fordon inom avgränsade områden som gruvor och containerterminaler.

Skräddarsydda lösningar för alla behov

Även om vårt holistiska synsätt är detsamma för våra kunder inom alla industriella, vet vi att varje bransch har sina egna specifika transportutmaningar. Till exempel har jordbruket säsongvariationer som gör att lastbilar kan bli underutnyttjade under delar av året. Gruvor är en unikt utmanande miljö, med ständigt ökade krav på produktivitet, hållbarhet och regelefterlevnad. Scantias modulsystem och djupa insikt i kundernas branscher gör att vi kan erbjuda skräddarsydda lösningar som är flexibla och anpassade för respektive behov.

SCANIARÖSTER



Mai Auapinyakul
Business Development Manager,
Scania Mining

Hur kan Scania hjälpa gruvföretag att bli mer hållbara och lönsamma?

Vi arbetar nära våra kunder för att förstå deras verksamhet och processer på djupet. Utifrån denna helhetssyn kan vi optimera produktiviteten och minska driftkostnaderna. Vi gör det genom att rekommendera rätt fordon och tjänster och genom att fortsätta arbeta med vagnparkens effektivitet även efter leverans. Vi kan minska tomgångskörningen och optimera hur vagnparken används och därigenom förbättra kundens lönsamhet genom lägre bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp.

Gruvindustrin förknippas knappast med hållbarhet. Håller det på att förändras?

Gruvdrift har stor inverkan socialt och på miljön. Den förestående elektrifieringen ger gruvindustrin förutsättningar att leverera material för att utveckla elnäten och tillverka batterier, solpaneler, med mera. Det sätter ytterligare press på branschen att bli mer innovativ och hållbar, till exempel vad gäller koldioxidutsläpp. Autonom teknik kommer att rita om spelplanen här.

Hur kommer automationen att påverka gruvindustrin?

Om fordonen klarar sig utan förare kan man ersätta de stora och tunga dumprar som används för transporter i gruvan med flera mindre, elektrifierade fordon. Det innebär stora fördelar för bränsleförbrukningen, koldioxidutsläppen och säkerheten. Automationen ger också ett mer effektivt och förutsägbart transportflöde. En annan sak som förändras är yrkesrollerna, i och med att förarna blir operatörer och serviceteknikerna blir programmerare.



Trots relativt korta körsträckor har servicebilarna stor inverkan på flygplatsens driftkostnader och koldioxidutsläpp. Många av Scantias hållbara lösningar passar bra för flygplatsfordon. Våra laddhybridlastbilar som går på el och HVO passar perfekt som cateringbilar på flygplatsen eftersom de kör korta sträckor och det finns tid för laddning mellan uppdragen. Vår nya V8-motor, som uppfyller utsläppskraven enligt Euro 6 och Stage V, är idealisk för flygplatsens brand- och räddningsfordon.



LOTS Group trimmar sockerrörstransporter i Brasilien

LOTS Group är ett fristående företag inom Scania som hanterar transporter av 1,5 miljoner ton sockerrör för Cocal, en ledande brasiliansk tillverkare av socker, etanol och bioenergi. LOTS kör en egen vagnpark med Scania G 540 6x4-lastbilar och väntas kunna sänka Cocals kostnader för sockerrörstransporter med 15 procent.

Scantias helägda dotterföretag LOTS Group (Lean Optimised Transport Systems) tillhandahåller lösningar, skräddarsydda för varje enskild kunds behov, som optimerar flödena i verksamhetens alla värdekedjor.

LOGISTIK:

LÖNSAMMA LÖSNINGAR FÖR FJÄRRTRAFIK



Fjärrtrafik är en värld av små marginaler och korta deadlines – och i vår tid med e-handel och just-in-time-leveranser blir pressen bara hårdare. Med Scantias lösningar behöver kunderna inte välja mellan lönsamhet och hållbarhet.

Dagens transportörer ska inte bara uppfylla ökade krav på tidsstyrda leveranser, utan förväntas också utföra dem så hållbart som möjligt. Båda trenderna ökar behovet av lösningar som kombinerar lönsamhet och hållbarhet. Med vår helhetssyn på industrin och vårt kunnande om logistikflöden kan vi förse kunderna med lösningar som är specifikt utformade för att svara på båda dessa krav.

Lösningarna omfattar marknads största utbud av lastbilar för bränslen såsom flytande och komprimerad gas, såväl naturgas som biogas. Sänkt bränsleförbrukning är en dubbel vinst för våra kunder, eftersom både kostnaderna och miljöpåverkan minskar. Vår nya lastbilsgeneration ger enastående totalekonomi med sex-sju procent lägre bränsleförbrukning jämfört med föregående generation, som redan den var branschledande.

Dagens lösningar är viktiga steg på vägen mot morgondagens elektrifierade och utsläppsfria nyttotransportbransch. Scania gör betydande satsningar för att kunna rusta våra kunder inför framtiden, bland annat inom utveckling och kommersialisering av battericellteknik för tunga fordon.

Uppkoppling förbättrar driftekonomin

Att hålla fordonen rullande är avgörande i en bransch där tid är pengar. Uppkopplingen av fordon har förändrat fjärrtransporterna i grunden, med nya tidseffektiverande tjänster och funktioner. Vi har introducerat tjänster såsom Scania Flexible Maintenance, där fordonens behov av verkstadsbesök avgörs genom analys av realtidsdata från den verkliga driften. Sedan lanseringen 2016 har vi skrivit mer än 100 000 avtal om flexibelt underhåll.

Scantias uppkopplade tjänster kan även bidra till att avhjälpa en av fjärrtrafikens största utmaningar vad gäller lönsamhet och miljöpåverkan – lastoptimering. Den genomsnittliga fyllnadsgraden i Europa är endast omkring 60 procent, vilket innebär att många onödiga turer belastar såväl miljön som kundernas lönsamhet.

Förarens körteknik är avgörande för driftekonomin, trafiksäkerheten och miljöpåverkan. Scantias tjänster inom förarutbildning, personlig förarcoaching och Scania Fleet Management syftar alla till att ge insikter i körstilar, produktivitet och ekonomi.

SCANIARÖSTER



Jonas Nordh
Director of Sustainable Transport

Vilka lösningar inom elektrifiering utvecklar Scania för tunga nyttofordon?

Vi arbetar parallellt med ett flertal lösningar, bland dem teknik för elbatteridrivna fordon, elvägar där lastbilarna kan laddas via luftledning, och vätgasdrivna bränsleceller.

Vilka är de största utmaningarna inom elektrifiering?

Varje lösning har sina utmaningar. Elvägar kräver stora investeringar i infrastrukturen och ledtiden blir ofta lång när det krävs beslut av regeringar och myndigheter. Med vätgasen finns frågor kring energieffektiviteten och att säkerställa att den framställs med förnybar energi. Elbatteridrift kräver snabb utbyggnad av infrastrukturen med smarta laddningsstationer. Batteripaketets storlek i förhållande till nyttolasten är också viktig, och så vidare. Genom våra investeringar och samarbeten med företag som Northvolt och ASKO, och i Pathways-koalitionen med E.ON, Siemens och H&M, utforskar vi hur vi kan övervinna de olika hindren.

Vilka lösningar finns i dagsläget för fjärrtransporter?

Gas är en möjlighet. Biogas är att föredra framför naturgas då koldioxidminskningen blir betydligt större. Naturgas och biogas kräver ha samma infrastruktur och eftersom det finns gott om naturgas kan vi använda den på kort sikt medan vi bygger upp infrastrukturen. Då blir övergången till biogas enkel när tillgången väl förbättras. Vi har förstuds motorer för en rad andra förnybara bränslen också, bland annat biodiesel och etanol.



I och med leveransen av Scania R 410-lastbilar som går på flytande gas genomför Gruppo Sanpellegrino samtliga skytteltransporter mellan källan i San Pellegrino och logistikcentrat i Madone med gasfordon. Förutom att minska koldioxidutsläppen med 500 ton går gasmotorerna också märkbart tystare än dieselmotorer. Företaget utför transporter nattetid för att undvika trafikstockningar på vägen till Madone och därför var bullerminskningen en viktig faktor.



ASKO kör vätgasdrivna bränslecellslastbilar i Norge

Elektrifieringen av tunga transporter kommer inte att ske genom en enskild lösning som passar alla ändamål. Ett av teknikspåren, som Scania utforskar tillsammans med kunden ASKO, är eldrivna lastbilar med bränsleceller som går på vätgas. Tidiga försök visade att tekniken fungerar bra i kallt klimat. Den norska dagligvaruleverantören har satt in fyra Scania ellastbilar med vätgasdrift i sin ordinarie vagnpark, i ett pilotprojekt som är det första i sitt slag. Första steget i projektet innebär också att en vätgasstation öppnas i Trondheim.

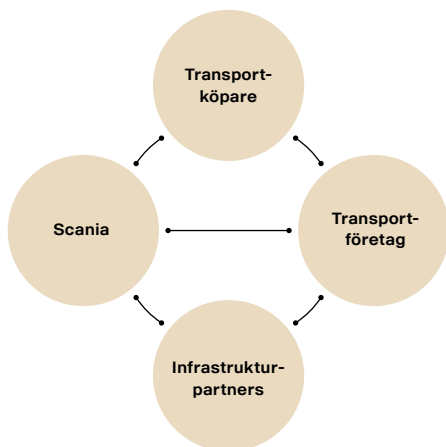
€10M

Scania har investerat 10 miljoner euro i hållbara batteriinnovatören Northvolt.

PARTNERSKAP FÖR KOLDIOXIDFRIA TRANSPORTER



Ingen enskild aktör kan åstadkomma koldioxidfria tunga transporter. Scania samarbetar med partners såväl inom som utanför transportbranschen för att nå målet.



För att snabba på utbyggnaden av infrastruktur för förnybara bränslen och elektrifiering intar vi ett helhetsperspektiv som tar hänsyn till alla delar av transportsystemet. Perspektivet omfattar Scania, transportföretag, transportköpare och infrastrukturpartners.

Partnerskap inom transportinfrastruktur

För att åstadkomma koldioxidfria tunga transporter krävs som första steg en kraftigt ökad användning av biobränslen och elektrifiering. Fordonen ger endast halva lösningen – omställningen kan bara ske med rätt infrastruktur på plats. För att påskynda utbyggnaden av infrastruktur för förnybara bränslen och elektrifiering samarbetar Scania med intressenter från alla delar av transportsystemet, från bränsleproducenter och infrastrukturleverantörer till myndigheter i städer och regioner.

Tillsammans med andra aktörer i ekosystemet, och med våra kunder och kundernas kunder, kan vi förmå transportbranschen att öka sin användning av välbehövliga alternativ till diesel. På så vis verkar vi för en värld där fossilfria transporter inte längre ses som ett alternativ, utan som det normala.

Partnerskap med infrastrukturpartners

Scania samarbetar med många olika typer av infrastrukturpartners för att skapa de förutsättningar våra kunder behöver för att överväga en koldioxidfri vagnpark. Bland intressenterna finns olje- och gasföretag med förnybara bränslen i produktportföljen, producenter av syntetbränsle och elbolag. Genom dessa partnerskap bidrar vi till en utbyggnad av distributionsnätet för förnybara bränslen och ökar tillgången på förnybar energi för transporter.

Partnerskap med kunder för bättre biobränsletillgång

Scania ingår i ett flertal strategiska partnerskap med kunder som redan har, eller kan få, tillgång till biobränsle genom sin verksamhet, i syfte att öka den lokala tillgången till biobränsle. Ett exempel är samarbetet med återvinningsjätten SUEZ, där vi utvärderar metoder för biogasframställning ur avfall från deras återvinningsprocesser. Ett annat exempel är den franska bussoperatören Citram Aquitaine, som kör Scaniabussar på bioetanol som härstammar från den lokala vinproduktionen.

Bidrar till efterfrågan

I samarbeten med inflytelserika, globala transportköpare som kan ställa krav på alternativbränsledrift är vår uppgift att bistå vid upphandlingar som ställer om till hållbara transporter. Vi bidrar också till biobränsleefterfrågan genom att erbjuda nya avtalstyper som sänker totalkostnaden för ägare av fordon som drivs med förnybara bränslen.

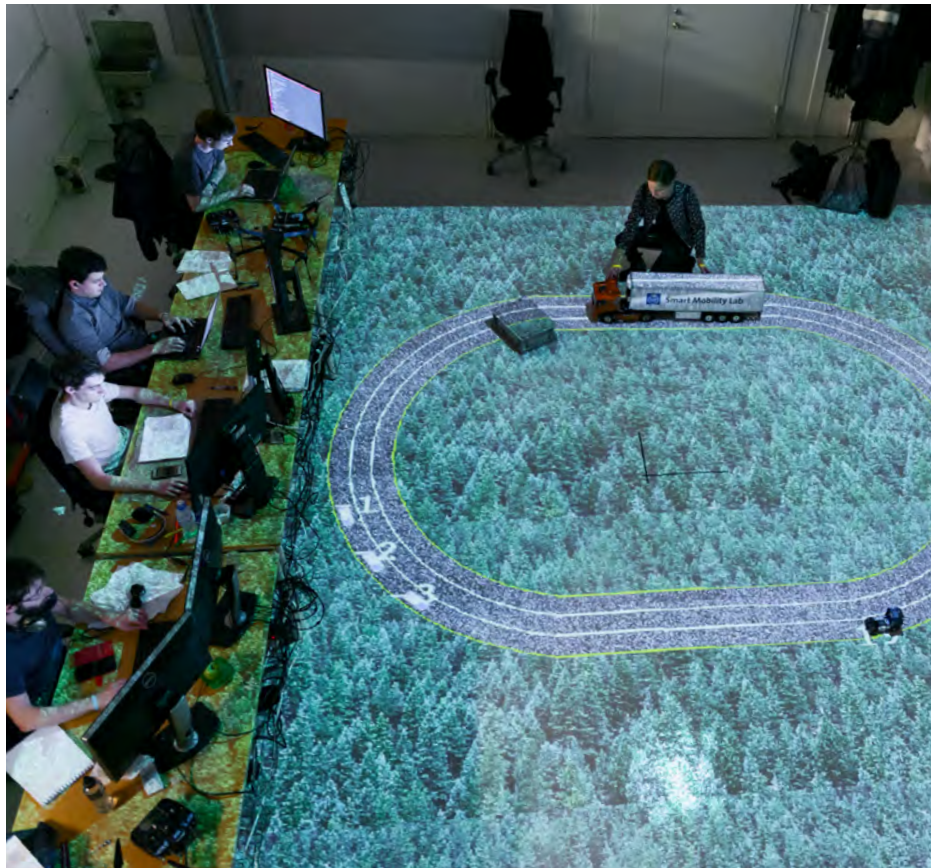


Driver förändringen av livsmedelsbranschen

För att driva omställningen till hållbara transporter tar Scania steget bortom traditionell försäljning och samarbetar inte bara med kunder, utan med andra intressenter i hela transportkedjan. Ett exempel på detta helhetsperspektiv är vårt samarbete med livsmedelskedjan SPAR International, som 2018 utsåg Scania till prioriterad leverantör.

I samarbetet med SPAR utmanar vi dess globala logistikkedja att ställa om till förnybara bränslen. Exempelvis har den irländska SPAR-återförsäljaren BWG Foods investerat i 14 Scania lastbilar som går på komprimerad gas och planerar att köpa ytterligare 50 gasfordon fram till 2025.

SPAR utsåg Scania till Global Supplier of the Year 2019 till följd av vårt engagemang för hållbarhet.



Partnerskap bortom transportsystemet

För att uppnå koldioxidfria tunga transporter krävs systemförändring av en omfattning som samhället aldrig tidigare genomgått. Därför krävs också samarbete bortom konventionella gränser för transportsystemet.

Scania inser detta och bedriver därför strategiska samarbeten med bland annat teknikföretag, branschledande företag, lärosäten och myndigheter för att driva på omställningen till hållbara transportsystem. Här samarbetar vi i allmänhet med partners som vill testa och gå före eller påskynda kommersialisering av ny teknik eller nya affärsmodeller, och med dem som söker efter storskaliga lösningar på utmaningar i transportsystemet.

Samarbeten med lärosäten

Akademisk forskning har en viktig roll i skapandet av framtidens hållbara transportsystem och Scania har en lång tradition av samarbete med lärosäten. Bland forskningsprojekten vi stöder finns ITRL (Integrated Transport Research Lab), ett gemensamt initiativ av Scania, Ericsson och KTH (Kungliga Tekniska Högskolan), som utforskar nya lösningar på globala transportrelaterade miljöutmaningar.

Ett annat projekt är forskningscentret Scania Center of Innovation and Operational Excellence, ett samarbete med Handelshögskolan i Stockholm där vi studerar affärsmodeller för framtidens transportekosystem.



Teknikpartners

För att skapa ett autonomt, uppkopplat och elektrifierat transportsystem krävs teknisk innovation. De senaste två åren har Scania arbetat i ett konsortium av sju europeiska partners som utvecklar systemet ProPART, en mjukvarulösning som ökar precisionen för positioneringssensorer i autonoma fordon. Ett annat tekniksamarbete är vår investering på 10 miljoner euro i Northvolt, en tillverkare av nästa generations batterier, som ska användas för utveckling och kommersialisering av battericeller för tunga nyttofordon. Scania arbetar också tillsammans med Haylion Technologies med utveckling av autonoma och elektrifierade fordon för den kinesiska transportmarknaden.

Myndigheter och industri i samarbete

Scania har tagit en branschledande roll där vi främjar globala insatser för ett koldioxidfritt transportsystem.

Här fungerar vi som en viktig rådgivare för myndigheter i frågor som rör framtidens hållbara transporter. För att åstadkomma den omvälvande förändring som krävs för koldioxidfria transporter måste näringslivet arbeta hand i hand med såväl lokala som nationella myndigheter. Scantias bidrag till

utvecklingen av elvägar för tunga fordon är bra exempel på denna typ av konkreta samarbeten. Vi deltar sedan länge i ett pilotprojekt tillsammans med Infrastrukturdepartementet och Trafikverket. I Tyskland arbetar Scania tillsammans med Siemens i projektet German eHighway, delfinansierat av den tyska myndigheten för miljö, naturvård och kärnkraftssäkerhet (BMUB). Ett liknande projekt förbereds längs en sex kilometer lång sträcka av motorvägen A35 Brebemi i norra Italien, i samarbete med den regionala trafikmyndigheten.

Strategiska samarbeten där flera olika intressenter deltar är också viktiga när vi driver förändringen av transportbranschen. Pathways Coalition, ett samarbete mellan Scania, H&M, Siemens och E.ON, verkar för branschöverskridande insatser som påskyndar övergången till koldioxidfria tunga transporter. Ett annat exempel är Drive Sustainability, en gemensam plattform för ledande fordonstillverkare som eftersträvar bättre sociala, etiska och miljömässiga förhållanden i fordonsbranschens leveranskedja.

Avlägsnar hinder för fossilfri transport

Pathways Coalition är ett initiativ där Scania, H&M, Siemens och E.ON tillsammans utforskar branschöverskridande sätt att skapa ett fossilfritt transportsystem till år 2050, i linje med Parisavtalets mål. Sedan koalitionen bildades 2018 har den varit drivande i debatten om hållbara transporter. Viktiga punkter på dagordningen vid de senaste mötena har varit vikten av gemensamma standarder för att öka tillgången till biobränsle och behovet av att göra även energisektorn koldioxidfri i takt med att transporter elektrifieras.

Läs mer på
www.thepathwayscoalition.com

Utforskar biobränslets potential

En viktig del på vägen mot koldioxidfrihet är användningen av biobränslen som finns tillgängliga här och nu. Under 2018 inledde Scania ett samarbete med Xynteo, en branschöverskridande plattform som sammanför idéer, för att utforska biobränslets och den bredare bioekonomins fulla potential i Europa. I projektet deltar experter, företagsledare och intressenter från bioekonomins olika branscher, med målet att kartlägga tillväxtpotentialer och identifiera hinder, liksom tänkbara lösningar, för framtida utveckling.

Läs mer på
www.scania.com/group/en/biofuels-key-to-driving-the-shift

EN VÄG TILL UTSLÄPPSFRIA TUNGA TRANSPORTER

Scania deltar i flera pågående europeiska utvärderingar av elektrifierade vägar – en lösning som skulle kunna ta oss till koldioxidfria tunga fjärrtransporter. På en elväg kan lastbilar matas med ström kontinuerligt via luftledningar och därmed slippa stanna vid laddningsstationer för att fylla batterierna. En annan fördel är nollutsläppen av avgaser. Förra året invigdes ett projekt med fem kilometer elväg i Tyskland, där Scania levererar elhybridlastbilarna. Det är det första av tre försök med elektrifierad fjärrtrafik i landet. Ett liknande projekt förbereds längs en sex kilometer lång sträcka i norra Italien, medan världens allra första elvägsförsök har pågått i Sverige sedan 2016.



Förändringen kommer snabbt, och för att kunna leda omställningen måste vi vara duktiga på innovation och snabba till storskalig produktion. Genom att kombinera våra främsta styrkor med nya arbetssätt utvecklar vi de idéer och tekniker som kommer att forma morgondagens transportsystem.

HÄLSA PÅ HOS FRAMTIDEN SÅ ARBETAR SCA

Transportbranschen genomgår en historisk omvandling. Affärsmiljön förändras mer abrupt än någonsin, med ständigt nya tekniker och affärsmodeller. Vi möter detta genom rätt balans mellan dagens och morgondagens verksamhet.

Det innebär att vi fortsätter att satsa stort på hållbara transportlösningar som är gångbara idag, det vill säga effektiva drivlinor med förbränningsmotorer som går på förnybart bränsle. Teamet bakom projektet Common Base Engine 1, den gemensamma motorplattformen inom TRATON GROUP, skapar en kraftkälla för tunga nyttofordon som kommer att sätta en ny standard för effektivitet och som ytterligare kan minska koldioxidutsläppen när den kombineras med förnybart bränsle. Denna nya generation av ultraeffektiva lågutsläppsmotorer kommer att utgöra vår grund i många år framöver och är avgörande för att vi ska nå de forskningsbaserade mål vi kommer att sätta upp.

Samtidigt fattar vi långsiktiga beslut om att utveckla morgondagens autonoma, uppkopplade och elektrifierade transportteknik.

Snabbt misslyckande, snabb lärdom

Den höga förändringstakten gör att vi lär oss att vara mer som ett startup-företag än en traditionell tillverkare. Vi utvecklar och testar många idéer även i verklig drift,

MED INNOVA

misslyckas, lär oss och tar snabbt gångbara idéer till marknaden. Vi kan testa dem hos kund i liten skala, konstatera vilka som fungerar och sedan ta dem vidare till vår kärnverksamhet där vi skalar upp för produktion.

Experimentella pilotprojekt är kärnan i detta arbetssätt. Vissa bedrivs inom Scantias gränser, såsom tester av autonom drift på våra egna anläggningar. Andra sker i samarbete med kunder och andra partners.

Utöver tekniska lösningar testar vi också nya arbetssätt som använder ny teknik och möjliggör snabbare innovation. I våra experimentella tekniklaboratorier, till exempel Scania Smart Engineering Lab och Scania Smart Factory Lab, utforskar vi hur kommande teknik såsom artificiell intelligens och virtuell verklighet kan förbättra våra produktions-, konstruktions- och samarbetsprocesser. För mer information om Scantias smarta labb, se sidorna 28–29.

Investeringar är också en viktig komponent. Genom vår riskkapitalfond Scania Growth Capital investerar vi i företag som bidrar till omställningen till ett hållbart transportsystem och som arbetar med omvälvande teknik och affärsmodeller för fordons- och transportbranschen.

Nytänkande

För att främja en innovationsanda krävs ett flexibelt tankesätt och en arbetsmiljö där nytänkande idéer tillåts slå rot och blomma ut. Initiativ som Scania Future Room (läs mer på www.scania.com/futureroom) och vårt årliga evenemang Scania Hack är exempel på hur vi uppmuntrar entreprenörsandan inom företaget. Kompetensbyggande är också viktigt och Scania ska utveckla den teknik och det entreprenörstänkande som våra medarbetare kommer att behöva allt mer av i framtiden, exempelvis genom program som Scania Innovation Factory, se sidan 31.



SCANIA INNOVATION

Innovation inom Scania handlar inte bara om att ta till sig det som är nytt, utan också om att bygga vidare på våra styrkor. Exempelvis ger vårt moduluppbyggda produktsystem samma fördelar oavsett om vi bygger autonoma fordon eller konventionella lastbilar och bussar. Modulsystemet gör det möjligt för oss att snabbt introducera fordon skräddarsydda för olika behov, med relativt få komponenter och delar. Detta arbete understöds av våra investeringar i uppkoppling och datainsamling som fortsätter att generera viktig information om våra kunders behov och hur de använder våra produkter och tjänster.



NYTT HYTTLÖST KONCEPT – SCANIA AXL

Scania bedömer att självkörande fordon kommer att bli allt viktigare för att förbättra produktiviteten och hållbarheten i tillämpningar där tunga fordon används. För att utforska möjligheterna skapade vi Scania AXL – en helt autonom konceptlastbil utan hytt, avsedd för svåra driftförhållanden såsom gruvor och stora byggarbetsplatser. Det stryktåliga, förarlösa fordonet går på förnybart biobränsle och styrs och övervakas av ett intelligent kontrollsystem.

SCANIA NXT – KONCEPT FÖR STADSTRAFIK

De kommersiella transportflödena i dagens städer är långt ifrån optimala. Kollektivtrafiken är överfull på morgnar och kvällar men nästan tom på dagen. Samtidigt transporteras ofta avfall och gods på dagtid, vilket ökar trängseln och utsläppen. Men tänk om stadens nyttofordon kunde vara flexibla nog att anpassas till olika ändamål olika tider på dygnet?

För att testa denna idé skapade vi Scania NXT – ett självkörande, elbatteridrivet konceptfordon för stadsmiljö. Scania NXT drar modultänkandet till dess spets och kan ändra form beroende på köruppdrag. På morgonen och kvällen är det en buss, på dagen en distributionsbil och på natten en sopbil. Konceptet presenterades på kollektivtrafikmässan UITP Global Public Transport Summit i Stockholm i juni 2019.

SCANIA HACK STIMULERAR FRI INNOVATION

Mer än 100 Scaniamedarbetare i 29 lag höll sig vakna i ett helt dygn under 2019 års Scania Hack, vår årliga hackathon. Scania Hack ger medarbetare möjlighet att utveckla smarta idéer som kan bli en del av Scanias framtid – allt ifrån det praktiska till det egendomliga. Bland årets mer och mindre användbara idéer fanns ett experiment där radiostyrda lastbilar används för att utvärdera förarens körbeteende, och ett ansiktsigenkänningsprogram för att bedöma medarbetares humör inför möten.

EN DAG PÅ SCANIA SMART FACTORY LAB



Vilken nytta kan vi ha av robotar i våra fabriksprocesser? Och kan virtuell verklighet förbättra vår fordonsutveckling? Detta är ett par av de frågor som vi försöker besvara i Scania Smart Factory Lab – en experimentell testmiljö där vi utforskar, utvärderar och testar ny teknik innan vi inför den i vår produktionsprocess.

Nya digitala och IoT-tekniker (Internet of Things) går snabbt framåt och Scania måste ligga i framkant för att bibehålla konkurrenskraften. Det vore dock alltför riskabelt att införa oprövad ny teknik i våra produktionsanläggningar. Det är här vårt Scania Smart Factory Lab kommer in i bilden.

– Eftersom vi inte kan vara säkra på att den nya tekniken fungerar i praktiken kan vi inte sätta in den direkt i produktionsmiljön, förklarar Vipasha Laijawala, en av de unga ingenjörerna i Scania Smart Factory Lab. Syftet med labbet är att kunna testa ny teknik i närhet av fabriken. Vi anpassar lösningar, utvärderar dem och om vi tycker att de är tillräckligt bra testkör vi dem. Om testet verkar lovande kan vi skapa en storskalig lösning och implementera den i produktionen.

Labbet har ett multinationellt arbetslag på 15 ingenjörer, examensarbetare och praktikanter som utför tester.

– Vårt uppdrag är att testa ny teknik i produktionen i takt med att den kommer ut från universitet och leverantörer, säger Lars Hanson, koordinator på Scania Smart Factory Lab. Tekniken måste anpassas till



Scanias behov och Scanias Production System. Målet är att förbättra produktiviteten, kvaliteten och medarbetarnas hälsa.

Utforskar möjligheter, sprider kunskap

De flesta ingenjörerna har rekryterats direkt efter examen från Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm, som Scania samarbetar med sedan länge. Förutom att utforska fördelarna med den nya tekniken, och hur lämplig den är för Scanias ändamål, hjälper ingenjörerna till att förklara möjligheterna och öka medvetenheten både inom och utom företaget.

– Det vi gör är viktigt eftersom vi sprider all den här kunskapen till resten av Scania, säger projektingenjör Juan Luis Jiménez Sánchez. Fler blir medvetna om att tekniken finns och kan då använda den till att förbättra Scanias produktionssystem.

Hela teamet av labbingenjörer brinner för att använda den senaste tekniken till att utveckla Scanias produktion. Jim Tolman, med bakgrund som utbildare inom kreativ teknik och interaktionen mellan människor och datorer, undersöker nya möjligheter att dra nytta av virtuell och förstärkt verklighet (VR och AR). Med dessa tekniker skulle en utbildare kunna lära ut nya sammansättningsmetoder till linjeoperatörer utan att behöva resa runt till Scanias produktionsanläggningar i Europa, Latinamerika och Asien.

”Här i labbet finns inga begränsningar för vilka idéer vi kan jobba med. Vi har stor kreativ frihet.”

Xiaomeng Zhu



– En av de stora fördelarna med VR är upplevelsen av djup, säger Jim Tolman. Man kan interagera med 3D-modeller av delar och komponenter på ett naturtroget sätt som inte är möjligt på en 2D-skärm. I en virtuell verklighet kan man också göra sådant som är omöjligt i verkligheten – som att lyfta upp en lastbil, vrida på den och se hur den ser ut från olika vinklar.

En annan fördel med VR är att testobjekt blir tillgängliga snabbt.

– Så snart CAD-modellen är färdig kan vi stoppa in den i VR-verktyget och jobba med den, fortsätter Jim Tolman. Vi behöver inte vänta på att komponenterna finns tillgängliga fysiskt.

”Vi har stor kreativ frihet”

I en annan del av labbet använder Xiaomeng Zhu avancerad analys och maskininlärning för att utvärdera om robotar kan användas till att plocka komponenter i en mer rationell ordning medan Vipasha Lajawala undersöker hur IoT-enheter kan förbättra övervakningen av slitaget på produktionsmaskiner.

VÅRA MEDARBETARE ÄR NYCKELN TILL FRAMTIDEN

Transportbranschen förändras – och Scania likaså. I takt med att vi ställer om vår affärsmodell ser vi till att medarbetarna har de färdigheter och den entreprenörsanda som krävs för fortsatt framgång.

Ny affär kräver kompetensskifte

Transportbranschen förändras abrupt av vågen av ny teknik, från elektrifiering och automation till digitalisering. Detta påverkar i sin tur Scanias roll, från tillverkare av tunga fordon till leverantör av transportlösningar. Allteftersom affärsmodellen byter skepnad måste vi säkerställa att vi har matchande färdigheter och kunskande.

Lösningen är att låta våra medarbetare utvecklas och kombinera det med en rekryteringsprocess inriktad på färdigheter som kommer att krävas framöver. För att lyckas behöver vi utveckla en företagskultur som uppmuntrar till flexibilitet och nyfikenhet, med ett rörligt och entreprenöriellt tankesätt. Vi behöver också säkerställa att medarbetarna anammar vår strategi att ha hållbarhet i åtanke i allt de gör. Och eftersom innovation kräver nytänkande måste vi ha en personalstyrka präglad av mångfald och ett inkluderande arbetsklimate där individualitet får utrymme och värdesätts.

Utveckling av våra medarbetare

För att säkerställa tillgången till de färdigheter Scania behöver som företag måste vi först och främst förstå vilka olika livsperspektiv vi behöver. Till vår hjälp har vi modellen Scania Skill Capture, som uppmuntrar arbetslag att vara mer inkluderande, bryta ner omedvetna fördomar och identifiera färdigheter som förbisetts eller inte kommer till full användning. Skill Capture är en del av ett

bredare program kallat Diversity and Inclusion, som främjar en inkluderande företagskultur.

När vi identifierat de nya perspektiv, färdigheter och den kompetens som krävs i framtiden behöver vi också ha sätt att utveckla dem. Genom Scania Academy erbjuder vi skräddarsydda program som hjälper våra medarbetare att odla och utveckla de färdigheter som krävs i morgondagens transportbransch, exempelvis vårt program för Front-end Developer Talent, se sidan 31.

Entreprenörsanda

I framtiden kommer Scania också behöva alltmer dynamiska, flexibla arbetsätt och entreprenörsanda. Vi har därför förändrat vår organisationsstruktur för att skapa ett mer lätttröligt företag, där medarbetare är friare att inta nya roller, byta karriärväg och testa nya färdigheter. Med Scania Innovation Factory utvecklar vi entreprenörskapet inom Scania och ger medarbetarna det kunskande och stöd de behöver för att utveckla sina idéer och introducera dem på marknaden som produkter och tjänster, se sidan 31.



Locka ny talang

Samtidigt som vi utvecklar befintlig personal är det viktigt att vi lockar till oss nya skickliga medarbetare. Vi arbetar nära utbildningsväsendet för att säkra tillgången till innovativa personer, med initiativ som Scania Engineer Programme, Scania Global Champion Trainee Programme och vårt Industrial Doctorate Programme. Genom strategiska partnerskap med ledande lärosäten når vi fram till de människor och den expertis som krävs i framtiden.



Scaniaentreprenörer i samarbete med start-up community

För att vara rustat för framtiden måste Scania ha förmågan att omvandla lovande idéer till affärsmöjligheter. Med detta i åtanke har vi skapat Scania Innovation Factory, ett eget acceleratorprogram som kanaliserar medarbetares idéer och ger dem praktisk erfarenhet av att lansera nya produkter och tjänster som kan gynna Scania och bidra till att driva omställningen.

Under 2019 flyttade programmet in hos tech communityn SUP46 i Stockholm. SUP46 grundades 2013 som ett nav för svenska uppstarts företag, där medlemmarna får tillgång till ett ekosystem av investerare, rådgivare och samarbetspartners av världsklass. Som en del av programmet Scania Innovation Factory anslöt fyra Scania-team till SUP46 för att utveckla sina idéer på heltid i sex månader. Varje team fick en uppstartsvestering på 500 000 kronor från Scania och stöd i form av programcoacher.

Bland de fyra idéer som utvecklas i samarbetet finns Indular, som erbjuder laddningslösningar till elfordonsoperatörer och laddningsstationsleverantörer, och Scania Shepherd, en digital plattform som utökar och garanterar autonoma fordons funktionalitet i daglig drift.



”Att få utveckla sitt entreprenörskap är en fantastisk möjlighet för medarbetarna och vi är övertygade om att det gör företaget bättre rustat för framtiden.”

**Anton Wieselblad,
Innovation Coach på Scania**

Digitalt kunnande för framtiden

När uppkoppling och informationsteknik blir allt viktigare för Scanias verksamhet är vi fast beslutna att hjälpa våra medarbetare att tillgodogöra sig mjukvarukompetensen de behöver nu och i framtiden. Ett exempel är vårt nya Front-end Developer Talent Programme, som ger medarbetare utan tidigare erfarenhet chansen att skaffa sig värdefull förmåga inom kodning och börja en ny karriär inom IT, samtidigt som de arbetar på verkliga lösningar. Under de tre månader långa programmet får 15 teknikintresserade medarbetare möjlighet att utveckla sina färdigheter och byta karriär inom företaget.

ANSVARSTAGANDE I ALLT VI GÖR

Som ett globalt företag påverkar Scania miljontals människor varje dag. Vi tar ansvar för påverkan i hela vår värdekedja och eftersträvar en hög miljömässig, social och etisk standard i allt vi gör.

På Scania börjar förändringsarbetet på hemmaplan. För att driva omställningen i transportbranschen som helhet behöver vi bedriva vår egen verksamhet ansvarsfullt och i enlighet med våra kärnvärden och internationella standarder.

Scania är ett globalt företag med verksamhet på fem kontinenter och kunder i mer än 100 länder. Varje dag påverkar vår verksamhet och våra produkter direkt och indirekt miljontals människor. För Scania innebär en ansvarsfull verksamhet att vi måste förstå och hantera vår påverkan av varje del av värdekedjan, i alltifrån utformandet av vår inköpsprocess till hanteringen av uttjänta fordon.

Scania strävar efter att integrera hållbarhet som en del av våra normala processer och i allt beslutsfattande. Vi har definierat tre nyckelfaktorer som behöver genomgå alla delar av verksamheten: minskade koldioxidutsläpp, cirkulär affär och social hållbarhet. Dessa tre områden kan direkt kopplas till vår primära påverkan och ligger i linje med våra intressenters prioriteringar och våra framtida affärsmöjligheter. Att sätta höga standarder och arbeta mot våra mål inom dessa områden förbättrar våra förutsättningar att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Läs om vår materialitetsanalys på www.scania.com/materiality

Minskade koldioxidutsläpp

Koldioxidutsläppen är vår största miljöpåverkan och samtidigt det område där vi kan bidra mest till en hållbar utveckling. För att begränsa vår klimatpåverkan ska vi verka för att minska utsläppen i hela vår värdekedja. Som en intensifiering av vårt arbete har vi nyligen åtagit oss att sätta upp forskningsbaserade mål för koldioxidminskning, läs mer på sidan 10.

Cirkulär affär

Vi använder begreppet cirkulär affär för att definiera vad en cirkulär ekonomi innebär för Scania och vi framhåller betydelsen av cirkularitet för att maximera värdet och minimera koldioxidutsläppen i hela värdekedjan. Vi har påbörjat arbetet med att införa cirkulärt tänkande i hela organisationen. Detta inkluderar att utforska innovativa affärsmodeller, designa produkter med hela livscykeln i åtanke, optimera resurs- och energianvändningen, att upprätthålla värdet i våra produkter så länge som möjligt och att främja återvinning av uttjänta produkter.

Social hållbarhet

Vår verksamhet påverkar människors liv varje dag, både inom företaget och i hela vår värdekedja. För Scania innebär social hållbarhet att vi identifierar och hanterar denna påverkan för att motverka negativa effekter och förstärka de positiva.

För mer ingående information om områdena, se sidorna 34–35.

Våra åtaganden

Scania har skrivit under FN:s Global Impact, vilket innebär att vi förbundit oss att globalt bedriva en miljömässig och socialt ansvarsfull verksamhet.

Scania har antagit FN:s Agenda 2030 och dess 17 mål för hållbar utveckling (SDG) som en viktig riktlinje för hållbarhetsarbetet. Utvecklingen av transportbranschen kommer att få stor betydelse för uppfyllandet av Agenda 2030 och Scania strävar efter att sätta upp strategiska och verksamhetsmässiga mål i linje med FN:s hållbarhetsmål.

Läs mer om FN:s hållbarhetsmål och deras relevans för transportbranschen på www.scania.com/SDG

Läs mer om våra nyckeltal och mål för hållbarhet på sidorna 132–135.

Tjänster

Ett väl underhållet fordon är mer effektivt, med mindre miljöpåverkan. Mer än 12 000 personer arbetar inom vårt servicenät och genom tjänster som Scania Flexible Maintenance hjälper vi tiotusentals kunder att maximera tillgängligheten och effektivisera sin verksamhet. Scania Zone ger trafikplanerare och förare möjlighet att programmera fordon så att de automatiskt följer lokala trafikbestämmelser, för ökad bränsleeffektivitet och trafiksäkerhet. Andra Scania-tjänster som stöttar cirkulär verksamhet innebär till exempel att defekta eller slitna delar får nytt liv genom ombearbetning.



Forskning och utveckling

Scania satsade under 2019 omkring 7,2 miljarder kronor på forskning och utveckling, varav en växande del är inriktad på att göra transportsystemet säkrare och mer hållbart ur ett samhällsperspektiv. Vi strävar också efter att lära oss mer om och hantera påverkan från materialen som våra produkter tillverkas av. Däri ingår att göra våra konstruktioner mer cirkulära och så högkvalitativa som möjligt för att maximera livslängden, liksom att öka andelen material och komponenter som kan återvinnas och som återvinns.

Inköp

Med mer än 1 000 direkta och 10 000 indirekta leverantörer krävs ett metodiskt angreppssätt för att hantera påverkan från Scantias inköp. Vi ställer höga krav på våra leverantörer, exempelvis vad gäller sociala frågor, arbetsförhållanden och miljöpåverkan. Vi arbetar tillsammans med leverantörerna för att förbättra deras arbete genom särskilda kontroller och utbildningar. Vi samarbetar också med partners för att förbättra spårbarheten för de material som används. Detta område kommer att bli allt viktigare när ny teknik såsom elektrifiering ökar den sociala och miljömässiga påverkan från våra inköp. Läs mer på www.scania.com/responsible-sourcing.

SÅ HANTERAR VI LIVSCYKELPÅVERKAN

Livscykeln för en Scaniaprodukt genomgår ett antal stadier, från forskning och utveckling hela vägen till uttjänt produkt. Genom att agera ansvarsfullt i alla dessa stadier kan vi minimera den sociala och miljömässiga påverkan sett till produktens hela livscykel.

Logistik

Scania har ett omfattande logistiknätverk med inkommande flöden (leveranser av material och delar från våra leverantörer) och utgående (leveranser av Scaniafordon och -komponenter till kunder över hela världen). Att vara en ansvarsfull transportköpare är en del av vår kärnaffär och här ska vi föregå med gott exempel och sätta riktmärket för hållbar logistik. Vi ska kontinuerligt förbättra våra logistikflöden genom att minska slöseriet, öka energieffektiviteten och sänka koldioxidutsläppen, samtidigt som vi ska verka för rättvisa arbetsförhållanden för förarna. Läs mer på www.scania.com/group/en/sustainable-logistics.

Återvinning

Scania strävar efter en cirkulär livscykel, där delar och material från Scaniaprodukter återanvänds eller återvinns när de är uttjänta. Vi ger ut riktlinjer för återvinning och demontering. Ombearbetning, där felaktiga eller slitna delar samlas in, renoveras och säljs på nytt, blir allt viktigare framöver.

Drift

Den största miljöpåverkan från Scantias produkter, sett till hela livscykeln, kommer från utsläppen som uppstår vid drift, med 96 procent av de totala koldioxidutsläppen från vår värdekedja. Vi arbetar för att pressa ner koldioxidutsläppen från fordon i drift genom att effektivisera drivlinorna, uppmuntra övergång till förnybara bränslen och introducera renare teknik såsom elektrifiering. Vi erbjuder också förarutbildning i ekonomisk körning för att ytterligare minska bränsleåtgången och därmed utsläppen.



Försäljning

Våra säljare samråder med kunderna för att säkerställa att fordonen optimeras för den specifika transportuppgiften och att produkternas miljöpåverkan minimeras. Bland annat ska vi alltid erbjuda ett alternativ till diesel där det är möjligt. De lösningar vi erbjuder bygger på våra tre pelare för hållbara transporter: energieffektivitet, förnybara bränslen och elektrifiering samt smarta och säkra transporter, se sidorna 14–15.

Produktion

Scania producerar hundratals fordon per dag och har omkring 19 000 medarbetare i produktionsanläggningar runtom i världen. Verksamheten bedrivs i enlighet med SPS, Scania Production System, som hjälper oss att minska miljöpåverkan från produktionen genom effektivt energitnyttjande, minskade koldioxidutsläpp, minimerat slöseri och ansvarsfull hantering av kemikalier och vatten. Vi ska också se till att produktionsanläggningarna erbjuder en säker och hälsosam arbetsmiljö.





Minskade koldioxidutsläpp

Scanias största miljöpåverkan utgörs av koldioxidutsläpp från fordonens drift. Vårt huvudbidrag till samhället är omställningen av transportsystemet men ansvaret slutar inte där. Vi ska minska koldioxidutsläppen i hela värdekedjan, inte bara i vår direkta verksamhet utan även uppströms och nedströms. Läs mer om koldioxidutsläpp från driften av våra produkter på sidan 14 och framåt.

Vi har satt två ambitiösa mål för koldioxidminskningen i vår egen verksamhet.

För det första ska vi till år 2025 minska koldioxidutsläppen både i vår industriella och kommersiella verksamhet med 50 procent jämfört med 2015. Redan 2019 låg den industriella verksamheten långt före plan, medan vi behöver arbeta för att nå målet i våra globala affärsenheter. I produktionen globalt använder vi närapå 100 procent fossilfri el och för affärsenheterna är motsvarande siffra omkring 75 procent.

Det andra målet är att minska koldioxidutsläppen per transporterat ton med 50 procent för våra landtransporter jämfört med 2016. Logistikorganisationen är på väg mot målet enligt plan. I många fall innebär minskade utsläppsnivåer också sänkta kostnader. I en av våra stora logistikupphandlingar för Europa kunde vi sänka koldioxidutsläppen med nästan 20 procent, samtidigt som kostnaderna minskade med sex procent, genom bland annat omdirigerade flöden.



Klimatdagen: ökad medvetenhet gör skillnad

Klimatkrisen är ett av huvudskälen till förändringarna som sker i transportbranschen. För att Scania ska kunna leda omställningen är det avgörande att alla medarbetare i organisationen har kunskap om utmaningen vi står inför, om transportbranschens inverkan och om åtgärderna Scania vidtar.

För att öka medvetenheten och ge alla medarbetare möjlighet att bidra anordnade Scania en klimatdag den 20 september 2019. Verksamheten vid Scanias anläggningar stannade i minst en timme, då våra 51 000 medarbetare fick möjlighet att fokusera på klimatfrågan. Medarbetarna deltog i workshops för att lära sig mer om klimatförändringen, om Scanias påverkan och för att komma med idéer på koldioxidbesparande åtgärder som respektive grupp kunde använda i sin egen verksamhet på kort eller lång sikt.

Evenemanget blev en rungande succé som genererade stort engagemang, mycket energi och positiv återkoppling från medarbetarna. Utöver mängder av lovande idéer för koldioxidminskning bidrog dagen till att höja medvetenheten bland medarbetarna om Scanias övergripande strategi för att ta sig an klimatförändringarna och minska påverkan i hela företagets värdekedja. Totalt 2 500 utbildare bistod och faktabladerna var översatta till 33 olika språk.

Läs mer om klimatdagen på www.scania.com/climate-day

>51 000 MEDARBETARE
>50 LÄNDER
2 500 UTBILDARE
33 SPRÅK
1 DAG

”Klimatdagen visar att Scania är mer än bara ett företag. Den är ett initiativ och verktyg som våra medarbetare kan använda för att förändra världen.”

Anders Williamsson
Scania Executive Vice President,
Head of Purchasing

Scania har en rad andra resurser för att öka medarbetarnas medvetenhet om hållbarhetsfrågor såsom klimatförändring och vad de kan bidra med i sitt arbete för att göra skillnad. Det kan exempelvis vara dagar med hållbarhetsutbildning, nätbaserade plattformar och e-utbildningsverktyg. Under 2019 blev Scanias e-utbildning i hållbarhet obligatorisk för samtliga chefer över hela världen. Mer än 25 000 medarbetare har genomgått kursen och bland dem är fler än 4 000 chefer.



Cirkulär affär

Scania anser att en hållbar verksamhet är beroende av en cirkulär ekonomisk modell, där användningen av befintliga resurser optimeras och slöseriet minimeras. Det är inte längre lämpligt att använda en linjär ekonomisk modell, där resurser tas i anspråk för att tillverka produkter och sedan går till spillo när produkterna är uttjänta. I detta skifte kan Scania stödja sig på många av de principer och värderingar vi redan använder. En cirkulär affär går hand i hand med vårt kärnvärde att eliminera slöseri, vårt högeffektiva produktionssystem och vårt modultänkande.

Enligt Scania är cirkularitet viktigt och kommer i framtiden att få ännu större betydelse i flera delar av vår värdekedja – från de nya affärsmodeller som ser fordon som en tjänst, till hur vi konstruerar fordonen och väljer material eller hur vi bevarar värde och använder resurser i hela värdekedjan. Under 2019 började vi till exempel använda återvunnen plast både i våra fordon och i vår inkommande logistik, där vi har som mål att 60 procent av plasten i förpackningar ska vara återvunnen eller biobaserad till år 2025. Målet är också att minska koldioxidutsläppen från förpackningar med 40 procent fram till 2025. Arbetet med ombearbetning av begagnade delar är också viktigt i vår cirkulära modell, det vill säga att återföra delar från värdekedjan, renovera dem och sedan sälja dem på nytt via servicenätet eller återanvända dem i vår produktion. För närvarande utgör ombearbetade delar cirka sex procent av Scantias totala reservdelsförsäljning och 90-95 procent av en lastbil som demonteras vid vårt begagnatcenter i Sverige återvinns och lämpliga delar återförs till våra produktionsanläggningar.



Social hållbarhet

Scania arbetar med att hantera påverkan och stötta människor i hela värdekedjan, från de egna medarbetarna till våra leverantörer, kunder och samhällen där vi har verksamhet. Scania verkar aktivt för att få en tydligare bild av de risker för mänskliga rättigheter som är kopplade till våra aktiviteter och för att ta fram verktyg och processer som kan hantera dessa risker. Social dialog är centralt när det kommer till att vara ett hållbart bolag och göra en rättvis omställning till ett hållbart transportsystem. Scania är också en aktiv medlem i det globala flerparts-samarbetet Global Deal.

Medarbetare

Vårt arbete med social hållbarhet börjar med våra egna medarbetare. Under 2019 genomförde vi en analys av arbetsförhållandena inom alla Scania-enheter. Det blev utgångspunkten för att fastslå en minimistandard för alla medarbetare världen över, som vi kallar Scania People Perspective. Läs mer om Scantias sätt att satsa på medarbetarna på sidorna 30–31.

Leverantörer

Scania påverkar ett stort antal människor genom i vår leverantörskedja. Vi ser också betydande risker vad gäller mänskliga rättigheter i i leverantörskedjan för våra råmaterial. Under 2020 kommer vi att fortsätta att utveckla ett due diligence-system för råmaterial tillsammans med partners inom Volkswagenkoncernen och genom branschalliansen Drive Sustainability. Transparens och samarbete är nycklar till positiv förändring av hela värdekedjan och vi förväntar oss att våra partners tar ansvar tillsammans med oss.

Kunder och transportköpare

Hållbara transportlösningar förbättrar tillvaron för användarna och bidrar till social utveckling. Vi hjälper våra kunder att ta sig an utmaningar, såsom städer och tätorter som lider av effekterna av dåligt planerade transportsystem i form av luftföroreningar och buller, trängsel, trafiksäkerhetsrisker och ojämlik tillgång till transporter. Vi för också dialog med andra intressenter för att säkerställa att transportsystemet utvecklas i en socialt hållbar riktning. Ett exempel är arbetet med rättvisa transporter i vårt logistiknät, där vi samarbetar med partners för att förbättra arbetsförhållandena för förare.

Samhällen

Scania strävar efter att säkerställa att vår verksamhet inverkar positivt på de samhällen runtom i världen där vi har verksamhet. Vi verkar i länder med svagt skydd för mänskliga rättigheter och inser att detta ställer högre krav på vår förmåga att hantera påverkan på mänskliga rättigheter med hjälp av våra verktyg och processer. Scantias anställda brinner för att göra en insats för samhället och vi stöttar ett flertal initiativ där våra medarbetare deltar. Ett av dessa är programmet Together, ett mentorinitiativ för att stötta unga flyktingar, som startats i samarbete med den internationella hjälporganisationen War Child. I programmet blir Scaniamedarbetare mentorer för nyanlända ungdomar, hjälper dem att känna sig delaktiga i samhället och ger dem en introduktion till arbetslivet.

Drive Sustainability

Drive Sustainability är ett branschsamarbete som ger ledande fordonstillverkare en gemensam plattform för att verka för en bättre social, etisk och miljömässig standard inom fordonsindustrins leveranskedjor.



BOLAGSSTYRNING

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

Ägare och aktieägare

Ägare till Scania som innehar mer än 10 procent av rösterna var per den 31 december 2019 TRATON SE och dess dotterföretag MAN SE. TRATON SE innehar ca 86,65 procent av aktierna i Scania AB och MAN SE innehar ca 13,35 procent av aktierna i Scania AB. TRATON SE äger och kontrollerar således direkt eller indirekt 100 procent av aktierna i Scania.

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

Bolagsstämman

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

Kallelse till bolagsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska

ske tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman. I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scantias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning genom val. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsamässighet eller en särskild röstmajoritet. Bolagsstämman har under 2019 inte bemyndigat styrelsen att besluta om att utge eller återköpa aktier.

Styrelsen

Styrelsen, som är identisk för Scania AB och Scania CV AB, väljs varje år av aktieägarna vid årsstämman. Styrelsen är länken mellan aktieägare och företagets ledning och har stor betydelse i arbetet med att utveckla Scantias strategi och affärsverksamhet.

Utöver de ledamöter som enligt svensk lag utses av annan än bolagsstämman ska styrelsen bestå av minst tre och högst tio ledamöter samt högst två suppleanter. Ledamöterna väljs årligen på årsstämman

för perioden fram till och med slutet av nästkommande årsstämma. Scantias styrelse har sju valda styrelseledamöter och inga suppleanter. Styrelseledamöter vid slutet av 2019 var:

Lilian Fossum Biner
Henrik Henriksson
Nina Macpherson
Stephanie Porsche-Schröder
Andreas Renschler
Christian Schulz
Peter Wallenberg Jr

Andreas Renschler är styrelsens ordförande. I enlighet med svensk lag utser fackföreningarna inom Scania två ordinarie styrelseledamöter och två suppleanter för dem. Dessa var för år 2019:

Lisa Lorentzon
Michael Lyngsie
Mikael Johansson, suppleant
Mari Carlquist, suppleant

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

Revisionskommittén

Scantias styrelse har upprättat ett arbetsutskott, revisionskommittén, till vilken styrelsen utser ledamöter från de egna ledamöterna. Revisionskommittén följer upp frågor avseende administrativa processer, refinansiering och treasuryverksamhet. Dessutom behandlar och utvärderar den bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och principer, bolagets finansiella rapportering samt utvärderar revisorerna och godkänner användande av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster.

Revisionskommittén får regelbundna rapporter avseende finansiella, kommersiella, juridiska och skattemässiga risker.

Revisionskommittén får också regelbundna rapporter avseende internrevision och förhållandena i systemen för intern kontroll och riskhantering.

Revisionskommittén ska också ta emot och behandla klagomål avseende redovisning, internkontroll eller revision i bolaget.

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

Externa revisorer

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

För att säkerställa att de informations- och kontrollkrav som ställs på styrelsen uppfylls rapporterar 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 och rapportera på styrelsemöten.

En gång per år rapporterar revisorerna till revisionskommittén utan att den verkställande direktören eller någon annan av bolagets operativa ledning närvarar vid mötet. Revisorerna har inga uppdrag i bolaget som påverkar deras oberoende som revisorer i Scania.

Internrevision

Scaniakoncernens internrevision, Group Internal Audit, vars huvudsakliga uppgift är att övervaka och granska koncernens interna kontroll, riskhantering och styrning, bereder minst två gånger per år en rapport åt styrelsens revisionskommitté. Rapporten delges också verkställande direktören och styrelsen. Internrevisionen rapporterar funktionellt till revisionskommittén och administrativt till verkställande direktören. Internrevisionen utför riskbaserade och lagstadgade granskningar i enlighet med en årlig revisionsplan.

Bolagets ledning

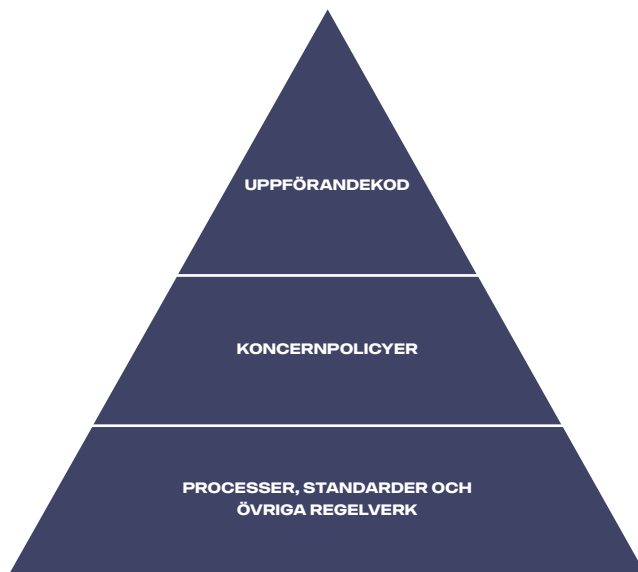
Beslutsstrukturen och ledningen av Scania beskrivs på Scanias intranät. Scanias uppförandekod, Code of Conduct, är övergripande för bindande regler och vägledning angående ansvarsfullt beteende för alla anställda inom Scaniakoncernen.

Scanias koncernpolicyer berör områden som behöver regleras på koncernnivå. Koncernpolicy nummer 1, Group Regulations Management, beskriver hur koncernens styrdokument är strukturerade.

Huvudansvaret för Scanias dotterföretags verksamheter vilar på respektive dotterföretags styrelse. Dotterföretagets styrelse ska säkerställa att uppsatta lönsamhetsmål uppnås och att Scanias interna regler och principer, liksom gällande lagar och regelverk, efterlevs.

Alla chefer inom bolaget ansvarar för att arbeta och kommunicera i enlighet med bolagets strategi. På det årliga ledningsmötet, Top Management Meeting, kommunicerar den verkställande ledningen Scaniakoncernens strategiska inriktning, vilken utgör grunden för dess affärs- och verksamhetsplaner.

I november 2016 beslutade Scanias verkställande ledning att skapa en funktion för styrning, risk och efterlevnad, Governance, Risk and Compliance, GRC. GRC-funktionen ansvarar för att lagkrav, internationella GRC-standards och ägarkrav uppfylls, med hänsyn tagen till Scanias specifika riskmiljö och företagskultur. Funktionen ska också stödja arbetet med att minska regelefterlevnadsrisker och andra risker genom att bidra med kunskap om policyer, riktlinjer, utbildning och rådgivning samt genom att införa strukturer och processer inom respektive område. GRC-funktionen säkerställer en anpassning till Volkswagenkoncernens och TRATON-koncernens regelverk genom funktionen för policyhantering.



Hierarki för styrade dokument inom Scania

Sedan 2017 finns inom Volkswagen ett program kallat Together for Integrity med målet att förbättra företagskulturen gällande öppenhet, transparens och ansvarstagande.

Verkställande direktören

Den verkställande direktören har under styrelsen det övergripande ansvaret för Scaniakoncernen.

Verkställande ledningen

Vid den verkställande direktörens sida finns den verkställande ledningen, Executive Board. Den fattar gemensamma beslut i enlighet med de riktlinjer som beslutats av styrelsen i instruktionen om arbetsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören. Verkställande ledningen beslutar i frågor inom sitt kompetensområde som är av långsiktig och strategisk karaktär såsom företagsutveckling, forskning och utveckling, inköp, övergripande personalfrågor, miljöarbete, marknadsföring, prispolitik, investeringar och finansiering. Dessutom bereder den verkställande ledningen sådana frågor som ska beslutas av styrelsen.

Den verkställande ledningen har veckovisa möten. Vid behov, med hänsyn till bland annat marknadsutvecklingen, summeras strategierna ur ett globalt perspektiv och uppdateras vid sådana möten.

Internkontroll över finansiell rapportering

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

Kontrollmiljö

Grunden för den interna kontrollen inom Scania utgörs av de beslut om organisation, befogenheter och riktlinjer som styrelsen fattat. Styrelsens beslut har omsatts till fungerande lednings- och kontrollsystem av den verkställande ledningen. Organisationsstruktur, beslutsvägar, befogenheter och ansvar dokumenteras och kommuniceras i styrande dokument såsom koncernpolicyer, standarder och övriga regelverk. Till grund för den interna kontrollen ligger också koncerngemensamma redovisnings- och rapporteringsinstruktioner, instruktioner för befogenheter och attesträtter samt manualer. Koncernrapporteringssystemet för integrerad finansiell och operationell information utgör också en central del av kontrollmiljön och den interna kontrollen. Genom integrerad rapportering av finansiell och operativ information tryggas en god verksamhetsförankring av den externa finansiella rapporteringen. Rapporteringen omfattar utöver utfallsinformation även kvartalsvis rullande prognosinformation. Corporate Control ansvarar för fortlöpande uppdatering av redovisnings- och rapporteringsinstruktioner med beaktande av externa och interna krav.

Riskbedömning och kontrollaktiviteter

Riskhantering och riskbedömning är en integrerad del i verksamhetens styr- och beslutsprocesser. För mer detaljerad information om hur Scania hanterar risker, se avsnittet Risker och riskhantering, sida 45. Controllerorganisationen, liksom det finansiella ansvaret, följer bolagets organisations- och ansvarsstruktur. De riskområden som identifierats avseende den finansiella rapporteringen hanteras och kontrolleras via Scantias controllerorganisation.

Verksamhetsnära controllers finns på samtliga nivåer inom organisationen. Tydlig avrapportering till överordnad nivå sker regelbundet varvid en stor förståelse för hur affären avspeglas i siffrorna tillförsäkras. Den centrala controllerorganisationen har, i sitt arbete med att sammanställa, kontrollera och analysera den finansiella informationen, tillgång till samtliga operativa enheters statistik och verksamhetskommentarer.

Information och kommunikation

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

Uppföljning

Scania följer upp efterlevnaden av styrdokumentet samt effektiviteten i kontrollstrukturen. Uppföljning och utvärdering utförs av bolagets centrala controllerfunktioner inom såväl den industriella verksamheten som samtliga försäljnings- och finansbolag. Under räkenskapsåret 2019 har bolaget vid kontroll och granskning prioriterat områden och processer med stora flöden och värden samt utvalda operativa risker. Kontroll av efterlevnaden av Scantias koncernpolicyer har fortsatt utgjort ett prioriterat område, liksom enheter som genomgår förändring.

Styrelsen erhåller månatligen ekonomisk rapportering. Denna ekonomiska information utökas innehållsmässigt inför delårsrapporterna. Hel- och halvårsrapporterna godkänns av styrelsen.

Genom den organisation och de arbetsformer som beskrivits ovan bedömer bolaget att den interna kontrollen avseende den finansiella rapporteringen är ändamålsenlig med hänsyn till bolagets verksamhet.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2019

Efterfrågan på globala transporter fortsatte att öka under första halvåret 2019 och trots att efterfrågan försvagades under andra halvåret hade Scania en imponerande volymtillväxt för helåret. På mässan Busworld i oktober lanserade Scania sin första serieproducerade elbatteribuss: Scania Citywide – som första modell i nya generationen stads- och långfärdsbussar.

Fordon och tjänster

Scanias fordonsleveranser under 2019 ökade med 3 procent jämfört med föregående år. Lastbilsleveranserna ökade med 4 procent till totalt 91 680 enheter, medan bussleveranserna minskade med 8 procent till 7 777 enheter. Motorleveranserna minskade med 21 procent till 10 152 enheter. Tjänsteförsäljningen ökade med 9 procent till 28 971 miljoner kronor, den högsta nivån någonsin.

Den europeiska lastbilsmarknaden

Det positiva ekonomiska läget i Europa bestod under inledningen av 2019. Efterfrågan på lastbilar var hög men minskade under andra halvåret, då en ökande osäkerhet om marknadsutvecklingen fick allt fler kunder att avvakta med sina beställningar av nya fordon.

Med 18,7 procents marknadsandel för helåret slutade Scania på andra plats i registreringsstatistiken för lastbilar över 16 ton i Europa, efter att ha varit marknadssetta under de första tre kvartalen. Den goda utvecklingen i Europa berodde framför allt på det positiva mottagandet av Scanias nya lastbilsgeneration. Scania levererar tydliga kundfördelar och under året fick Scania R 450 den prestigefyllda utmärkelsen Green Truck Award 2019 tack vare klassens bästa bränsleeffektivitet och hållbarhet. Därmed har Scania vunnit utmärkelsen tre år i rad. I Italien utsågs Scania L 320 till Sustainable Truck of the Year i kategorin distributionsbilar.

Den totala marknaden för tunga lastbilar i 27 EU-länder (alla utom Malta) samt Norge och Schweiz ökade med 0,3 procent till cirka 320 700 enheter 2019, jämfört med cirka 319 700 enheter föregående år.

Scanias lastbilsleveranser i Europa ökade med 13 procent 2019 till totalt 58 851 (52 016) enheter. Leveranserna ökade i Storbritannien, Frankrike och Tyskland, vilka delvis motverkades av minskningar i Bulgarien, Rumänien och Lettland.

Scania erbjuder fordon för alla kommersiellt tillgängliga alternativbränslen och kan tillgodose alla kundbehov – även de mest ambitiösa. Under 2018 kompletterade Scania sitt redan breda utbud av lastbilar och bussar för alternativa bränslen med en laddhybridlastbil för distribution och en elbatteribuss – en illustration av de växande möjligheter som öppnar sig för koldioxidneutrala lösningar.

Under 2019 har Scanias laddhybridlastbil utfört tysta nattliga leveranser till McDonald's-restauranger i Stockholm i ett försök inom ramen för EU-initiativet Civitas Eccentric där Scania samarbetar med Stockholms stad, McDonald's och dess logistikpartner HAVI samt Kungliga Tekniska Högskolan.

Under året har Scania utökat elvägsförsöken med ytterligare fältprov i Tyskland och ett liknande försök förbereds i Italien. Dessa kommer att visa om elvägstekniken fungerar i verklig drift och om den kan användas för godstransporter med minskade koldioxidutsläpp och minskat buller.

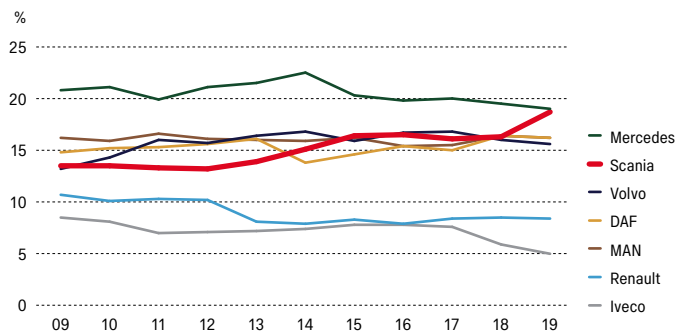
I september lanserade Scania AXL, en fullt autonom, hyttlös konceptlastbil. Konceptet är ett stort kliv i riktning mot framtidens smarta transportsystem där självkörande fordon kommer att vara ett självklart inslag.

Hög marknadsandel i Europa

Scanias lastbilsregistreringar i Europa uppgick till cirka 60 500 enheter. Därmed ökade marknadsandelen jämfört med föregående år, till cirka 18,7 (16,3) procent. Scanias marknadsandel i Europa 2019 var den högsta någonsin, vilket återspeglar en fortsatt stark efterfrågan på den nya lastbilsgenerationen.

Marknadsandel

Lastbilar över 16 ton i 27 EU-länder samt Norge och Schweiz (alla EU-länder med undantag för Malta)



Fortsatt återhämtning i Latinamerika

I Latinamerika fortsatte efterfrågan att återhämta sig, om än i långsam takt. Den fortsatta återhämtningen i Brasilien hade en positiv inverkan men det är fortfarande långt till toppnivåerna från före landets recession. Scantias lastbilsregistreringar i Brasilien uppgick till cirka 12 800 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 17 procent.

På den brasilianska fackmässan FENATRAN i oktober mottog Scania den prestigefyllda utmärkelsen Truck of the Year för den latinamerikanska marknaden.

Scantias lastbilsleveranser i Latinamerika ökade med 17 procent till 14 905 (12 725) enheter.

Eurasien, Asien samt Afrika och Oceanien

Osäkerhet kopplad till politisk instabilitet och globala handelsfrågor hade negativ inverkan på efterfrågan i Eurasien och Asien.

I Eurasien minskade Scantias lastbilsleveranser med 28 procent till 5 763 (8 006) enheter, främst hänförligt till Ryssland och Vitryssland, delvis motverkat av Ukraina.

Efterfrågan i regionen Asien påverkades negativt av minskad orderingång i Mellanöstern, framför allt orsakad av politisk osäkerhet. Scantias lastbilsleveranser i Asien minskade med 26 procent till 7 703 (10 464) enheter, främst på grund av utvecklingen i Turkiet, Indonesien och Iran. Minskningen motverkades delvis av Kina, där segmentet europeiska lastbilar växer i takt med utvecklingen av logistiksystemet och skärpningar av utsläppsreglerna.

Scania har avtalat med en av världens största tillverkare av anläggningsmaskiner, Zoomlion Concrete Machinery i Changsha i Kina, om leverans av 520 fordon som ska bli betongpumpbilar. Sedan samarbetet inleddes 2007 har Scania levererat 3 300 fordon till den kinesiska tillverkaren.

I Afrika och Oceanien minskade leveranserna med 7 procent till 4 458 (4 784) enheter, främst hänförligt till Tunisien och Sydafrika.

Bussar

Scantias bussleveranser minskade under 2019 med 8 procent till 7 777 (8 482) enheter. I Europa minskade leveranserna främst i Tyskland, Spanien och Polen, vilket delvis motverkades av Finland, Estland och Tjeckien. Minskningen i Eurasien beror huvudsakligen på Ryssland. I Latinamerika ökade leveranserna i Colombia och Brasilien. Leveranserna i Asien minskade hänförligt till Iran och Hong Kong, delvis motverkat av Taiwan. I Afrika och Oceanien minskade leveranserna främst på grund av Marocko och Australien, delvis motverkat av Nigeria och Nya Zeeland.

Scantias marknadsandel i Europa uppgick till 6,4 procent 2019, jämfört med 7,1 föregående år.

På Busworld i oktober var det premiär för nya Scania Citywide, med Scantias första helt eldrivna serieproducerade stadsbuss som första modell i den nya generationen stads- och långfärdsbussar.

I juni lanserade Scania NXT, ett nytt elbatteridrivet konceptfordon för stadstrafik som kan byta mellan olika transportuppgifter, från att köra jobbpendlare på morgonen och kvällen, till att leverera gods under dagen och samla in sopor på natten. Den åtta meter långa bussmodulen är byggd som en enhet i kompositmaterial, vilket ger en låg vikt på knappt åtta ton. Räckvidden med dagens batterier beräknas till 245 kilometer.

I december tecknade Scania avtal om förbättringar av kollektivtrafiken i Abidjan i Elfenbenskusten. Scania kommer att leverera 450 bussar, varav ett 50-tal kommer att drivas med komprimerad gas. Avtalet omfattar även uppgradering av bussdepåer och yrkesutbildning av förare och servicetekniker. De senaste åren har Scania framgångsrikt deltagit i förbättringar av transportsystemen i städer i Ghana och Nigeria. Det strategiska samarbetet i Abidjan stärker ytterligare Scantias position i västra Afrika som en leverantör av hållbara lösningar för stadstrafik.

Motorer

Föregående års förköpseffekt inför de nya europeiska utsläppsreglerna (Stage V) drev volym under 2018 och i jämförelse sjönk motorleveranserna under 2019 och med 21 procent till 10 152 (12 809) enheter. Minskningen var främst hänförlig till Tyskland, Storbritannien och Sydkorea, delvis motverkat av Kina, Italien och Polen.

Tjänster fortsätter att växa

Tjänsteintäkterna fortsatte att utvecklas starkt under 2019, totalt upp 9 procent till 28 971 miljoner kronor, med starka ökningar i Europa (upp 9 procent till 19 881 miljoner kronor), Asien (upp 8 procent till 2 846 miljoner kronor), Afrika och Oceanien (upp 7 procent till 1 924 miljoner kronor), Eurasien (upp 24 procent till 989 miljoner kronor) och Latinamerika (upp 9 procent till 3 331 miljoner kronor).

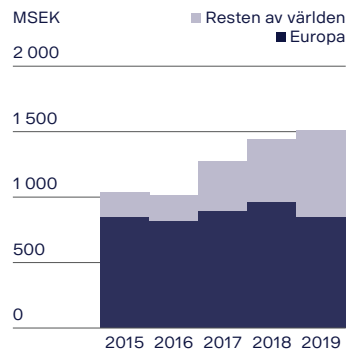
Efterfrågan på tjänster stärks av driftdata från mer än 430 000 uppkopplade fordon, något som gör det möjligt för Scania att skräddarsy tjänstepaket utifrån kunders faktiska användning av fordonen. Omkring 90 procent av den aktiva vagnparken i Europa är uppkopplad och andra delar av världen följer efter. Sammanlagt rullar de uppkopplade Scaniafordonen 2,9 miljarder kilometer per månad. Utvecklingen av smart fordonsunderhåll i form av tjänsten Scania Flexible Maintenance fortsätter, nu med mer än 100 000 fordon anslutna.

Financial services

Vid utgången av 2019 uppgick Scanias kundfinansieringsportfölj till 103,8 miljarder kronor, en ökning med 14,6 miljarder kronor jämfört med föregående år. I lokala valutor växte portföljen med 11,6 miljarder kronor. Penetrationsgraden var 42 (43) procent på de marknader där Scania har egen finansieringsverksamhet. Rörelseintäkterna inom finansiella tjänster ökade till rekordnivån 1 511 miljoner kronor, jämfört med 1 440 miljoner kronor föregående år. En större portfölj och valutaeffekter inverkade positivt på vinsten, medan lägre marginaler och ökade driftkostnader inverkade negativt. Kostnaden för osäkra fordringar uppgick till 314 miljoner kronor, motsvarande 0,33 procent av portföljens värde.

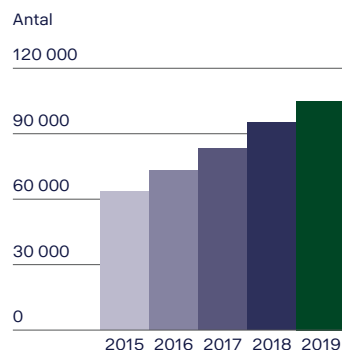
Rörelseresultat Financial Services

Rörelseresultatet för Financial Services under 2019 ökade till 1 511 MSEK (1 440). En större portfölj och valutaeffekter hade positiv inverkan på resultatet, medan lägre marginaler och ökade driftkostnader inverkade negativt.



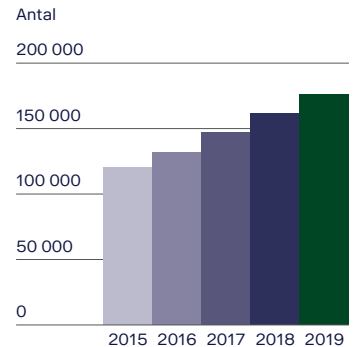
Försäkringslösningar

Efterfrågan på Scanias försäkringslösningar ökade under 2019. Effektiv skadereglering och snabba reparationer i Scanias eget servicenät är kärnan i erbjudandet.



Finansieringskontrakt

Kunderna väljer allt oftare Scania som långsiktig partner för fordonsfinansiering.



Större delen av Scanias finansieringsportfölj består av kunder på europeiska marknader. Portföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på kundkategori, kundstorlek, branscher och fordonstillämpningar. Scania reducerar företagets risk genom en konservativ kreditpolicy och en refinansiering som matchar upplåning och utlåning. En viktig anledning till den ökade finansieringsvolymen är det nära samarbetet mellan Financial Services och Scanias försäljningsorganisation. Samarbetet gör att båda verksamheterna drar ömsesidig nytta av varandras insikter om kunderna och deras verksamheter. Erfarenheten visar att märkeslojaliteten är högre bland kunder som har finansiering, försäkring och underhållsavtal från Scania.

Våra medarbetare

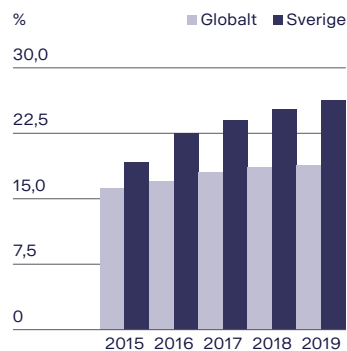
Att säkerställa att alla medarbetare, oavsett vilken roll de har och var i världen de arbetar, känner engagemang och uppskattning, trivs och mår bra på sitt arbete är en viktig uppgift för chefer på alla nivåer i organisationen. I Scanias systematiska uppföljning av hur medarbetarna trivs ingår en gemensam enkätundersökning – Employee Satisfaction Barometer – som bland annat innehåller tre specifika frågor om medarbetarnas syn på Scania som ett mångfaldigt och inkluderande företag. Inom Scania finns en övertygelse om att inkluderande arbetslag med mångfald i fråga om kön, etnicitet, bakgrund och färdigheter m.m. är en nyckel till framgång. Därför eftersträvar vi en mer diversifierad arbetsstyrka inom alla delar av verksamheten.

Frågor som rör trivsel, arbetsmiljö, säkerhet och hälsa har hög prioritet. Alla chefer och anställda vid produktionsenheter deltar i förbättringen av arbetsmetoderna. Scania har på detta sätt kunnat bibehålla en låg personalomsättning och en hög och stabil frisknärvaro genom åren, som uppgår till 96,5 procent för 2019. Arbetsprinciperna, som har utvecklats under många år vid Scanias produktionsenheter, har anpassats och införts inom övriga delar av företaget. Antalet anställda inom Scania minskade under 2019 till 51 278 jämfört med 52 103 vid föregående års utgång, främst beroende på lägre bemanning i produktionen som en anpassning till rådande efterfrågeläge.

Den 20 september anordnade Scania sin första klimatdag. Världen över gjordes uppehåll i verksamheten så att de 51 000 anställda kunde lära sig mer om klimatforskning och hållbarhet. Klimatdagen är ett evenemang som visar på Scanias engagemang i klimatfrågan och för Parisavtalets mål. Syftet är att ytterligare fördjupa de anställdas kunskap om hållbarhet.

Andel kvinnliga chefer

Mångfald är prioriterat för Scania och ett antal projekt har startats för att öka andelen kvinnor bland ledande befattningshavare.



Produktion och miljö

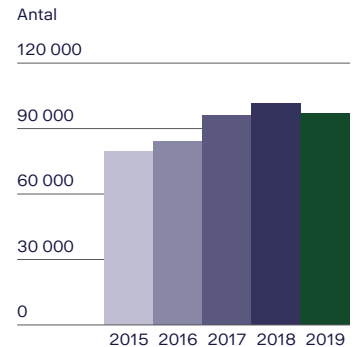
Under 2019 har Scania slutfört den största industriella omvandlingen i företagets historia i och med övergången till den nya lastbilsgenerationen.

Scanias globala produktionssystem gör det möjligt att fördela kapaciteten mellan våra produktionsanläggningar världen över. Scanias tekniska produktionskapacitet är 120 000 fordon och arbetet med att säkerställa den flexibilitet som krävs för att möta kortsiktiga variationer i efterfrågan fortsätter. Scania arbetar kontinuerligt med att förbättra miljöprestanda vid produktionsenheterna. Här är Scania Production System, SPS, ett väsentligt verktyg för att öka energieffektiviteten och för att eliminera slöseri liksom användningen av kemikalier. Scania fokuserar särskilt på miljöeffekterna från transporter, såväl av inkommande komponenter och andra artiklar från leverantörer som av utgående delar och fordon.

Under året invigde Scania en ny produktionsanläggning i Bangkok i Thailand för sammansättning av lastbilar och bussar och tillverkning av lastbilshytter. Ett regionalt huvudkontor för Scanias verksamhet i Asien och Oceanien har också skapats i Bangkok. Den industriella verksamheten i Thailand är viktig för Scanias övergripande strategi för Asien, eftersom den innebär att Scania nu ingår i frihandelsområdet ASEAN.

Tillverkade fordon

Under 2019 producerade Scania 96 995 fordon (101 375).



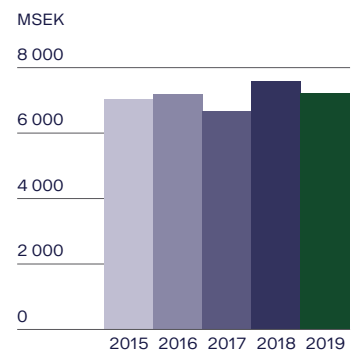
Forskning och utveckling

Målet med Scanias forskning och utveckling är att skapa hållbara lösningar som förbättrar produktiviteten och lönsamheten i kundernas verksamhet genom låg bränsleförbrukning, hög fordonstillgänglighet och låga underhållskostnader, kombinerat med bra prestanda. Scania investerar stora resurser i forsknings- och utvecklingsverksamheten, som är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje. Under 2019 uppgick Scanias investeringar i forskning och utveckling till 7,2 (7,6) miljarder kronor, motsvarande 5 procent av nettoomsättningen.

Scania drar också nytta av synergier som uppstår inom TRATON GROUP. Koncernens samlade, djupa tekniska kunskaper främjar vår innovation och kostnadseffektivitet, medan den ekonomiska styrkan innebär att Scania kan investera tidigare i nya innovationer och snabbare ta idéer från ritbord till marknad.

Investeringar i forskning och utveckling

Scania upprätthåller en hög investeringsnivå för att stärka produktionsportföljen under de närmaste åren.



HÅLLBARHETS- RAPPORTERING

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 136 i det här dokumentet.

RISKER OCH RISKHANTERING

Syftet med Scantias riskhantering

Som företag är Scania ständigt utsatt för risker som, om de inte hanteras korrekt, kan påverka möjligheterna att leda omställningen till hållbara transporter, verkställa företagets strategier och uppnå Scantias mål. Riskerna spänner över många olika områden, alltifrån IT-säkerhet, leverantörsberoende och produktsäkerhet, till ansvarsfullt företagande med dess mänskliga, miljömässiga och sociala aspekter. Negativa effekter kan undvikas, eller åtminstone minimeras, om de proaktivt identifieras och hanteras korrekt. Med en transparent och systematisk riskhantering kan Scania fokusera på sin affärsverksamhet och sina kunder, samtidigt som mindre tid och energi ägnas åt att avhjälpa oönskade situationer.

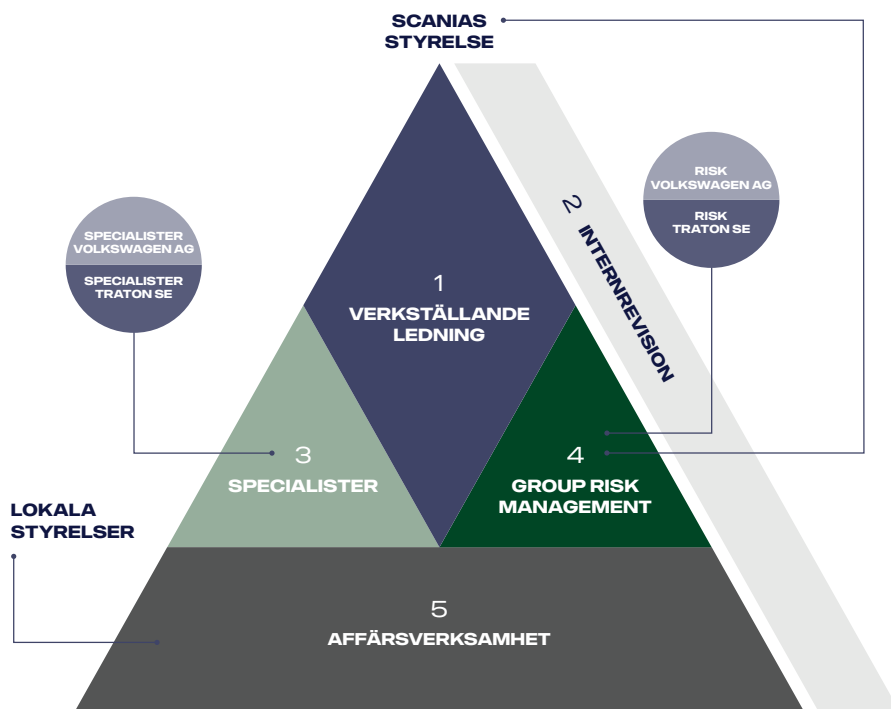
Scantias riskhanteringsprocess säkerställer effektiv riskhantering och -rapportering.

Så hanterar Scania risker

Målet är att alla delar av företaget ska bli mer medvetna om de viktigaste riskerna i den egna verksamheten, och hur de ska hanteras, men också att etablera en gemensam syn kring viktiga risker inom hela Scaniakoncernen.

På uppdrag av styrelsen har den verkställande ledningen det övergripande ansvaret för Scantias riskhantering. Affärsverksamheten är dock central eftersom den utsätts för risker som behöver hanteras. Därför har affärsverksamheten ansvar för att identifiera och kartlägga viktiga risker, att ta ägandeskap över och hantera risker, liksom att periodiskt rapportera risker till den verkställande ledningen via den centrala funktionen för riskhantering, Group Risk Management.

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



Roller och ansvar inom Scantias riskhantering

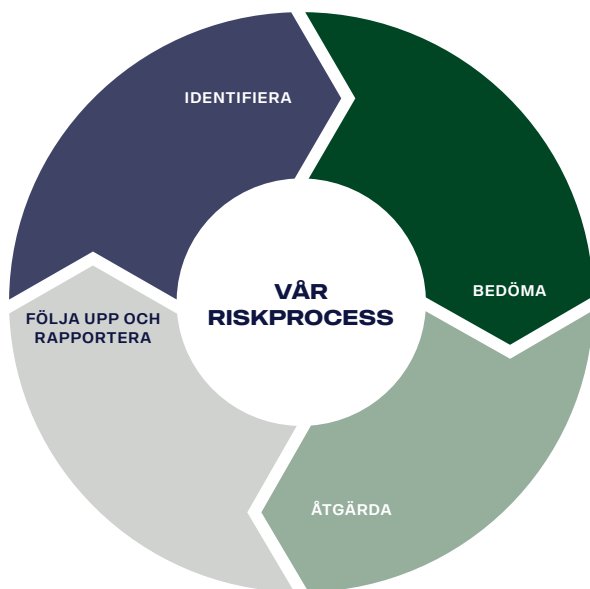
- 1
 - Främja en öppen riskkultur
 - Fastställa huvudsakliga delar av det koncerngemensamma riskhanteringsprogrammet
 - Diskutera risker och ta ägandeskap över koncerngemensamma risker
 - Ta ansvar för risker relaterade till kärnprocesser och tvärfunktionella risker
 - Säkerställa att strategier för hantering av koncerngemensamma och tvärfunktionella risker är tillräckliga för att nå acceptabla risknivåer
- 2
 - Säkerställa effektiviteten i riskhanteringsprogrammet, kontroller och åtgärdsplaner för viktiga risker
- 3
 - Ge råd och stöd till den centrala funktionen Group Risk Management och till affärsverksamheterna inom specifika ämnen
- 4
 - Sammanställa riskinformation för transparent rapportering
 - Identifiera och kartlägga koncerngemensamma risker som behöver eskaleras
 - Övervaka risker och riskhanteringsplaner
 - 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 kartlägga relevanta risker
 - Ta övergripande ansvar och hantera risker
 - Övervaka risker och rapportera till Group Risk Management
 - Eskalera nya och förändrade risker

Riskprocessen

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

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

Riskprocessen består av fyra steg: identifiera, bedöma, åtgärda samt följa upp och rapportera. Det första steget är att **identifiera** risker som kan hindra att verksamhetsmål uppnås eller andra nya eller förändrade risker. Nästa steg är att **bedöma** de identifierade riskernas sannolikhet och potentiella påverkan, så att den utsedda riskägaren kan prioritera risker för vidare analys. Analysen utgör sedan grunden för valet av **åtgärd** i det tredje steget, liksom för utformningen och implementeringen av åtgärdsplaner. Det sista steget, **följa upp och rapportera**, innebär att utvecklingen och implementeringen av åtgärdsplaner övervakas, för att säkerställa att riskhanteringen fungerar. Riskprocessen genomförs som en årlig workshop och kvartalsvisa uppdateringar.



De fyra stegen i riskprocessen



Riskworkshop

Enheter inom Scania som omfattas av rapportering genomför en årlig riskbedömningsworkshop. Ekonomiansvarige (CFO) eller redovisningsansvarige (Head Controller) sammankallar deltagare, vanligtvis 5–15 personer, exempelvis den lokala ledningen och specialister inom juridik, informationssäkerhet, compliance eller skattefrågor, som tillsammans diskuterar idéer kring risker som potentiellt skulle kunna leda till att verksamhetsmålen inte uppnås. Syftet är att deltagarna ska bli mer medvetna om vilka deras viktigaste risker är och hur de kan hanteras.

Slutsatserna dokumenteras i ett riskregister över bedömda, prioriterade och analyserade risker. Riskregistret utgör också grunden för upprättandet och dokumentationen av åtgärdsplan.

”För oss inom affärsverksamheten i Hongkong är riskprocessen ett stöd i arbetet med att identifiera och hantera risker. Den har också lett till givande diskussioner inom ledningen här och med andra intressenter inom Scaniakoncernen.”

**Magnus Karlsson,
CFO, Scania Hongkong**

RISKÖVERSIKT

STRATEGISKA PRIORITERINGAR

- L** Ledare inom hållbara transporter
- K** Kundnöjdhet
- B** Bästa anställda
- %** Lönsamhet
- V** Volymtillväxt

Risk-kategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/ potentiell påverkan	Hantering/ åtgärd
Strategiska risker			
Bolagsstyrning och policyrelaterade risker	L K B % V	<p>Scania måste effektivt styra och utveckla verksamheten i rätt riktning för att inte missa uppsatta mål och ambitioner.</p>	<p>Den verkställande ledningen har det övergripande ansvaret för hantering av bolagsstyrnings- och policyrelaterade risker. Samtliga funktioner inom företaget arbetar enligt ett väl dokumenterat ledningssystem som uppfyller Scantias krav, riktlinjer och policyer.</p> <p>Ledningssystemet förbättras kontinuerligt i samband med det dagliga arbetet och genom regelbunden översyn internt och av tredjepart.</p> <p>Den centrala funktionen Governance, Risk and Compliance, hjälper såväl den verkställande ledningen som linjechefer att reducera risker genom att tillhandahålla rådgivning och utbildning.</p>
Geopolitiska risker inklusive sanktioner och handelsbarriärer, såsom BREXIT	L % V	<p>Förändringar vad gäller utrikeshandel och barriärer, liksom införandet av sanktioner mot länder, gods, tjänster eller personer, hämmar Scantias möjlighet att göra affärer. Brott mot sanktioner kan ge dryga böter och andra straff. Som globalt företag måste Scania hantera motstridiga sanktionsregler.</p> <p>Scania verkar på marknader med politisk instabilitet, konflikter och hög risk vad gäller mänskliga rättigheter, vilket ställer extra krav på företaget att upprätthålla standarder som motverkar negativ miljömässig och social påverkan.</p> <p>BREXIT utgör en risk för Scantias nuvarande affärsmodell i och med att vissa leverantörer kan få problem att leverera till och från Storbritannien, vilket skulle kunna leda till avbrott i verksamheten.</p>	<p>Alla delar av Scaniakoncernen bedriver sin verksamhet i enlighet med nationella och internationella lagar och regler samt exportlagstiftning i relevanta jurisdiktioner och regimer där vi är verksamma och i enlighet med Scantias Code of Conduct.</p> <p>Scania har skapat en tvärfunktionell organisation för BREXIT för att öka medvetenheten och säkerställa att förberedelser vidtas för att minska riskerna.</p>
Risker inom affärsutveckling	L K %	<p>Transportbranschen är i förändring på grund av ny teknik, nya affärsmodeller och konkurrenter och globala trender såsom digitalisering. Dessa krafter gör att Scania omvandlas, från en tillverkare av tunga fordon, till en leverantör av transport- och logistiklösningar. Därmed finns också en risk att inte lyckas tillhandahålla skräddarsydda produkter och tjänster för specifika kundbehov eller tillgängliggöra de viktigaste tekniska innovationerna inom branschen, till exempel uppkopplade, autonoma och elektrifierade fordon. Den komplexa leveranskedjan för batteriproduktion innebär även ökade sociala risker, exempelvis vad gäller mänskliga rättigheter, arbetsrätt och diskriminering.</p>	<p>Risker relaterade till affärsutveckling och långsiktig planering hanteras huvudsakligen genom Scantias tvärfunktionella mötesstruktur, som sammanför olika avdelningar för strategiskt och taktiskt beslutsfattande i en årlig process. Mötesstrukturen är inte statisk, utan utvärderas och utmanas ständigt i hela företaget utifrån externa och interna faktorer. Samtliga enheter och nivåer inom företaget deltar i den strategiska processen.</p> <p>Scania har en företagskultur av integritet och öppenhet som innebär att oklarheter och frågor ska identifieras och diskuteras öppet. Det medför att risker för oklarhet eller otydlighet gällande företagets strategi och affärsutveckling kan hanteras effektivt och med precision. Scania har ständig uppsikt över nya områden som kan bli viktiga i framtidens ekosystem för transport och logistik. Forsknings- och utvecklingsprojekt utvärderas fortlöpande vad gäller teknisk och kommersiell relevans.</p>

Risk-kategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/ potentiell påverkan	Hantering/ åtgärd
Finansiella risker			
Valuta- och ränterisker	%	Scanias resultat- och balansräkning påverkas av rörelser på valuta- och räntemarknaderna. Valutaexponeringen beror bland annat på att företagets försäljning är betydligt mer geografiskt utspridd än produktionen. Ränterisk kan uppstå från räntekänsliga tillgångar och skulder. För ytterligare information se not 27.	Valuta- och ränterisker hanteras i enlighet med koncernpolicyen Treasury, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté. För att effektivisera översynen och hanteringen koncentrerar Scania i allmänhet valutaexponeringsrisken till de stora industriella verksamheterna i Sverige och Brasilien. Målet med ränteriskhanteringen är att till stor del minska risken med hjälp av derivat.
Refinansieringsrisker	K %	Tillgången till konkurrenskraftig finansiering är avgörande och beror till stor del på Scanias kreditbetyg. Risk för nedgradering av ratingen skulle öka Scanias upplåningskostnad, vilket i sin tur skulle drabba lönsamheten. För ytterligare information, se not 27.	Refinansieringsrisker hanteras i enlighet med koncernpolicyen Treasury, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté.
Kreditrisker	K %	Om Scanias avtalspartners inte uppfyller sina åtaganden på grund av finansiella problem eller politiska förhållanden kan Scania lida finansiell skada. För ytterligare information, se not 2 och 27.	Kreditrisk hanteras i enlighet med koncernpolicyerna Credit Risk Governance och Treasury, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté.
Skatterisker	%	Scania betalar skatt i många olika jurisdiktioner och därför är koncernens avsättningar för bolagsskatt, omsättnings- och användarskatt, mervärdesskatt och andra skatter alltid en fråga om bedömning och uppskattning. Scania och dess dotterbolag är föremål för ett flertal skattefall och -tvister. För ytterligare information, se not 2. Inget av fallen bedöms kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scanias finansiella ställning.	Scania har centrala och lokala resurser som säkerställer efterlevnaden av aktuell lagstiftning samt arbetar med och bistår i skattefrågor. Utöver lagstadgad revision granskas Scania regelbundet av skattemyndigheter, som då kan göra andra bedömningar än företaget. Även om Scania anser att dess uppskattningar är rimliga kan den slutliga skatten skilja sig från företagets avsättningar och bedömningar av upplupen skatt. Scania kan därmed drabbas av ytterligare skattekrav, ränta, straffavgifter eller andra juridiska eller administrativa straff. Skatterisker över en viss nivå övervakas och rapporteras regelbundet till ledningen. En gång per år lämnas även en rapport till styrelsens revisionskommitté.
Försäkringsrisker	% V	Scania arbetar kontinuerligt med att identifiera, analysera och hantera försäkringsbara risker, både på koncernnivå och lokal nivå.	En central enhet ansvarar för Scaniakoncernens globala försäkringsportfölj. Sedvanliga försäkringar på koncernnivå används för att säkra koncernens godstransporter, tillgångar och skyldigheter, i enlighet med Scanias styrdokument. Lokala försäkringar tecknas i enlighet med lagar och normer på respektive marknad. När så krävs tar Scania hjälp av utomstående försäkringsrådgivare för att identifiera och hantera risker. Försäkringar tecknas endast hos välrenommerade försäkringsbolag, vars finansiella ställning övervakas kontinuerligt. Riskbesiktningar, främst inriktade på risker i den fysiska miljön, utförs vanligtvis årligen vid samtliga produktionsanläggningar och hos många Scania-ägda återförsäljare och verkstäder, i enlighet med det standardiserade brandsäkerhetssystemet Scania Blue Rating Fire Safety System. Detta arbete bidrar till ett fortsatt skadeförebyggande och lågt skadefall.






STRATEGISKA PRIORITERINGAR







- L Ledare inom hållbara transporter
- K Kundnöjdhet
- B Bästa anställda
- % Lönsamhet
- V Volymtillväxt

Risk-kategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/ potentiell påverkan	Hantering/ åtgärd
Affärsrisker			
Marknadsrisker	L V	Fordonsbranschen påverkas av externa faktorer såsom konkurrens, prisfluktuationer, politisk utveckling och ekonomiska svängningar, vilket ger upphov till både möjligheter och risker kopplade till efterfrågan på Scantias produkter, inte minst vad gäller begagnade fordon och restvärdesåtaganden.	Tack vare att Scantias försäljning är utspridd över mer än 100 länder minskar riskerna och svängningarna som kan orsakas av enskilda kunder och marknader. Dessutom hanterar och övervakar Scania kontinuerligt befintliga avtalsförpliktelser gentemot kunder som annars skulle kunna leda till utmaningar att korrekta förutse framtida värdering för begagnade fordon. Se not 2.
Nya och ändrade lagar och regler	L %	Olika länders juridiska system, eller större förändringar av lagar och bestämmelser (såsom miljölagar, säkerhetsstandarder, handels- och exportlagstiftning med påverkan på utrikeshandel) kan påverka Scantias marknadsposition och möjlighet att effektivt bedriva verksamhet, genomföra viktiga transaktioner, upprätthålla avtal eller komplettera strategier och aktiviteter.	Scania håller ständig uppsikt över varningstecken på samtliga marknader för att kunna vidta nödvändiga förändringar av marknadsstrategin. Scantias lokala och centrala specialistfunktioner ger råd och stöd för att minska riskerna gällande ny och ändrad lagstiftning.
Regelefterlevnadsrisker	L K B %	Scania ska arbeta systematiskt och transparent för att förebygga penningtvätt, korruption och för efterlevnad av gällande konkurrenslagstiftning. Vidare måste Scantias finansierings- och försäkringstjänster uppfylla de regelverk som fastställs och övervakas av respektive finansmyndighet.	Företaget har specialiserad personal såväl centralt som lokalt som stödjer organisationen i övervakning och kontroll av dessa risker, i form av funktioner för efterlevnad, Group Compliance, riskhantering, Group Risk Management och revision, Group Internal Audit.
Produktionsrisker	L K V	Oförutsedda störningar vid produktionsanläggningar kan orsakas av många olika incidenter, såsom strömavbrott, maskinhaveri, brand, översvämning, social oro, terrordåd, smittsamma sjukdomar, personalkonflikter eller andra störningar i verksamheten. Om Scania överskattar kundernas efterfrågan finns en risk att produktionskapaciteten underutnyttjas, medan en underskattning av efterfrågan kan resultera i otillräcklig produktionskapacitet.	Scania driver ett program för att förmå lokalledning att säkerställa att kontinuitetshandlingen ägs, drivs och integreras med lokala behov, resurser och kompetenser i åtanke. Scania har också en säkerhets-, hälso- och miljöstandard (SHE), liksom aktiviteter som syftar till att upprätthålla och främja prestationen inom dessa områden. Produktions-, miljö- och kvalitetsrisker i återförsäljar- och verkstadsnätet hanteras genom Scania Retail System (SRS), certifiering enligt Scania Dealer Operating Standard (DOS) och Scantias Code of Conduct. Produktionskapaciteten övervakas noggrant genom tvärfunktionella möten och anpassas kontinuerligt till rådande förutsättningar.
Risker i leverantörskedjan	L K B %	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. I och med att leveranskedjan blivit alltmer globaliserad finns också hållbarhetsrisker i Scantias 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 Scantias inköpsledning. Leverantörer ska uppfylla Scantias uppförandekod för leverantörer. Scania gör fortlöpande riskbedömningar vid val av leverantörer. Dessutom använder Scania tredjeparts riskindikatorer för att följa upp risker på specifika marknader och vidtar stödjande åtgärder, i form av exempelvis utbildning och granskning, anpassade till respektive marknads riskprofil.

Risk-kategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/ potentiell påverkan	Hantering/ åtgärd
Affärsrisker, forts.			
Risk för naturkatastrofer	L K %	Som globalt företag med anläggningar och leverantörer världen över kan Scania drabbas av extrema väderfenomen och naturkatastrofer. Det är svårt att förutse var och när dessa ska inträffa och vilka konsekvenser de kan få. Pågående klimatförändringar väntas ge allt mer extremt väder och förändrade väderförhållanden i vissa regioner.	Eftersom Scania har anläggningar och leverantörer över hela världen ägnas särskild uppmärksamhet åt risken för naturkatastrofer och råvarubrist i avbrottsanalyser och kontinuitetsplaner. Scania har också åtagit sig att sätta ett forskningsbaserat mål för minskning av koldioxidutsläppen i linje med det globala målet att begränsa den globala temperaturökningen.
Medarbetare och kompetens	L V B	Det pågående teknikskiftet kräver motsvarande omställning av kompetenser. Detta medför att Scania måste identifiera framtidens kompetensbehov. Om Scania inte lyckas locka till sig och behålla nyckelpersoner kan det leda till svårigheter att uppfylla kundernas behov.	Scania kommer att fortsätta utveckla arbetet inom personalområdet för att säkerställa en affärsdriven kompetensförsörjning. Scania People Perspective är en nyckel i omställningen till hållbara transporter, både för företaget och medarbetarna. Scania driver flera program för vidareutbildning och drar lärdom internt om entreprenörskap och innovation. Scania har väl strukturerade och etablerade rutiner för samarbete med universitet och tekniska högskolor, för att främja och rekrytera de främsta specialisterna. Scania driver ett gymnasium i Södertälje, Mälardalens Tekniska Gymnasium, som erbjuder högkvalitativ teknisk utbildning.
Informationsrisker	L K	Scania använder sig av informationsteknik för att möjliggöra förbättringar av såväl effektiviteten i verksamheten som kunderbjudandet, vilket också för med sig risker. Delar av IT-infrastrukturen kan slås ut på grund av olyckor, katastrofer, tekniska haverier, föråldrad teknik, cyberattacker, etc. Information som inte hanteras korrekt riskerar att delas med obehöriga, gå förlorad eller avsiktligt eller oavsiktligt ändras.	För att säkerställa informationens tillgänglighet, integritet och konfidentialitet använder Scania ett riskstyrt säkerhetsledningssystem, liksom en kombination av den senaste hårdvaru- och mjukvarutekniken för en effektiv organisation av IT-frågor. Scania har också en central funktion för informationssäkerhet, som ansvarar för implementeringen och uppföljningen av Scantias informationssäkerhetspolicy.
Personuppgifts-hantering	L K %	Scania omfattas av dataskyddslagar avseende bland annat användning och utlämnande av personuppgifter och konfidentialitet, integritet och tillgänglighet av sådan information. Om Scania misslyckas med att följa dessa regler, kan det leda till skadeståndskrav och andra skulder, betydande böter och andra påföljder såsom förlorat förtroende och tappade kunder.	Ett av Scantias kärnvärden är Respekt för individen. Detta utgör grunden för vår interaktion med såväl kunder, förare och medarbetare i Scantias globala organisation som affärspartners och leverantörer som hjälper oss att tillhandahålla hållbara transportlösningar. Scania har en dataskyddsorganisation som stödjer verksamheten i hanteringen av information. Verksamheten har ansvar för att visa att den efterlever gällande integritets- och dataskyddslagar.

STRATEGISKA PRIORITERINGAR

-  Ledare inom hållbara transporter
-  Kundnöjdhet
-  Bästa anställda
-  Lönsamhet
-  Volymtillväxt

Risk-kategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/ potentiell påverkan	Hantering/ åtgärd
Avtal och rättigheter	  	<p>Hantering av avtal, väsentliga rättigheter och juridiska risker sker som en del av den dagliga verksamheten.</p> <p>Scanias verksamhet innefattar en rad olika immateriella licensavtal, patent och andra immateriella rättigheter. Scania ingår också många affärs- och finansavtal, vilket är normalt för ett företag av Scanias storlek och slag. Inget enskilt affärs- eller finansavtal, patent, licensavtal eller liknande rättighet har avgörande betydelse för Scanias verksamhet.</p>	<p>Scanias centrala funktion Corporate Legal Affairs and Risk Management har specialiserad personal för att stödja med rådgivning och vägledning i juridiska och kommersiella frågor, samt frågor som rör patent, licensiering och annat.</p>
Rättsprocesser och administrativa förfaranden	  	<p>Scania berörs av rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa omfattar påstådda kontraktsbrott, utebliven leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång, intrång rörande andra immateriella rättigheter och påstådda brott mot gällande lagar och regler. Vissa av dessa risker kan vara betydande. För ytterligare information, se not 2.</p>	<p>Scania har infört ett system för rapportering av legala risker, enligt vilket riskerna ska definieras och rapporteras till huvudkontoret så snart de uppstår. Minst en gång per år lämnas en rapport om riskerna till styrelsens revisionskommitté. Scanias centrala funktion, Corporate Legal Affairs and Risk Management, har specialiserad personal för att bistå med rådgivning och vägledning i juridiska frågor.</p>

STYRELSE



Andreas Renschler

Ordförande i styrelsen sedan 2015.

Född: 1958.

Utbildning: Ingenjör- och ekonomiexamen ("Business engineering and business administration").

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG. Ordförande i Board of Directors, MAN SE, Board of Directors, MAN Truck & Bus SE och Board of Directors, MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. Ledamot i Board of Directors, Deutsche Messe AG, Board of Directors, Sinotruk (Hongkong) Limited, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porsche Holding Stuttgart GmbH och Board of Directors, Navistar Int. Corp. Ordförande i Commercial Vehicles Board Group of the VDA.

Relevant arbetserfarenhet: Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG, ansvarig för Commercial Vehicles. CEO, TRATON SE. Olika ledande befattningar inom Daimler AG, ansvarig för Purchasing and Production i Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans. Medlem i Board of Management, Daimler AG, ansvarig för Daimler Trucks and Daimler Buses. President för Smart GmbH. Head of Executive Management Development at Daimler AG.



Henrik Henriksson

Ledamot i styrelsen sedan 2016.

Född: 1970.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i styrelsen i Hexagon AB.

Relevant arbetserfarenhet:

Olika ledande befattningar inom Scania sedan 1999. President and CEO för Scania sedan 2016. Ledamot i Executive Board, TRATON SE.

Ordförande i Commercial Vehicle Board of Directors, European Automobile Manufacturers' Association (ACEA). Ledamot i Teknikföretagen och Svenskt Näringsliv.



Lilian Fossum Biner

Ledamot i styrelsen sedan 2019.

Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1962.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag:

Ordförande i Cloetta AB. Ledamot i LE Lundbergföretagen, Carlsberg Group, Givaudan S.A. och a-connect (group) ag.

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



Nina Macpherson

Ledamot i styrelsen sedan 2018.

Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1958.

Utbildning: Juristexamen, LL.M.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board of TRATON SE och ledamot i dess revisionskommitté sedan 2019.

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.

Markus S. Piëch har på egen begäran avgått ur styrelsen den 20 november 2019.



Stephanie Porsche-Schröder

Ledamot i styrelsen sedan 2017.
Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1978.

Utbildning: Diplomerad designer ("Diplom designer").

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Board of MAN SE and MAN Truck & Bus SE.

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



Christian Schulz

Ledamot i styrelsen sedan 2018.
Ordförande i revisionskommittén.

Född: 1977.

Utbildning: Business and administration.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board of MAN Truck & Bus SE och Navistar Inc. Corp.

Relevant arbetserfarenhet: Ledamot i Executive Board, TRATON SE, CFO med ansvar för Finance and Business Development. Olika ledande befattningar inom Daimler AG, Mitsubishi Fuso Truck & Bus och Mercedes-Benz Cars.



Peter Wallenberg Jr

Ledamot i styrelsen sedan 2005.

Född: 1959.

Utbildning: International Baccalaureate och BSBA Hotel Administration.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i styrelsen för Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse, Wallenberg Foundations AB och The Grand Group AB. Ledamot i styrelsen för Atlas Copco AB och EQT AB.

Relevant arbetserfarenhet: 30 år inom servicebranschen. Olika befattningar inom Grand Hôtel sedan 1985, 12 år som VD och ordförande sedan 2006.



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 of TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 2007.



Mari Carlquist

Representant för PTK at Scania. Suppleant i styrelsen sedan 2015.

Född: 1969.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board of TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1987.



Michael Lyngsie

Representant för IF Metall vid Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2018.

Född: 1977.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board of TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1993.



Mikael Johansson

Representant för IF Metall vid Scania. Suppleant i styrelsen sedan 2008.

Född: 1963.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania.

VERKSTÄLLANDE LEDNING



1. Ruthger de Vries
Executive Vice President,
Head of Production
and Logistics.
Född: 1965.
Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1990.

2. Anders Williamsson
Executive Vice President,
Head of Purchasing.
Född: 1969.
Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1994.

3. Kent Conradson
Executive Vice President,
Head of Human Resources
Född: 1958.
Utbildning: Civilekonom.
Anställd sedan 1979.

4. Karin Rådström
Executive Vice President,
Head of Sales and Marketing.
Född: 1979.
Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 2004.

5. Henrik Henriksson
Ledamot i styrelsen.
President and CEO.
Född: 1970.
Utbildning: Civilekonom.
Anställd sedan 1997.

6. Claes Erixon
Executive Vice President,
Head of Research
and Development.
Född: 1969.
Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1994.

7. Johan Haeggman
Executive Vice President,
Chief Financial Officer (CFO).
Född: 1960.
Utbildning: Civilekonom.
Anställd 1989–1999 och sedan
från 2003.

8. Mathias Carlbaum
Executive Vice President,
Head of Commercial Operations.
Född: 1972.
Utbildning: Civilekonom.
Anställd sedan 1997.

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Intäkter

Scaniakoncernens intäkter, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 11 procent till MSEK 147 557 (133 222). Valutaeffekter hade en positiv påverkan på intäkterna med 4 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 14 procent. Omsättningen påverkades positivt av prisökningar och positiva valutaeffekter och marknadsmix. Intäkter från försäljning av motorer minskade med 13 procent.

Serviceintäkterna ökade med 9 procent och uppgick till MSEK 28 971 (26 588). Ökningen förklaras av högre volymer i Europa och positiva valutaeffekter.

Ränte- och hyresintäkter inom segmentet Financial Services ökade med 15 procent till följd av högre finansieringsvolym och positiva valutaeffekter vilket delvis motverkats av lägre räntemarginaler.

Nettomättning per produkt, MSEK	2019	2018
Lastbilar	98 292	85 231
Bussar	11 958	11 658
Motorer	2 409	2 769
Service	28 971	26 588
Begagnade fordon	8 411	7 726
Övrigt	4 615	4 843
Summa leveransvärde	154 656	138 815
Justering för hyresintäkter ¹⁾	-7 099	-5 593
Fordon och tjänster, totalt	147 557	133 222
Financial Services	8 992	7 797
Eliminering ²⁾	-4 130	-3 893
Scaniakoncernen totalt	152 419	137 126

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

2) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

Leveranser

Under 2019 levererade Scania 91 680 (87 995) lastbilar, en ökning med 4 procent. Leveranserna av bussar minskade med 8 procent och uppgick till 7 777 (8 482) enheter. Leveranserna av motorer minskade med 21 procent till 10 152 (12 809) enheter.

Levererade fordon	2019	2018
Fordon och tjänster		
Lastbilar	91 680	87 995
Bussar	7 777	8 482
Totalt nya fordon	99 457	96 477
Begagnade fordon	19 753	18 691
Motorer	10 152	12 809

Financial Services

Antal finansierade (nya under året)	2019	2018
Lastbilar	35 814	33 017
Bussar	1 212	967
Totalt nya fordon	37 026	33 984
Begagnade fordon	7 016	7 107
Nyfinansiering, MSEK	54 221	47 636
Portfölj, MSEK	103 781	89 166

Resultat

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 17 488 (13 832) under 2019. Rörelsemarginalen uppgick till 11,5 (10,1) procent.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 15 977 (12 392) under 2019. Högre fordons- och servicevolym, valutaeffekter och marknadsmix påverkade resultatet positivt.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 7 244 (7 603). Efter justering för aktivering med MSEK 1 788 (1 996) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 706 (727) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 6 162 (6 334).

Jämfört med helåret 2018 var den totala valutaeffekten positiv och uppgick till MSEK 1 900.

Rörelseresultatet för Financial Services ökade till MSEK 1 511 (1 440), vilket motsvarar 1,6 (1,7) procent av årets genomsnittsportfölj. En större portfölj och valutaeffekter påverkade rörelseresultatet positivt, vilket delvis motverkades av lägre marginaler och ökade rörelsekostnader.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2019 till 103,8 miljarder kronor, vilket är en ökning med 14,6 miljarder kronor sedan utgången av 2018. I lokala valutor ökade portföljen med 11,6 miljarder kronor, motsvarande 12,9 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2019	2018
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	15 977	12 392
Rörelsemarginal, %	10,8	9,3
Financial Services		
Rörelseresultat	1 511	1 440
Rörelsemarginal, % ¹⁾	1,6	1,7
Rörelseresultat, Scania-koncernen	17 488	13 832
Rörelsemarginal, %	11,5	10,1
Resultat före skatt	16 476	13 319
Skatt	-4 092	-3 585
Årets resultat	12 384	9 734

1) Financial Services rörelsemarginal beräknas som rörelseresultatet i procent av genomsnittsportföljen.

Scanias finansnetto uppgick till MSEK -1 012 (-513) inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK 46 (40). Räntenettet uppgick till MSEK -456 (-338).

Räntenettet påverkades negativt av högre lånevolym i högräntevalutor och ökad räntekostnader i Latinamerika. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -602 (-215). I dessa ingick MSEK -150 (-44) av värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

Resultatet före skatt uppgick till MSEK 16 476 (13 319). Scania-koncernens skattekostnad för 2019 motsvarade 24,8 (26,9) procent av resultatet före skatt.

Årets resultat uppgick till MSEK 12 384 (9 734), motsvarande en nettomarginal på 8,4 (7,1) procent.

Kassaflöde

Kassaflödet efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 10 994 (3 718).

Kassaflödet från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten uppgick till MSEK 7 518 (7 139) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 1 788 (1 996). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2019 till MSEK 17 057 (16 926).

Kassaflödet för Financial Services uppgick till MSEK -10 632 (-10 743) beroende på en växande kundfinansieringsportfölj.

Finansiell ställning

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2019	2018
Soliditet, %	25,5	27,1
Soliditet, Fordon och tjänster, %	34,4	35,5
Soliditet, Financial Services, %	9,4	8,9
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % ²⁾	25,4	24,1
Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och tjänster ³⁾	-0,32	-0,34

2) Sysselsatt kapital ingår med ett genomsnitt av de tretton senaste månaderna.

3) Nettokassa (-) Nettoskuld (+).

Scania-koncernens egna kapital ökade under året med MSEK 6 529 och uppgick vid årets utgång till MSEK 60 888 (54 359). Årets resultat tillförde 12 384 (9 734). Eget kapital har ökat med MSEK 944 (-529) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK -2 427 (-716), avseende aktuariella vinster/förluster på pensionsskuld och minskade med MSEK -48 (44) på grund av justering av verkligt värde på eget kapital-instrument. Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till MSEK 542 (-9). Innehav utan bestämmandeinflytande ökade under året med MSEK 4. Utdelning till Scanias aktieägare under 2019 minskade eget kapital med MSEK 4 867.

Finansiella risker

Valutarisk

De största flödesvalutorna var brittiska pund, euro och polska zloty.

Enligt Scantias finanspolicy kan framtida kassaflöden säkras under en tidsperiod som tillåts variera mellan 0 till 12 månader. Löptid över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid utgången av 2019 var inga framtida valutaflöden säkrade.

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 2019 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

Ränterisk

Scantias finanspolicy för ränterisker inom Fordon och tjänster är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara mellan 0 och 6 månader, dock kan avvikelser göras upp till 24 månader. Löptid på över 24 månader tar styrelsen beslut om. Inom Financial Services ska räntebindningen på lån matchas mot tillgångarnas räntebindning. För att hantera ränteriskerna i koncernen används derivatinstrument.

Kreditrisk

Hantering av kreditrisker inom Fordon och tjänster regleras av en kreditpolicy. Inom Fordon och tjänster utgörs kreditexponeringen i huvudsak av fordringar på fristående återförsäljare samt slutkunder.

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom Financial Services stöds kreditprocessen av en kreditpolicy samt kreditinstruktioner.

Hantering av de kreditrisker som uppkommer inom Scantias treasuryverksamhet, bland annat vid placering av likvida medel och vid derivathandel, regleras i Scantias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärda motparter.

Upplåning och finansieringsrisk

Scantias upplåning består till största delen av obligationer emitterade under kapitalmarknadsprogram, samt övrig upplåning främst via banksystemet. Som en del av Scantias hantering av refinansieringsrisk finns fem stycken bekräftade kreditfaciliteter, tre på den internationella lånemarknaden och två på den svenska marknaden.

Scania CV AB:s kreditbetyg av Standard & Poor's (S&P) 2019 var oförändrat och ligger kvar på BBB+ avseende lång upplåning, dvs. längre än ett år.

För mer information om hantering av finansiella risker se även not 27.

Andra kontrakterade risker

Restvärdesexponering

Scania levererar en del av fordonen med återköpsåtaganden där Scania således har en restvärdesexponering. Det finns även en restvärdesexponering för korttidsuthyrda fordon med ett beräknat restvärde. Värdet på restvärdesexponeringen uppgick vid årsskiftet till MSEK 21 310 (19 405). Under år 2019 nytecknades cirka 13 400 (11 700) avtal med återköpsåtaganden, exklusive kontrakt för korttidsuthyrda fordon.

Serviceavtal

En stor del av Scantias försäljning av reservdelar och verkstadstimmar sker genom reparations- och serviceavtal. Försäljningen av servicekontrakt innebär ett åtagande av Scania i form av att mot en förutbestämd avgift tillhandahålla service till kunder under avtalad tidsperiod. Kostnaden för kontraktet fördelas över kontraktstiden enligt beräknad kostnadsförbrukning och konstaterade avvikelser från denna resultatförs i perioden. Utifrån ett portföljperspektiv sker det kontinuerliga bedömningar av framtida eventuella avvikelser från den förväntade kostnadskurvan. Negativa avvikelser från denna resulterar i en reservering som påverkar periodens resultat.

Antalet kontrakt ökade under 2019 med 3 600 och uppgick vid årets slut till 252 300. Merparten av dessa finns på den europeiska marknaden.

Moderbolaget

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB. Moderbolaget driver i övrigt ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB för 2019 uppgick till MSEK 0 (13 853). Resultatet 2018 avser erhållen och anticiperad utdelning från det helägda dotterbolaget Scania CV AB.

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

FINANSIELLA RAPPORTER





INNEHÅLL

Koncernens resultaträkningar	60
Koncernens balansräkningar	61
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	63
Koncernens kassaflödesanalyser	64
Koncernens noter	65
Not 1 Redovisningsprinciper	66
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	72
Not 3 Rapportering per segment	76
Not 4 Rörelsens kostnader	81
Not 5 Financial Services	81
Not 6 Finansiella intäkter och kostnader	82
Not 7 Skatt	83
Not 8 Avskrivningar	84
Not 9 Immateriella anläggningstillgångar	85
Not 10 Materiella anläggningstillgångar	87
Not 11 Leasing	89
Not 12 Andelar i intresseföretag och joint ventures	90
Not 13 Varulager	91
Not 14 Andra fordringar	92
Not 15 Eget kapital	92
Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	93
Not 17 Övriga avsättningar	98
Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	98
Not 19 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	99
Not 20 Statliga stöd och bidrag	99
Not 21 Kassaflödesanalys	99
Not 22 Förvärvade/avytttrade verksamheter	100
Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda	100
Not 24 Transaktioner med närstående	101
Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare	102
Not 26 Arvoden och ersättningar till revisorer	104
Not 27 Finansiell riskhantering	104
Not 28 Finansiella instrument	113
Not 29 Aktier och andelar i dotterföretag	116
Moderbolaget Scania AB, räkningar	119
Moderbolaget Scania AB, noter	120
Förslag till vinstdisposition	121
Revisionsberättelse	122
Nyckeltal	126
Definitioner	128
Flerårsöversikt	130

KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

Januari – december, MSEK	Not	2019	2018
Nettoomsättning	3	152 419	137 126
Kostnad för sålda varor och tjänster		-113 689	-102 888
Bruttoresultat		38 730	34 238
Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾		-6 162	-6 334
Försäljningskostnader		-12 680	-11 996
Administrationskostnader		-2 306	-2 009
Övriga rörelseintäkter		153	163
Övriga rörelsekostnader		-247	-230
Rörelseresultat	4, 5	17 488	13 832
Ränteintäkter		501	419
Räntekostnader		-957	-757
Andel av resultat i intressebolag och joint ventures	12	46	40
Övriga finansiella intäkter		253	378
Övriga finansiella kostnader		-855	-593
Summa finansiella intäkter och kostnader	6	-1 012	-513
Resultat före skatt		16 476	13 319
Skatt	7	-4 092	-3 585
Årets resultat		12 384	9 734
Övrigt totalresultat	15		
Poster som återförs till årets resultat			
Omräkningsdifferenser		945	-529
Skatt		19	27
		964	-502
Poster som inte kommer att återföras till årets resultat			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	16	-2 427	-716
Omvärderingsjustering		-	421
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument		-48	44
Skatt		523	-36
		-1 952	-287
Summa övrigt totalresultat		-988	-789
Årets totalresultat		11 396	8 945
Årets resultat hänförligt till:			
– Scantias aktieägare		12 381	9 733
– innehav utan bestämmande inflytande		3	1
Årets totalresultat hänförligt till:			
– Scantias aktieägare		11 392	8 943
– innehav utan bestämmande inflytande		4	2
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med	8	-10 914	-8 451

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 7 244 (7 603).

KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

31 december, MSEK	Not	2019	2018
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	9	11 905	10 761
Materiella anläggningstillgångar	10, 11	38 481	31 486
Uthyrningstillgångar	10	31 336	28 273
Andelar i intresseföretag och joint ventures	12	964	823
Långfristiga räntebärande fordringar	28	50 938	43 251
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	14, 28	1 444	1 861
Uppskjutna skattefordringar	7	5 561	4 826
Skattefordringar		297	234
Summa anläggningstillgångar		140 926	121 515
Omsättningstillgångar			
Varulager	13	26 065	25 804
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		848	716
Räntebärande fordringar	28	32 808	27 797
Icke räntebärande kundfordringar	28	8 368	9 071
Andra kortfristiga fordringar ¹⁾	14, 28	7 513	7 213
Summa kortfristiga fordringar		49 537	44 797
Kortfristiga placeringar	28	814	1 612
Likvida medel	28		
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		15 143	3 925
Kassa och bank		5 838	3 297
Summa likvida medel		20 981	7 222
Summa omsättningstillgångar		97 397	79 435
Summa tillgångar		238 323	200 950
¹⁾ Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:			
– andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		370	274
– andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		167	564
– andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		1 076	372
– andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		630	976
– netto		-1 169	-510

KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR, FORTS.

31 december, MSEK	Not	2019	2018
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		10 864	1 120
Reserver		-2 307	-3 270
Balanserat resultat		50 313	54 495
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		60 870	54 345
Innehav utan bestämmande inflytande		18	14
Summa eget kapital	15	60 888	54 359
Långfristiga skulder			
Långfristiga räntebärande skulder	28	54 008	42 950
Avsättningar för pensioner	16	12 262	10 439
Övriga långfristiga avsättningar	17	6 776	6 389
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	8 568	7 017
Uppskjutna skatteskulder	7	3 873	3 736
Andra långfristiga skulder ¹⁾	28	6 580	5 066
Summa långfristiga skulder		92 067	75 597
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga räntebärande skulder	28	43 979	29 922
Kortfristiga avsättningar	17	3 986	3 569
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	15 973	14 032
Förskott från kunder		1 195	1 124
Skulder till leverantörer	28	12 737	15 579
Skatteskulder		1 352	815
Andra kortfristiga skulder ¹⁾	28	6 146	5 953
Summa kortfristiga skulder		85 368	70 994
Summa eget kapital och skulder		238 323	200 950

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL FÖR KONCERNEN

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

	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
2019							
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-3 270	54 495	54 345	14	54 359
Årets förändring av omräkningsreserv			944	-	944	1	945
Omvärdering av förmånsbestämda planer			-	-2 427	-2 427	-	-2 427
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument			-	-48	-48	-	-48
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat			19	523	542	-	542
Summa övrigt totalresultat			963	-1 952	-989	1	-988
Årets resultat				12 381	12 381	3	12 384
Utdelning till Scania AB:s aktieägare			-	-14 611	-14 611	-	-14 611
Kapitaltillskott		9 744	-	-	9 744	-	9 744
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	10 864	-2 307	50 313	60 870	18	60 888

	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
2018							
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-2 767	49 551	49 904	15	49 919
Justering övergångseffekt, IFRS 9				-150	-150	-	-150
Justerat ingående eget kapital	2 000	1 120	-2 767	49 401	49 754	15	49 769
Årets förändring av omräkningsreserv			-530	-	-530	1	-529
Omvärdering av förmånsbestämda planer			-	-716	-716	-	-716
Omvärderings justering			-	421	421	-	421
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument			-	44	44	-	44
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			27	-36	-9	-	-9
Summa övrigt totalresultat			-503	-287	-790	1	-789
Årets resultat				9 733	9 733	1	9 734
Förändring av innehav utan bestämmande inflytande			-	-	-	-3	-3
Utdelning till Scania AB:s aktieägare			-	-4 352	-4 352	-	-4 352
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-3 270	54 495	54 345	14	54 359

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

Januari–december, MSEK	Not	2019	2018
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt	21 a	16 476	13 319
Icke kassaflödespåverkande poster	21 b	10 416	9 450
Betald skatt		-3 885	-3 897
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet		23 007	18 872
Förändring av rörelsekapital¹⁾			
Varulager		426	-4 308
Fordringar		383	-1 813
Finansiella fordringar, Financial Services	21 c	-10 444	-9 727
Fordon med återköpsåtaganden och uthyrningsverksamheten		-5 490	-5 577
Skulder till leverantörer		-2 937	1 647
Andra skulder och avsättningar		2 931	1 314
Summa förändring av rörelsekapital		-15 131	-18 464
Kassaflöde från den löpande verksamheten		7 876	408
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	21 d	0	2
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar	21 e	-7 558	-7 177
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		-7 558	-7 175
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		318	-6 767
Förändring av finansiella placeringar och fordringar²⁾		818	42
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-6 740	-7 133
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		1 136	-6 725
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter ³⁾	21 f	17 359	12 334
Utdelning		-4 867	-4 352
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		12 492	7 982
Årets kassaflöde		13 628	1 257
Likvida medel vid årets början ⁴⁾		7 222	6 042
Valutakursdifferens i likvida medel		131	-77
Likvida medel vid årets slut⁵⁾	21 g	20 981	7 222
Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster		2019	2018
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		21 884	17 429
Förändring i rörelsekapital mm ¹⁾		-3 372	-6 572
Kassaflöde från den löpande verksamheten		18 512	10 857
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		-7 518	-7 139
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		10 994	3 718

Från och med 2019 har förändringar genomförts i koncernens kassaflödesanalys i enlighet med Volkswagen koncernens presentation av kassaflödet. Jämförelsesiffror för 2018 har justerats enligt nedan:

- 1) Lånefordringar har flyttats till förändring av finansiella placeringar och fordringar med MSEK 50.
- 2) Kommunobligationer är inkluderat med MSEK -505, vilket tidigare var presenterat inom likvida medel. Lånefordringar är inkluderat med MSEK -50, vilket tidigare var presenterat inom förändring av rörelsekapital. Lånefordringar är inkluderat med MSEK 590, vilket tidigare var presenterat inom finansieringsverksamheten.
- 3) Lånefordringar har flyttats till förändring av finansiella placeringar och fordringar med MSEK -590.
- 4) Kommunobligationer har flyttats till förändring av finansiella placeringar och fordringar med MSEK -450.
- 5) Kommunobligationer har flyttats till förändring av finansiella placeringar och fordringar med MSEK -955.

I tillägg till ovan så har några ytterligare omklassificeringar gjorts vilket påverkat jämförelsesiffror för 2018 enligt följande:

Icke kassaflödespåverkande poster MSEK 23, betald skatt MSEK -10, förändring i rörelsekapital MSEK 483 (varav MSEK 324 utgör upplupen ränta på upplåning), investeringsverksamheten MSEK 101, finansieringsverksamheten MSEK -589 (varav MSEK -324 utgör upplupen ränta på upplåning) och förändring i likvida medel MSEK -8.

KONCERNENS NOTER

NOT 1 Redovisningsprinciper

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

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

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

Ändrade redovisningsprinciper

Nya redovisningsstandarder

IFRS 16 Leasingavtal tillämpas från 1 januari 2019 och har ersatt IAS 17 Leasingavtal samt tillhörande tolkningar. Syftet med IFRS 16 är att alla leasingavtal ska redovisas i balansräkningen. Det betyder att leasetagare inte längre behöver klassificera leasingavtal som antingen finansiella eller operationella. Leasetagaren ska istället redovisa en nyttjanderättstillgång och en leasingkulda för samtliga leasingavtal i balansräkningen. I Scaniakoncernen utgör leasingkulden nuvärdet av utestående leasingbetalningar beräknad genom att använda den marginella upplåningsräntan, medan nyttjanderättstillgången är beräknad som summan av leasingkulden och initiala direkta kostnader. Under leasingperioden är nyttjanderättstillgången föremål för

avskrivningar och leasingkulden justeras genom tillämpning av effektivräntemetoden och leasingbetalningar. IFRS 16 innehåller undantag för korta leasingavtal och leasingavtal till låga värden vilka Scaniakoncernen valt att tillämpa. Det innebär att någon nyttjanderättstillgång eller leasingkulda inte redovisas för dessa typer av leasingavtal. För dessa leasingavtal redovisas leasingbetalningar i resultaträkningen på samma sätt som tidigare. När standarden tillämpas första gången klassificeras leasingavtal med slutdatum före den 1 januari 2020 som korta leasingavtal, oavsett starttidpunkten för leasingavtalet.

Redovisningen för leasegivaren kommer i allt väsentligt att vara oförändrad.

Scaniakoncernen har tillämpat den modifierade retroaktiva övergångsmetoden när IFRS 16 tillämpades första gången den 1 januari 2019, jämförelsesiffror har inte räknats om. Enligt den metoden har leasingkulden redovisats till nuvärdet av utestående leasingbetalningar per övergångsdagen. Beräkningen av nuvärdet baseras på en marginell upplåningsränta per den 1 januari 2019. Den vägda genomsnittliga marginella upplåningsräntan som tillämpats i Scaniakoncernen uppgår till 3,7 %.

Nyttjanderättstillgången redovisades till ett belopp motsvarande leasingkulden, justerad för eventuella förutbetalda eller upplupna leasingbetalningar. Dessutom gjordes ingen ny bedömning av existerande leasingavtal per första tillämpningsdagen för att fastställa huruvida de är leasingavtal enligt IFRS 16. Avtal som tidigare klassificerats som leasingavtal enligt IAS 17 eller IFRIC 4 redovisas även fortsättningsvis som leasingavtal.

Nyttjanderättstillgången redovisas i balansräkningen enligt de underliggande tillgångarna i leasingavtalet, på det sätt de skulle redovisats om de ägts av Scania. Nyttjanderättstillgångar redovisas därför på raden för materiella anläggningstillgångar.

Första tillämpningsdagen, den 1 januari 2019, när nyttjanderättstillgångar och leasingkulder redovisades uppstod följande effekter:

- Nyttjanderättstillgångar om MSEK 4 564 redovisade i öppningsbalansen. Av de redovisade nyttjanderättstillgångarna hade MSEK 31 tidigare redovisats i balansräkningen per 31/12 2018 som finansiell lease.
- Leasingkulder om MSEK 4 544 redovisades i balansräkningen fördelat på kort- och långfristiga skulder. Av de redovisade skulderna hade MSEK 11 redan redovisats i balansräkningen per 31/12 2018 som finansiell lease.
- Vid övergången uppstod ingen effekt på eget kapital.

Skillnaden mellan förväntade betalningar för operationella leasingavtal uppgående till MSEK 3 999, diskonterade med marginella låneräntan per den 31 december 2018, och leasingkulden uppgående till MSEK 4 544 som redovisats i öppningsbalansen består i huvudsak av den omprövning av leasingperioder som gjorts enligt IFRS 16. Optioner att förlänga eller avsluta leasingavtal som bedömts som rimligt säkra har beaktats. Dessutom ingår inte korta leasingavtal och leasingavtal till låga värden i öppningsbalansen.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Till skillnad mot tidigare då samtliga kostnader för operationella leasingavtal redovisades i rörelseresultatet, ingår enligt IFRS 16 avskrivningar på nyttjanderättstillgångar rörelseresultatet. Räntekostnader hänförliga till leasingskulder redovisas i finansnettot i segmentet Fordon och tjänster.

Förändringen avseende hur kostnader för operationella leasingavtal presenteras i kassaflödet innebär en förbättring av kassaflödet från löpande verksamheten. Kassaflödet från finansiella verksamheten har motsvarande försämring. Ökningen av skulder på grund av IFRS 16 hade en negativ påverkan på Scania-koncernens nettoskuld.

Tillämpningen av IFRS 16 kommer också att leda till mer omfattande upplysningar.

Övriga förändringar

Under 2018 definierades Argentina som ett höginflationsland och Scantias dotterföretag i Argentina har därför inflationsjusterat de icke monetära tillgångarna. Inflationsjusteringen beräknades utifrån KPI Konsumentprisindex med kursen 184,13 per den 31 december 2018. Den ackumulerade effekten, netto efter skatt, om MSEK 309 har redovisats som en justeringseffekt i övrigt totalresultat. Jämförelsesiffror i Scania-koncernens finansiella rapporter har inte justerats eftersom dessa har presenterats i en stabil valuta.

Från 1 januari 2019 har Scantias dotterföretag i Argentina bytt funktionell valuta till USD, vilket innebär att de icke monetära tillgångarna inte längre kommer att inflationsjusteras från detta datum.

Tillämpning av redovisningsprinciper

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar Scania AB med samtliga dotterföretag. Med dotterföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, innehar mer än 50 procent av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Koncernen har ett bestämmande inflytande när den exponeras för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt innehav i företaget och har möjlighet att påverka avkastningen genom sitt inflytande i företaget. I konsoliderade strukturerade företag har Scania möjlighet att påverka viktiga och relevanta beslut, och därmed även resultatet, utan att äga andelar i företaget i fråga. Strukturerade företag används främst vid transaktioner med tillgångssäkrade värdepapper (ABS, asset-backed securities) för refinansiering av den finansiella verksamheten. Koncernens sammansättning framgår av not 29. 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 eventalförpliktelser samt eventuella innehav utan bestämmande inflytande. 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 hänförliga 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 eventalförpliktelser, 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 realiserade 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 realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns något nedskrivningsbehov. Innehav utan bestämmande inflytande, dvs eget kapital i ett dotterföretag som inte är hänförligt till moderbolaget, redovisas som en särskild post inom eget kapital separat från moderbolagets ägares andel av eget kapital.

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

Intresseföretag och joint ventures

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

Utländska valutor – omräkning

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

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

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

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

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

Balansräkning – klassificeringar

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

Leasing

Scania som leasetagare

Scaniakoncernen redovisar en nyttjanderättstillgång och en motsvarande leasingkulld 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 leasingkulder för denna typ av leasingavtal. Leasingavgifterna för denna typ av avtal redovisas som kostnader i resultaträkningen.

Leasingkulden värderas initialt till nuvärdet av de utestående leasingavgifterna vid leasingperiodens början, diskonterat med Scaniakoncernens marginella låneränta. Avtalsperioden för leasingkulden 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 leasingkuldens redovisade värde för att återspegla räntan på skulden enligt effektivräntemetoden. Det redovisade värdet minskar när leasingbetalningar görs.

Leasingkulden, och motsvarande nyttjanderättstillgång, omvärderas när:

- leasingperioden eller bedömningen av sannolikheten för utnyttjande av en köpoption ändras. I dessa fall omvärderas leasingkulden 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 leasingkulden 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 leasingkulden omvärderas genom att diskontera den reviderade leasingavgiften med en reviderad diskonteringsränta.

En nyttjanderättstillgång utgörs av den ursprungliga värderingen av motsvarande leasingkulld, 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 överförs ägandet av den underliggande tillgången eller omfattar en köpoption som bedöms utnyttjas, avskrivs nyttjanderättstillgången över nyttjandeperioden för den underliggande tillgången.

Scania som leasegivare

Vid finansiell leasing, då risker och förmåner som är förenade med innehavet har överförts till Scania, redovisas den förhyrda tillgången som en materiell anläggningstillgång och den framtida förpliktelsen som en skuld. Tillgången värderas initialt till nuvärdet av minimileasingavgifterna vid leasingperiodens början. Den leasade tillgången avskrivs enligt plan och leasingbetalningarna redovisas som ränta och amortering av skulden.

Operationell leasing redovisas inte som tillgång, eftersom risker och förmåner som är förenade med innehavet av tillgången inte har överförts till Scania. Leasingavgifterna kostnadsförs löpande i takt med nyttjandet.

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.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

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

Immateriella anläggningstillgångar

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

Goodwill

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

Aktiverade utgifter för produktutveckling

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

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

Aktiverade utgifter för utveckling av programvara

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

Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar

De redovisade värdena för Scanias immateriella och materiella tillgångar samt aktieinnehav prövas årligen för att bedöma om det finns indikation på nedskrivningsbehov. Detta inkluderar immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod, vilka i

sin helhet avser goodwill. För goodwill samt immateriella tillgångar som ännu inte tagits i bruk beräknas återvinningsvärdet årligen oavsett om det finns en indikation på nedskrivningsbehov eller inte.

Varulager

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

Finansiella instrument

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

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

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

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

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

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

Finansiella tillgångar

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

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

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

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

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

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

perioder så att den finansiella tillgången inte längre anses kreditförsämrade 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 kreditförsämrade.

Ränteintäkter redovisas i resultaträkningen.

Nedskrivning av finansiella tillgångar

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

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

För alla andra finansiella instrument redovisar koncernen förväntade kreditförluster avseende återstående löptid om det har skett en väsentlig ökning av kreditrisken sedan det första redovisningstillfället. Om kreditrisken för det finansiella instrumentet däremot inte har ökat väsentligt sedan det första redovisningstillfället, värderar koncernen förlustreserven för detta finansiella instrument till ett belopp motsvarande 12 månaders förväntade kreditförluster. Bedömningen av huruvida förväntade kreditförluster för återstående löptid bör redovisas grundar sig på väsentliga ökning 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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

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

För finansiella tillgångar beräknas den förväntade kreditförlusten till skillnaden mellan alla avtalsenliga kassaflöden som ska betalas till koncernen i enlighet med avtalet och alla kassaflöden som koncernen förväntar sig att erhålla, diskonterat med den ursprungliga effektivräntan. För en leasingfordran överensstämmer de kassaflöden som används vid uppskattning av förväntade kreditförluster med de kassaflöden som används vid beräkningen av leasingfordran i enlighet med IAS 17 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-terminkontrakt och ränteswappar.

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

Avsättningar

Avsättningar redovisas om ett åtagande, legalt eller informellt, föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet kan uppskattas

tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på garantivillkor och bedömt kvalitetsläge. Avsättningar relaterade till serviceavtal avser förväntade framtida oundvikliga kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. För avsättningar avseende pensioner se beskrivning av Ersättningar till anställda nedan, samt i not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

För avsättning avseende skatter, se Skatter nedan.

Skatter

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

Ersättningar till anställda

Inom koncernen finns ett flertal såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda pensions- och liknande planer, varav några har förvaltningsstillgångar 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 räntenettet på den förmånsbestämda nettoskulden, och varje förändring i effekten av tillgångstaket exklusive belopp som ingår i räntenettet 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 Scantias del i planerna, varför dessa redovisats som avgiftsbestämda. För Scania berör det de holländska Pensioenfonds Metaal en Techniek och Bedrijfstakpensioenfonds Metal Elektro, som administreras via MN Services, samt den del av den svenska planen för tjänstemän (ITP) som administreras via Alecta.

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

Aktierelaterad ersättning

Den aktierelaterade ersättningen utgörs av prestationsaktier. Utfästelserna för den aktierelaterade ersättningen redovisas som kontantreglerade planer i enlighet med IFRS 2. De kontantreglerade aktierelaterade ersättningarna värderas till verkligt värde fram till förfalldatum. 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.

Resultaträkning – klassificeringar

Forsknings- och utvecklingskostnader

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

Försäljningskostnader

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

Administrationskostnader

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

Finansiella intäkter och kostnader

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

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

Resultaträkning – värderingsprinciper

Intäktsredovisning

Koncernen redovisar intäkter från följande huvudkällor:

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

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

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

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

Försäljning av varor

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

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 överförs till kunden. Det sker normalt när fordonen har levererats till kunden, kunden har godkänt fordonet och koncernen har erhållit betalning eller fakturerat med kortfristig kreditid.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

Utförande av tjänsteuppdrag

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

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

Financial Services

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

Övrigt

Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor.

Statliga bidrag inklusive stöd från EU

Erhållna stöd hänförliga till rörelsekostnader reducerar dessa. Stöd avseende investeringar reducerar anläggningstillgångens bruttoanskaffningsvärde.

Eventualförpliktelser (ansvarförbindelser)

En eventalförpliktelse är en möjlig förpliktelse som härrör från inträffade händelser och vars förekomst bekräftas endast av en eller flera osäkra framtida händelser. En eventalförpliktelse 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.

Incitamentsprogram

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

Ändrade redovisningsprinciper kommande år

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2020 och senare har inte förtidstillämpats.

Ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2020 eller senare bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på Scantias redovisning.

Moderbolaget

Moderbolagets redovisningsprinciper

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

Finansiella instrument

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

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

Leasingavtal

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

Dotterföretag

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

Anteciperade utdelningar

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

Skatter

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

Koncernbidrag

Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

De kritiska bedömningar och uppskattningar för redovisningsändamål som behandlas i detta avsnitt är de som företagsledningen och styrelsen bedömer vara de viktigaste för en förståelse av Scantias 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.

Utbrottet av Coronaviruset har resulterat i att många länder vidtar åtgärder för att begränsa spridningen av viruset. Den totala potentiella påverkan för Scania som Coronavirusets utbrott orsakar är i nuläget inte möjlig att förutse, givet det osäkra läget. Vi följer utvecklingen på en daglig basis och håller en tät kontakt med våra kunder, leverantörer, fackliga representanter och andra partners. Vi vidtar ett antal riskreducerande åtgärder för att försöka säkerställa våra anställdas hälsa och planerar för olika tänkbara affärsscenarier beroende på hur utbrottet utvecklas, att temporärt stänga ner produktion kan vara ett sådant scenario.

Transaktioner bestående av flera komponenter

I en transaktion med en försäljning av ett fordon och en försäljning av en service redovisas 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

Scantias 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.

Scantias produktåtagande framgår av not 17 Övriga avsättningar och uppgick per 31 december till MSEK 1 828 (1 575).

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 alternativet 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 Scaniaconcernens kontroll som leasetagare.

Återköpsåtaganden

Scania levererar cirka 13 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 Scantias 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 året uppgick åtaganden avseende återköp till MSEK 21 310 (19 405).

Kreditrisker

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 103 781 (89 166). 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.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar, forts.

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 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.

Principer för bortskrivning

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

Reserven för osäkra fordringar i verksamheten Financial Services uppgick per 31 december till MSEK 1 243 (1 199). Se vidare Kreditrisk under not 27 Finansiell riskhantering.

Immateriella tillgångar

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

Försäljningsutvecklingen av Scantias 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 Scantias genomsnittliga kapitalkostnad, för närvarande 5,2–7,5 procent (10 procent) före skatt.

Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias goodwill uppgick per 31 december till MSEK 1 430 (1 406). Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan nedskrivningsbehov uppstår.

Scantias 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. Scantias aktiverade utvecklingsutgifter uppgick per 31 december till MSEK 9 873 (8 790).

Pensionsåtaganden

I de aktuariella metoder som används för att fastställa Scantias 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 1,5 procent (2,5) använts. Förändringar av ovan nämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31 december till MSEK 4 624 (4 673), se not 17 Övriga avsättningar.

Legala risker

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

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

Scania blev under år 2011 föremål för en utredning av Europeiska kommissionens (Kommissionen) rörande påstått otillbörligt samarbete med andra europeiska lastbilstillverkare. Scania

delgavs sedermera i november 2014 ett s.k. Statement of Objections från Kommissionen. Mot bakgrund av det och även händelseutvecklingen i övrigt i utredningen gjorde Scania, i enlighet med tillämpliga redovisningsprinciper, i juni 2016 en avsättning på MSEK 3 800. Scania har samarbetat fullt ut med Kommissionen under hela dess utredning, men samtidigt tillbakavisat dess uppfattning att företaget skulle ha deltagit i en kartell över hela Europa under perioden 1997–2011 avseende prissättning och försenade introduktioner av emissionspåverkande teknologi. Scania delgavs ett slutligt beslut från Kommissionen i oktober 2017, enligt vilket Scania hålls ansvarigt för kartellbildning i angiven omfattning och bötfälls med ca MSEK 8 400 (EUR 881). Scania har överklagat beslutet fullt ut och har i januari 2018 utfärdat en garanti som säkerhet för betalning av böterna i avvaktan på att överklagandet prövas.

Vidare är Scania föremål för relaterade civilrättsliga krav från direkta och indirekta kunder och kan bli föremål för ytterligare sådana krav. I nuläget är det dock inte möjligt att göra någon meningsfull uppskattning av Scantias risk avseende civilrättsliga krav. Scantias överklagande av EU-Kommissionens beslut till EU:s General Court pågår fortfarande och det råder även stor osäkerhet kring vilken omfattning krav kommer framställas mot Scania. Dessutom är riskbedömningar avseende de krav som redan framställts förenade med väsentliga osäkerheter och undersökningar befinner sig endast i sina initiala faser.

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.

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. Uppföljning sker av resultat och ställning för respektive segment av styrelsen och företagsledning vilket utgör grunden för beslutsfattande och allokering av resurser.

Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt motorer 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 hänförliga 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	2019	2018
Fordon och tjänster		
Intäkter	147 557	133 222
Kostnad sålda varor	-112 053	-101 782
Bruttoresultat	35 504	31 440
Forsknings- och utvecklingskostnader	-6 162	-6 334
Försäljningskostnader	-11 059	-10 705
Administrationskostnader	-2 306	-2 009
Rörelseresultat	15 977	12 392
Ränteintäkter	501	419
Räntekostnader	-957	-757
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	46	40
Utdelningar inom segment	726	241
Övriga finansiella intäkter	253	378
Övriga finansiella kostnader	-856	-593
Summa finansiella intäkter och kostnader	-287	-272
Resultat före skatt	15 690	12 120
Skatt	-3 666	-3 170
Periodens resultat	12 024	8 950
Financial Services		
Ränte- och hyresintäkter	8 675	7 521
Försäkringskommission	317	276
Räntor och förutbetalda kostnader	-5 766	-4 999
Räntenetto och försäkringskommission	3 226	2 798
Andra intäkter	153	163
Andra kostnader	-247	-230
Bruttoresultat	3 132	2 731
Försäljnings- och administrationskostnader	-1 307	-1 110
Kreditförluster, konstaterade och befarade	-314	-181
Rörelseresultat	1 511	1 440
Resultat före skatt	1 511	1 440
Skatt	-423	-415
Periodens resultat	1 088	1 025

Avstämning av segment till Scaniakoncernen

	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Januari–december								
Intäkter	147 557	133 222	8 992	7 797	-4 130	-3 893	152 419	137 126
Kostnader för sålda varor och tjänster	-112 053	-101 782	-5 766	-4 999	4 130	3 893	-113 689	-102 888
Bruttoresultat	35 504	31 440	3 226	2 798	0	0	38 730	34 238
Forsknings- och utvecklingskostnader	-6 162	-6 334	-	-	-	-	-6 162	-6 334
Försäljningskostnader	-11 059	-10 705	-1 621	-1 291	-	-	-12 680	-11 996
Administrativa kostnader	-2 306	-2 009	-	-	-	-	-2 306	-2 009
Övriga rörelseintäkter	-	-	153	163	-	-	153	163
Övriga rörelsekostnader	-	-	-247	-230	-	-	-247	-230
Rörelseresultat	15 977	12 392	1 511	1 440	0	0	17 488	13 832
Ränteintäkter	501	419	-	-	-	-	501	419
Räntekostnader	-957	-757	-	-	-	-	-957	-757
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	46	40	-	-	-	-	46	40
Utdelningar inom segment	726	241	-	-	-726	-241	0	0
Övriga finansiella intäkter	253	378	-	-	-	-	253	378
Övriga finansiella kostnader	-856	-593	-	-	1	-	-855	-593
Summa finansnetto	-287	-272	-	-	-725	-241	-1 012	-513
Resultat före skatt	15 690	12 120	1 511	1 440	-725	-241	16 476	13 319
Skatt	-3 666	-3 170	-423	-415	-3	-	-4 092	-3 585
Periodens resultat	12 024	8 950	1 088	1 025	-728	-241	12 384	9 734
Avskrivning ingår i rörelseresultatet med	-10 869	-8 411	-4 136	-40	4 091	-	-10 914	-8 451

Kassaflödesanalys per segment	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	21 884	17 429	5 240	1 185	-4 117	258	23 007	18 872
Förändring i rörelsekapital m.m.	-3 372	-6 572	-15 832	-11 892	4 073	-	-15 131	-18 464
Kassaflöde från den löpande verksamheten	18 512	10 857	-10 592	-10 707	-44	258	7 876	408
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	-7 518	-7 139	-40	-36	-	-	-7 558	-7 175
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	10 994	3 718	-10 632	-10 743	-44	258	318	-6 767

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment, forts.

Balansräkningar	Fordon och tjänster		Financial Services		Elimineringar		Scaniakoncernen	
31 december	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Tillgångar								
Immateriella anläggningstillgångar	11 859	10 729	46	32	–	–	11 905	10 761
Materiella anläggningstillgångar	38 358	31 371	8 833	115	–8 710	–	38 481	31 486
Uthyrningstillgångar	31 287	28 237	49	36	–	–	31 336	28 273
Andelar i intresseföretag och joint ventures	4 283	4 448	–	–	–3 319	–3 625	964	823
Räntebärande fordringar, långfristiga	122	–15	59 061	50 585	–8 245	–7 319	50 938	43 251
Andra fordringar, långfristiga	6 884	6 521	545	4 873	–127	–4 473	7 302	6 921
Varulager	26 065	25 804	–	–	–	–	26 065	25 804
Räntebärande fordringar, kortfristiga	249	182	36 096	31 093	–3 537	–3 478	32 808	27 797
Andra fordringar, kortfristiga	15 359	15 275	2 560	5 577	–1 190	–3 852	16 729	17 000
Kortfristiga placeringar och likvida medel	22 153	16 930	640	1 513	–998	–9 609	21 795	8 834
Summa tillgångar	156 619	139 482	107 830	93 824	–26 126	–32 356	238 323	200 950
Eget kapital och skulder								
Eget kapital	53 922	49 495	10 138	8 360	–3 172	–3 496	60 888	54 359
Räntebärande skulder	5 090	–	94 212	82 481	–1 315	–9 609	97 987	72 872
Avsättningar för pensioner	12 163	10 359	99	80	–	–	12 262	10 439
Övriga långfristiga avsättningar	6 765	6 380	11	9	–	–	6 776	6 389
Andra skulder, långfristiga	31 820	26 960	689	712	–13 488	–11 853	19 021	15 819
Kortfristiga avsättningar	3 924	3 476	62	93	–	–	3 986	3 569
Andra skulder, kortfristiga	42 935	42 812	2 619	2 089	–8 151	–7 398	37 403	37 503
Summa eget kapital och skulder	156 619	139 482	107 830	93 824	–26 126	–32 356	238 323	200 950
Periodens bruttoinvesteringar i								
– immateriella anläggningstillgångar	1 901	2 107	29	11	–	–	1 930	2 118
– materiella anläggningstillgångar	7 328	5 008	7 818	26	–7 792	–	7 354	5 034
– uthyrningstillgångar	13 867	11 884	24	30	–	–	13 891	11 914

Produkter och tjänster		
Fordon och tjänster		
	2019	2018
Lastbilar ¹⁾	98 292	85 231
Bussar ²⁾	11 958	11 658
Motorer	2 409	2 769
Service	28 971	26 588
Begagnade fordon ³⁾	8 411	7 726
Övrigt	4 615	4 843
Summa leveransvärde	154 656	138 815
Justering för hyresintäkter ⁴⁾	-7 099	-5 593
Nettoomsättning Fordon och tjänster	147 557	133 222
Financial Services	8 992	7 797
Eliminering ⁵⁾	-4 130	-3 893
Intäkter från externa kunder	152 419	137 126

1) Varav MSEK 6 368 (5 665) avser leasingintäkter.

2) Varav MSEK 761 (718) avser leasingintäkter.

3) Varav MSEK 250 (163) avser leasingintäkter.

4) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -6 353 (-4 549) och nya bussar MSEK -262 (-662). Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.

5) Eliminering av det belopp som motsvarar avskrivningen av operationella leasar 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.

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	2019	2018
Förväntad tidpunkt för intäktsredovisning		
Inom ett år	38 747	40 838
1-5 år	15 463	12 412
Efter 5 år	2 042	1 642

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.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment, forts.

Geografiska områden

MSEK	Europa		Eurasien		Asien		Amerika ³⁾		Afrika & Oceanien		Summa	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Fordon och tjänster												
Nettoomsättning, januari – december ^{1), 4)}	96 289	84 113	7 427	8 393	12 610	14 759	21 030	16 511	10 201	9 446	147 557	133 222
Tillgångar, 31 december ²⁾	132 294	117 950	1 378	1 165	3 522	2 704	16 170	15 280	3 255	2 383	156 619	139 482
Bruttoinvesteringar ²⁾	7 470	5 843	29	35	304	141	1 212	1 054	214	42	9 229	7 115
Anläggningstillgångar ⁵⁾	79 558	70 134	573	475	1 431	1 177	9 030	8 118	2 201	1 387	92 793	81 291
Financial Services												
Intäkter, januari – december ^{1), 6)}	6 398	5 743	734	613	206	182	1 125	798	529	461	8 992	7 797
Tillgångar, 31 december ²⁾	80 365	72 117	5 660	4 514	3 892	3 369	13 043	9 747	4 870	4 077	107 830	93 824
Nyfinansiering till kunder	38 260	34 915	3 770	3 841	1 628	1 560	7 497	4 612	3 066	2 708	54 221	47 636
Anläggningstillgångar ⁷⁾	52 521	42 972	2 859	2 521	2 542	2 280	7 772	5 632	2 840	2 236	68 534	55 641

1) Intäkter från externa kunder är fördelade utifrån var kunderna är lokaliserade.

2) Tillgångar respektive bruttoinvesteringar (exklusive uthyrningstillgångar) fördelade baserat på geografisk lokalisering.

3) Avser i huvudsak Latinamerika.

4) Varav Sverige 7 205 (6 847).

5) Varav Sverige 26 418 (23 969).

6) Varav Sverige 395 (363).

7) Varav Sverige 4 537 (4 554).

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 Scantias produkter sker till samtliga fem geografiska områden. Huvuddelen av Scantias forskning och utveckling sker i Sverige. Tillverkningen av lastbilar, bussar och industri- och marinmotorer sker i Sverige, Argentina, Brasilien, Finland, Frankrike, Nederländerna, Polen och Ryssland.

NOT 4 Rörelsens kostnader

Scania-koncernen	2019	2018
Kostnad för sålda varor		
Varukostnader	72 345	65 457
Personal	21 428	20 491
Avskrivningar ¹⁾	9 108	7 095
Övrigt	10 808	9 845
Summa	113 689	102 888

1) varav nedskrivning MSEK 12 (145).

Forsknings- och utvecklingskostnader

Personal	2 737	2 434
Avskrivningar	916	964
Övrigt ¹⁾	2 509	2 936
Summa	6 162	6 334

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Försäljningskostnader

Personal	7 336	6 856
Avskrivningar ¹⁾	856	376
Övrigt	4 488	4 764
Summa	12 680	11 996

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Administrationskostnader

Personal	1 428	1 283
Avskrivningar	34	17
Övrigt	844	709
Summa	2 306	2 009

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

NOT 5 Financial Services

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

	2019	2018
Ränteintäkter	4 035	3 371
Hysesintäkter	4 640	4 150
Avskrivning/hyreskostnader	-4 070	-3 638
Räntekostnader	-1 696	-1 361
Försäkringskommission	317	276
Ränteöverskott och försäkringskommission	3 226	2 798
Andra intäkter och kostnader	-94	-67
Bruttoresultat	3 132	2 731
Försäljnings- och administrationskostnader	-1 307	-1 110
Kreditförluster konstaterade och befarade ¹⁾	-314	-181
Rörelseresultat	1 511	1 440

1) Kostnaderna motsvarar 0,33 procent (0,22) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Operationell leasing	2019	2018
Vid årets början	18 258	16 665
Tillkommande kontrakt	9 714	8 775
Avskrivning/förutbetalda leasingkostnader	-4 070	-3 638
Avslutade kontrakt	-4 158	-3 967
Förändring värdereglering, IFRS 9 övergång	-	-125
Förändring av värdereglering	-41	-43
Valutakursdifferenser	488	591
Redovisat värde vid årets slut²⁾	20 191	18 258

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering avseende uppskjuten vinst om MSEK 3 152 (2 652).

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 5 Financial Services, forts.

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2019	2018
Vid årets början	70 908	60 363
Tillkommande fordringar	44 507	38 861
Amortering/avslutade kontrakt	-33 996	-29 079
Förändring värdering, övergång IFRS 9	-	-21
Förändring av värdering	-2	-56
Valutakursdifferenser	2 173	840
Redovisat värde vid årets slut	83 590	70 908
Summa fordringar och uthyrningstillgångar³⁾	103 781	89 166

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 176 000 (162 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2019	2018
Forordningar avseende framtida minimileaseavgifter	50 461	44 526
Beräknad ränta	-3 454	-3 169
Nettoinvestering⁴⁾	47 007	41 357
Reserv för osäkra fordringar	-601	-608
Summa	46 406	40 749

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

Framtida minimileaseavgifter ⁵⁾	Operationell leasing	Finansiell leasing
2020	3 260	18 116
2021	3 085	13 801
2022	2 020	9 632
2023	1 043	5 527
2024	421	2 353
2025 och senare	236	1 032
Summa	10 065	50 461

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

	2019	2018
Ränteintäkter		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	144	177
Derivat ¹⁾	357	242
Summa ränteintäkter	501	419
Räntekostnader		
Upplåning	-500	-441
Derivat ¹⁾	-1 349	-849
Summa upplåning och derivat	-1 849	-1 290
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services ²⁾	1 179	799
Pensionsskuld	-287	-266
Summa räntekostnader	-957	-757
Summa räntenetto	-456	-338
Andel av resultat av intresseföretag och joint ventures	46	40
Övriga finansiella intäkter ³⁾	253	378
Övriga finansiella kostnader ³⁾	-855	-593
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	-602	-215
Finansiella intäkter och kostnader, netto	-1 012	-513

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 -150 (-44), samt valutakursdifferenser och orealiserade/realiserade vinster om MSEK 20 873 (20 661) och realiserade/orealiserade förluster om MSEK 21 009 (20 689) hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader och ränta på leasingsskulder.

NOT 7 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2019	2018
Aktuell skatt ¹⁾	-4 166	-3 662
Uppskjuten skatt	74	77
Summa	-4 092	-3 585

1) Varav betald skatt: -3 885 2019, -3 897 2018

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2019	2018
Skatt avseende temporära skillnader	258	-117
Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler ²⁾	-23	154
Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	103	168
Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-25	0
Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	-234	-130
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	-5	2
Summa	74	77

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Spanien (Sverige).

Avstämning av effektiv skatt	2019		2018	
	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	16 476		13 319	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-3 526	21	-2 930	22
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-436	3	-450	3
Ej skattepliktiga intäkter	118	-1	195	-1
Ej avdragsgilla kostnader	-162	1	-239	2
Ej värderade underskottsavdrag	-17	0	-125	1
Justering av skatt tidigare år	-61	0	-171	1
Ändrade skattesatser	-17	0	172	-1
Övrigt	9	0	-37	0
Redovisad skatt	-4 092	25	-3 585	27

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2019	2018
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar och andra skulder	8 626	5 466
Avsättningar för pensioner	2 356	1 751
Anläggningstillgångar	1 284	1 356
Varulager	898	924
Ej utnyttjade underskottsavdrag ³⁾	344	272
Övrigt	0	0
Kvittning inom skatteenheter	-7 948	-4 943
Summa uppskjutna skattefordringar	5 561	4 826
Uppskjutna skatteskulder		
Avsättningar och andra skulder	913	434
Anläggningstillgångar	10 157	7 730
Periodiseringsfond ⁴⁾	750	515
Kvittning inom skatteenheter	-7 948	-4 943
Summa uppskjutna skatteskulder	3 873	3 736
Uppskjuten skattefordran (-) /skatteskuld (+), netto	-1 688	-1 090

3) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 358 (514) har inte värderats. Ej värderade underskott kan nyttjas utan tidsbegränsning.

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

Avstämning av uppskjuten skattefordran (-) /skatteskuld (+), netto:	2019	2018
Redovisat värde vid årets början	-1 090	-1 039
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	-74	-77
Valutakursdifferenser	-1	70
Förvärdade/avytrade verksamheter	0	-10
Justering övergångseffekt, IFRS 9	0	-70
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförliga till:		
– omvärdering av förmånsbestämda planer	-513	-85
– omvärderingsjustering	0	112
– justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument	-10	9
Uppskjuten skattefordran (-) /skatteskuld (+), netto	-1 688	-1 090

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 8 Avskrivningar

	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering ²⁾		Scaniakoncernen	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Immateriella anläggningstillgångar								
Forsknings- och utvecklingskostnader	713	745	–	–	–	–	713	745
Försäljningskostnader	130	109	15	10	–	–	145	119
Summa	843	854	15	10	–	–	858	864
Materiella anläggningstillgångar								
Kostnad för sålda varor och tjänster	9 099	7 095	4 070	–	–4 061	–	9 108	7 095
Forsknings- och utvecklingskostnader	203	219	–	–	–	–	203	219
Försäljningskostnader	690	227	51	30	–30	–	711	257
Administrationskostnader	34	17	–	–	–	–	34	17
Summa	10 026	7 558	4 121	30	–4 091	–	10 056	7 588
Summa avskrivningar¹⁾	10 869	8 411	4 136	40	–4 091	–	10 914	8 451

1) Varav MSEK 12 (145) avser nedskrivning.

2) Eliminering avser avskrivning på nyttjanderättstillgångar hänförliga till Scania koncernens interna leasingavtal.

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar

2019	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 442	13 843	1 422	16 707
Nyanskaffningar	–	1 788	142	1 930
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–33	–33
Omklassificeringar	–	0	49	49
Valutakursdifferenser	24	1	16	41
Summa	1 466	15 632	1 596	18 694
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar				
Vid årets början	36	5 053	857	5 946
Årets avskrivning	–	706	152	858
Årets nedskrivning	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–28	–28
Omklassificeringar	–	–	1	1
Valutakursdifferenser	0	0	12	12
Summa	36	5 759	994	6 789
Redovisat värde vid årets slut	1 430	9 873	602	11 905
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		6 091		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		3 782		
1) Avser främst programvara, vilken i sin helhet är externt anskaffad, och kundrelationer aktiverade vid förvärv				
Låneutgifter Koncernen				
Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året		–		
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet		–		

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar, forts.

2018	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 369	11 851	1 297	14 517
Förvärv/avyttring av dotterföretag	0	–	0	0
Nyanskaffningar	–	1 996	122	2 118
Avyttringar och uttrangeringar	0	–	–27	–27
Omklassificeringar	–	–	29	29
Valutakursdifferenser	73	–4	1	70
Summa	1 442	13 843	1 422	16 707
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar				
Vid årets början	28	4 326	742	5 096
Årets avskrivningar	–	728	136	864
Årets nedskrivningar	0	0	–	0
Avyttringar och uttrangeringar	0	–	–26	–26
Valutakursdifferenser	8	–1	5	12
Summa	36	5 053	857	5 946
Redovisat värde vid årets slut	1 406	8 790	565	10 761
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		6 088		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		2 702		
1) Avser främst programvara, vilken i sin helhet är externt anskaffad, och kundrelationer aktiverade vid förvärv				
Låneutgifter Koncernen				
Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året		–		
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet		–		

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

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

NOT 10 Materiella anläggningstillgångar

2019	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	23 518	40 944	5 186	36 722	106 370
Övergång till IFRS 16	3 542	1 048	–	–	4 590
Nyanskaffningar	1 411	1 455	4 488	13 891	21 245
Avyttringar och utrangeringar	–376	–1 255	–4	–9 001	–10 636
Omklassificeringar	399	4 571	–5 073	–2 501	–2 604
Valutakursdifferenser	452	145	129	1 167	1 893
Summa	28 946	46 908	4 726	40 278	120 858
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar					
Vid årets början	10 148	28 014	–	8 449	46 611
Årets avskrivningar	1 232	3 641	–	5 171	10 044
Årets nedskrivningar	11	1	–	–	12
Avyttringar och utrangeringar	–125	–1 142	–	–4 183	–5 450
Omklassificeringar	3	–9	–	–806	–812
Valutakursdifferenser	150	175	–	311	636
Summa	11 419	30 680	–	8 942	51 041
Redovisat värde vid årets slut	17 527	16 228	4 726	31 336	69 817
– varav Byggnader	10 325				
– varav Mark	3 382				
– varav Nyttjanderättstillgångar	3 820	1 168			
– varav Financial Services	52	112	0	49	

1) Inkluderar tillgångar för korttidsuthyrning samt tillgångar som aktiverats på grund av återköpsåtaganden.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 10 Materiella anläggningstillgångar, forts.

2018	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	21 895	39 413	4 527	32 964	98 799
Förvärv/avyttring av dotterföretag ²⁾	-10	15	33	-	38
Nyanskaffningar	206	863	3 965	11 914	16 948
Avyttringar och utrangeringar	-81	-2 245	-36	-5 495	-7 857
Omklassificeringar	976	2 197	-3 221	-3 948	-3 996
Valutakursdifferenser	532	701	-82	1 287	2 438
Summa	23 518	40 944	5 186	36 722	106 370
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar					
Vid årets början	9 280	26 844	-	7 148	43 272
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-9	9	-	-	0
Årets avskrivningar	561	2 610	-	4 272	7 443
Årets nedskrivningar	110	35	-	0	145
Avyttringar och utrangeringar	-48	-2 148	-	-2 297	-4 493
Omklassificeringar	4	-5	-	-1 023	-1 024
Valutakursdifferenser	250	669	-	349	1 268
Summa	10 148	28 014	-	8 449	46 611
Redovisat värde vid årets slut	13 370	12 930	5 186	28 273	59 759
- varav Byggnader	10 033				
- varav Mark	3 337				
- varav Financial Services	60	55	0	36	

1) Inkluderar tillgångar för korttidsuthyrning samt tillgångar som aktiverats på grund av återköpsåtaganden.

2) Varav ökning genom rörelseförvärv uppgår till MSEK 59.

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

2019	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Summa
Akkumulerade anskaffningsvärden			
Vid årets början	3 542	1 048	4 590
Anskaffningar	982	613	1 595
Avyttringar och uttrangeringar	-184	-35	-219
Omföringar	0	-1	-1
Valutakursdifferenser	86	6	92
Summa	4 426	1 631	6 057
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar			
Vid årets början	5	12	17
Avskrivningar under året	624	471	1 095
Nedskrivningar under året	-	-	-
Avyttringar	-18	-18	-36
Återföring av avskrivningar	-	0	0
Omföringar	0	-	0
Valutakursdifferenser	-5	-3	-8
Summa	606	462	1 068
Redovisat värde vid årets slut	3 820	1 168	4 989

Belopp som har redovisats i resultaträkningen

	2019
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	-1 095
Räntekostnader hänförliga till leasingskulder	-190
Kostnader avseende leasingavtal med kort leasingperiod	-103
Kostnader avseende leasingavtal med underliggande tillgång till lågt värde	-168

Vid utgången av året hade koncernen ett åtagande om MSEK 70 avseende leasingavtal med kort leasingperiod.

Det totala kassautflödet avseende leasingavtal uppgår till MSEK 1 235.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

Not 11 Leasing, forts.

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

Möjlig exponering av framtida kassautflöden från:	2019
Förlängningsoptioner	-350
Uppsägningsoptioner	-4
Ingångna leasingavtal där underliggande tillgång ännu inte är tillgänglig	-575

Leasingskulder

	2019
Långfristig räntebärande skuld	4 041
Kortfristig räntebärande skuld	1 054
Summa	5 095

	2019
Förfallostruktur	
Inom 1 år	1 054
Mellan 1-5 år	2 863
Senare än 5 år	1 178

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

NOT 12 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	2019	2018
Redovisat värde vid årets början	560	529
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året ^{1), 2)}	128	-47
Valutakursdifferenser	18	43
Årets resultatandel	46	40
Utdelning	-5	-5
Redovisat värde vid årets slut	747	560
Eventualförpliktelser	-	-

1) MSEK 127 avser sennder GmbH som under 2019 omklassificerades från övriga aktier och andelar till intresseföretag.

2) Under 2018 har Scania förvärvat ytterligare andelar i Laxå Specialvehicles AB. Scania äger nu 90,1 % av aktierna och dotterbolaget konsolideras därför i Scania koncernen.

Intresseföretag/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2019	2018
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33,0	2	6	6
ScaValencia S.A., A46332995, Spanien	26,0	16	30	27
N.W.S S.R.L, IT1541500227, Italien	46,5	4	1	1
sennder GmbH, HRB 170455 B, Tyskland	16,85	127	117	-
Andelar i intresseföretag		149	154	34
Andel i:				
- årets resultat			-3	4
- årets totalresultat			-3	4

Joint ventures/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2019	2018
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50	515	579	514
Oppland Tungbilservice AS, 982 787 602, Norge	50	1	8	7
Tynset Diesel AS, 982 787 580, Norge	50	1	6	5
Andelar i joint ventures		517	593	526
Andel i:				
– årets resultat			49	36
– årets totalresultat			49	36
Andelar i intresseföretag och joint ventures			747	560
Övriga aktier och andelar	–	–	217	263
Summa	–	–	964	823

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

Resultaträkningar i sammandrag	2019	2018
Nettoomsättning	2 995	2 759
Rörelseresultat ¹⁾	94	78
Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter	7	18
Skatt	–10	–29
Periodens resultat	91	67
Övrigt totalresultat	–	–
Periodens totalresultat	91	67
Scaniakoncernens andel (50%)	45	33

1) Avskrivningar uppgående till MSEK 121 (114) inkluderas i rörelseresultatet.

Balansräkningar i sammandrag	2019	2018
Anläggningstillgångar	828	434
Kortfristiga placeringar och likvida medel	129	295
Övriga omsättningstillgångar	806	1 171
Summa tillgångar	1 763	1 900
Eget kapital	1,159	1,028
Övriga kortfristiga skulder	604	872
Summa eget kapital och skulder	1 763	1 900
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50%)	579	514
Redovisat värde	579	514

Scania har erhållit utdelning från Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC om MSEK 0 (0). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC är ett joint venture med Scania och Cummins som delägare, som tillverkar bränsleinsprutningssystem för enhetsinsprutning med extra högt tryck (XPI). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

NOT 13 Varulager

	2019	2018
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	3 598	2 781
Varor under tillverkning	1 631	1 621
Färdiga varor ¹⁾	20 836	21 402
Summa²⁾	26 065	25 804

1) Varav begagnade fordon MSEK 3 193 (2 315).

2) Varav värderingsreserv vid årets slut MSEK –1 274 (–896).

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 14 Andra fordringar

	2019	2018
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	461	438
Derivat med positivt värde	370	274
Förskottsbetalningar	41	38
Pensionstillgång	30	86
Övriga fordringar	542	1 025
Summa andra långfristiga fordringar	1 444	1 861
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2 079	1 687
Derivat med positivt värde	182	564
Mervärdesskatt	2 623	2 933
Förskottsbetalningar	411	265
Övriga fordringar	2 218	1 764
Summa andra kortfristiga fordringar	7 513	7 213
Summa andra fordringar	8 957	9 074

NOT 15 Eget kapital

I Rapporten 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 netto-tillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagets nettoinvestering. Årets valutakursdifferens på MSEK 945 (–529) 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 EUR och RUB.

Balanserat resultat består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionskuldsförändring 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 2020 att ett totalt belopp om MSEK 6 192 som ordinarie utdelning, vilket motsvarar 50 procent av årets resultat om 12 384 för 2019, delas ut till aktieägarna som kontant utdelning.

Styrelsens förslag innebär att balanserade vinstmedel uppgående till MSEK 5 324 balanseras i ny räkning.

Innehav utan bestämmande inflytande utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scaniakoncernen har några få icke helägda dotterföretag, varav ett bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande. Scania äger 90,1 procent i Laxå Special Vehicles AB med ett innehav utan bestämmande inflytande som uppgår till 9,9 procent. Under 2019 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK 3 (–1) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 18 (14) per 31 december 2019.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2019	2018
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 Scantias aktieägare och eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande. Vid årsskiftet 2019 uppgick koncernens kapital till MSEK 60 888 (54 359). 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 kreditvärderingsinstitutet.

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

Inom Financial Services ingår 12 bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2019 har kapitaltäckningskraven i dessa enheter uppfyllts.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scantias kreditvärdering enligt Standard and Poors vid utgången av 2019 var för:

- långfristig upplåning: BBB+
- utsikt: Negativ
- kortfristig upplåning: A–2
- kortfristig upplåning, Sverige: K–1.

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 2019 uppgick till MSEK 1 949 (1 274). 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 766 för 2020.

De största planerna beskrivs i mer detalj nedan.

Sverige

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

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

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

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

Schweiz redovisar pensionsnettotillgång i balansräkningen och därmed tillämpas begränsningsregel avseende värdering av nettotillgång.

Brasilien

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

Storbritannien

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

1. Scania Personal Pension Plan.
2. Scania Executive Pension Plan.
3. Reliable Vehicles Staff Pension Plan.

Samtliga planer drivs av Trustees som har ansvaret att se till att SGB ger tillräcklig finansiering för att fullt ut uppfylla alla intjänade förmåner för alla medlemmar.

Den normala pensionsåldern i planerna är 65 år.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare

Sverige

En del av ITP2-planen tryggas genom premier till Alecta, vilka också är förmånsbestämda. Då Alecta inte har möjlighet att lämna den information som 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 148 procent (142). 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 premierreduktioner.

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 111 (103).

Holland

Anställda på Scantias bolag i Holland omfattas av de holländska kollektivavtalade pensionsplanerna som är förmånsbestämda och omfattar flera arbetsgivare. Pensioenfonds Metaal en Techniek (PMT) och Bedrijfstakenpensioenfonds Metalektro (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 134 (120). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 100 procent (99) och för PME till 99 procent (98).

Information gällande de största planerna 2019	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	11 771	1 224	548	1 011
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-997	-1 254	-74	-971
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	-	-	2	-
Redovisat som pensionskulda (tillgång) i balansräkningen, MSEK	10 774	-30	476	40
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	7 618	690	-253	-
Aktiva, antal	10 814	296	2 544	-
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 848	-	-	664
Fribrevshavare, antal	2 778	-	-	399
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	2 305	534	801	347
Pensionärer, antal	2 600	112	1 124	208
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	1,5	0,1	7,8	2,0
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	89	88	86	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	23,1	15,9	12,2	20,0
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5% ökning diskonteringsräntan	-1 246	-91	-12	-91
0,5% minskning diskonteringsräntan	1 438	104	4	107
1 års ökning livslängd	507	36	57	44

Information gällande de största planerna 2018	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	9 164	1 034	503	849
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–1 120	–66	–793
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	–	17	–
Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK	9 164	–86	454	56

Uppdelning i kategorier

Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	5 956	568	–129	–
Aktiva, antal	11 439	292	2 727	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 339	–	–	545
Fribrevshavare, antal	2 683	–	–	399
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 869	466	632	304
Pensionärer, antal	2 503	108	1 071	208

Antaganden/förutsättningar

Diskonteringsränta, %	2,5	0,7	9,2	2,9
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	87	83	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	22,7	14,6	11,1	18,4

Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK

0,5% ökning diskonteringsräntan	–942	–72	–15	–70
0,5% minskning diskonteringsräntan	1 084	82	26	80
1 års ökning livslängd	368	28	55	35

	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	2019	2018
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–472	–391
Ränteintäkter/kostnader, netto	–287	–266
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	12	7
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	–	0
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	–747	–650

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 102 (148), kostnad för sålda varor MSEK 210 (119), försäljningskostnader MSEK 99 (101) och administrativa kostnader MSEK 50 (16). Räntedelen i nettoskuden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

Under 2018 har ytterligare MSEK 6 redovisat som kostnad avseende tjänstgöring under tidigare år avseende utjämning av de tre kombinerade planerna i relation till "Guaranteed" Minimum Pension ("GMP") i Storbritannien. Det motsvarar en uppskattning av kostnaden som kan uppstå vid utjämning av betalda förmåner till både manliga och kvinnliga medlemmar enligt ett beslut från Högsta domstolen den 26 oktober 2018. Uppskattningen baseras på professionell marknadserfarenhet och motsvarar 0,65 % av skulderna per datumet för belutet.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2019	2018
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	-321	-263
Effekter av ändrade demografiska antaganden	-2	1
Effekter av ändrade finansiella antaganden	-2 217	-388
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	101	-59
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	12	-7
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-2 427	-716

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser	
	2019	2018
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	13 578	2 492
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	2 369	10 217
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	15 947	12 709
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-3 717	-2 368
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	2	12
Redovisat i balansräkningen	12 232	10 353
Varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	12 262	10 439
Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-30	-86

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2019	2018
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	12 709	11 515
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	-3	19
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	472	391
Räntekostnader	328	305
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	19	18
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	321	263
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	2	-1
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	2 323	388
Valutakursdifferenser	146	118
Utbetalningar av pensionsersättningar	-358	-300
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-12	-7
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna i köpta/sålda bolag	-	-
Regleringar	-	0
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	-	0
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	15 947	12 709

	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2019	2018
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:		
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	2 368	2 283
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	-2	-9
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	42	39
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	101	-59
Effekter av ändrade finansiella antaganden	106	0
Valutakursdifferenser	132	122
Inbetalningar till pensionsplanen	1 201	68
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	19	18
Utbetalningar av pensionsersättningar	-250	-94
Regleringar	-	-
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	3 717	2 368

	Tillgångstak	
	2019	2018
Nuvärde av tillgångstaket		
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	12	5
Räntekostnader	1	0
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	-12	7
Valutakursdifferenser	1	0
Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut	2	12

	2019		2018	
Fördelning av verkligt värde av förvaltningstillgångar	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	19	-	14	23
Eget kapitalement utgivet av annan	1 090	-	418	-
Skuldinstrument utgivet av Scania	-	51	-	38
Skuldinstrument utgivet av annan	744	-	245	-
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	-	40	-	38
Fastigheter investeringsobjekt	-	-	-	-
Aktiefonder	621	-	496	-
Räntefonder	219	3	202	-
Fastighetsfonder	266	-	232	-
Övriga investeringsfonder	115	-	48	3
Övriga förvaltningstillgångar	51	498	184	427
Totalt	3 125	592	1 839	529

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 17 Övriga avsättningar

2019	Produkt- åtaganden	Legala och skattemässiga risker ²⁾	Andra avsättningar ¹⁾	Summa
Vid årets ingång	1 575	4 673	3 710	9 958
Avsättningar under året	1 264	143	1 871	3 278
Under året ianspråktaga avsättningar	-920	-81	-1 246	-2 247
Under året återförda avsättningar	-92	-104	-16	-212
Valutakursdifferenser	1	-7	-9	-15
Vid årets utgång	1 828	4 624	4 310	10 762
- varav kortfristiga avsättningar	1 495	204	2 287	3 986
- varav övriga långfristiga avsättningar	333	4 420	2 023	6 776

2018	Produkt- åtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar ¹⁾	Summa
Vid årets ingång	1 747	4 748	3 403	9 898
Avsättningar under året	1 092	94	1 631	2 817
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 004	-114	-1 208	-2 327
Under året återförda avsättningar	-259	-51	-88	-398
Valutakursdifferenser	0	-4	-28	-32
Vid årets utgång	1 575	4 673	3 710	9 958
- varav kortfristiga avsättningar	1 256	273	2 040	3 569
- varav övriga långfristiga avsättningar	319	4 400	1 670	6 389

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2019 med 3 500 stycken (40 800) och uppgick vid årets slut till 252 300 stycken (248 800).

2) EU:s konkurrensområde avser den avsättning om MSEK 3 800 som gjordes i juni 2016 för den utredning som EU-kommissionen utför avseende otillbörligt samarbete.

Osäkerheten för förväntade tidpunkter för utflöde är störst för legala och skattemässiga tvister. I övrigt bedöms utflöde ske inom ett till två år. Avsättningar redovisas utan diskontering till nominellt belopp då tidsfaktorn ej bedöms ha stort inflytande på beloppens storlek eftersom det framtida utflödet ligger relativt nära i tid. För beskrivning av förpliktelseansvar, se även not 1 Redovisningsprinciper och not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

NOT 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2019	2018
Upplupna personalrelaterade kostnader	6 764	6 130
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	7 176	6 237
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande ¹⁾	6 724	5 596
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	3 877	3 086
Summa	24 541	21 049
- varav kortfristigt	15 973	14 032
- varav långfristigt	8 568	7 017
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	687	609

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 2 172 (1 845) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 407 (352) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

Tabellen nedan visar förändringen av kontraktsskulderna under året.

MSEK	2019	2018
Kontraktsskulder vid årets början	6 133	5 654
Förvärv och avyttringar	796	306
Valutakursdifferenser	247	173
Kontraktssklder vid årets slut	7 176	6 133

Intäkter under 2019 vilka ingick i kontraktsskulder vid årets början uppgick till MSEK 2 840 (2 427).

NOT 19 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	2019	2018
Finansiella fordringar ²⁾	–	37
Övrigt	5	–
Summa¹⁾	5	37

¹⁾ Varav säkerheter ställda för:

– upplåning	–	37
– annans skuld	5	–

²⁾ Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services MSEK 0 (37).

Eventalförpliktelser	2019	2018
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	86	79
Övriga garantiförbindelser	327	278
Övriga ansvarsförbindelser avseende skatt	863	733
Summa	1 276	1 090

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 11 (31).

NOT 20 Statliga stöd och bidrag

Scania-koncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 87 (121) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 425 (600).

NOT 21 Kassaflödesanalys

I de fall segmentsuppdelning ej anges hänförs sig kassaflödes-specifikationen nedan till Scania-koncernen.

	2019	2018
a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning		
Erhållen utdelning från intresseföretag	5	5
Erhållen ränta	4 451	3 749
Erlagd ränta	–3 074	–1 629

	2019	2018
b. Icke kassaflödespåverkande poster		
Avskrivningar	10 914	8 451
Intresseföretag	–41	–35
Avsättning pensioner	–562	404
Övrigt	105	630
Summa	10 416	9 450

	2019	2018
c. Financial Services; nettoinvestering i kreditportfölj etc.		
Nyfinansiering ¹⁾	–54 221	–47 636
Amorteringar och avslutade kontrakt	43 777	37 909
Summa	–10 444	–9 727

¹⁾ Avser i huvudsak finansiering av kunders köp av Scaniafordon.

	2019	2018
d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter²⁾		
Försäljning av verksamheter	0	–5
Förvärv av verksamheter	–	7
Summa	0	2

²⁾ Se not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 21 Kassaflödesanalys, forts.

	2019	2018
e. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar		
Investeringar i anläggningstillgångar ³⁾	-7 787	-7 263
Försäljning av anläggningstillgångar	269	122
Summa	-7 518	-7 141

3) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 1 788 (1 996).

	2019	2018
f. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter		
Nettoförändring av kortfristig upplåning	-8 219	-10 635
Minskning av långfristig upplåning	-400	-964
Ökning av långfristig upplåning	26 954	23 933
Leasingskulder	-976	-
Summa	17 359	12 334

	2019	2018
g. Likvida medel		
Kassa och bank	5 838	3 297
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	15 143	3 925
Summa	20 981	7 222

Avstämning av skulder från finansieringsverksamheten

	2018	Förändring kassaflöden	Ej kassaflödespåverkande			2019
			Valutakursförändringar	Omklassificering	Nya leasingavtal	
Långfristiga räntebärande skulder	42 950	26 554	-128	-19 409	-	49 967
Kortfristiga räntebärande skulder	29 237	-8 219	2 090	19 409	-	42 517
Leasingskulder ¹⁾	4 544	-976	-15	-	1 563	5 116
	76 731	17 359	1 947	0	1 563	97 600
Likvida medel	7 222	13 628	131	-	-	20 981
	83 953	30 987	2 078	0	1 563	118 581

1) Inklusive justering av ingående leasingskulder vid årets början med MSEK 4 544.

NOT 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter

Scania är inte en förvärvsintensiv koncern eller en koncern som avyttrar verksamheter i någon större omfattning och inga väsentliga förvärv eller avyttringar har skett under åren 2018–2019.

NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda

	2019	2018
Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)		
Styrelser och ledande befattningshavare ¹⁾	512	462
– varav tantiem	193	176
Övriga anställda	20 696	18 951
Summa	21 208	19 413
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	7 535	6 859
– varav pensionskostnader ²⁾	2 430	1 735
Summa	28 743	26 272

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 538 (541).

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 50 (24) styrelser och ledande befattningshavare i Scaniakoncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 146 (122) för denna grupp.

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2019		2018	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	17 998	23%	16 958	22%
Europa (exklusive Sverige)	16 589	14%	15 822	15%
Eurasien	802	26%	788	27%
Amerika	7 928	13%	7 694	12%
Asien	2 149	21%	2 157	20%
Afrika och Oceanien	2 023	19%	1 816	19%
Summa	47 489	18%	45 235	18%

Könsfördelning	2019	2018
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	421	427
– varav män	392	400
– varav kvinnor	29	27
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	117	114
– varav män	112	109
– varav kvinnor	5	5

Antal anställda per 31 december	2019	2018 ¹⁾
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	25 224	27 176
Forskning och utveckling	4 651	4 293
Försäljnings- och servicebolag	20 345	19 688
Summa	50 220	51 157
Financial Services	1 058	993
Summa	51 278	52 150
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	4 684	6 831

1) Som ett resultat av gjorda omorganisationer 2019 presenteras vissa anställda i Produktion och centrala staber och Forskning och utveckling vilka tidigare presenterats i Försäljnings- och service bolag. Jämförelsesiffror har justerats.

NOT 24 Transaktioner med närstående

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Volkswagenkoncernen	1 295	1 427	4 465	704	14 234	2 931	1 178	4 226
Intresseföretag och joint ventures								
BITS DATA i Södertälje AB	0	0	1	13	0	0	1	1
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	155	163	706	839	12	23	0	0
ScaValencia S.A.	247	161	175	79	4	6	1	1
Övriga	13	11	4	9	2	1	0	0

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 24 Transaktioner med närstående, forts.

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterföretag. Se även presentationen av Scantias styrelse och verkställande ledning samt not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare. Upplysning om utdelningar från samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures. Upplysningar om pensionsplaner lämnas i not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda. Köp och hyra av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med Volkswagenkoncernen.

Samtliga transaktioner med närstående sker på marknadsmässiga villkor.

NOT 25 Ersättningar till ledande befattningshavare

Principer för ersättning till ledande befattningshavare

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare i Scania fastställs av styrelsen. Syftet är att erbjuda ett marknadsrelaterat ersättningspaket som möjliggör att ledande befattningshavare kan rekryteras och behållas. Ersättningen till ledande befattningshavare består av följande delar:

1. Fast lön
2. Rörlig resultatberoende lön
3. Pension

Den fasta lönen för ledande befattningshavare ska vara marknadsmässig i relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen. Den rörliga löns storlek är beroende av Scantias resultat, TRATON SE:s avkastning på försäljning och ett långsiktigt Volkswagen-incidentindex. För verkställande direktören (VD) gäller att en del av årlig fast lön arvoderas från TRATON SE. CEO har rörlig resultatberoende lön baserat på gruppens avkastning på försäljning, avkastning på investerat kapital samt ett aktierelaterat program TRATON SE. Ledande befattningshavare omfattas av ITP-planen. Ledande befattningshavare med förmånsbestämd ITP omfattas även av en avgiftsbestämd pensionsplan som gäller utöver allmän pension och ITP.

Den långsiktiga incitamentsbonusen (LTI) fastställs av styrelsen i TRATON SE med rimlig frihet. Villkoren för LTI anger att målpuffyllelse 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 en fusion, 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 VD 5 180 prestationsaktier. Det verkliga värdet av prestationsaktieutfästelserna per 31 december 2019 var 4 158 MSEK. Kostnaderna för planen, totalt 4 158 MSEK, redovisas som personalkostnader. Om förmånstagarna i prestationsaktieplanen hade lämnat företaget den 31 december 2019 hade utfästelserna (beräknat värde) uppgått till 0 MSEK.

Uppsägningsvillkor för den verkställande ledningen

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en tolv månadersperiod. 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 sex månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen upphör avgångsvederlaget.

	Fast lön	Styrelse- arvode ¹⁾	Rörlig lön	LTI	Övriga ersätt- ningar	Summa lön och arvode	Pensions- kostnader avgiftsbestämd pension	Pensions- kostnader förmåns- bestämd pension (ITP)	Totala pensions- kostnader	Pensions- förpliktelser
2019, KSEK										
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Verkställande direktören	6 180	–	7 336	4 158	305	17 979	2 898	480	3 378	3 319
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	23 564	–	48 993	–	1 849	74 406	6 685	3 520	10 205	25 008

1) Andra styrelsemedlemmars totala ersättningar: Andreas Renschler 0; Peter Wallenberg Jr. 550; Markus S. Piëch 0; Stephanie Porsche-Schröder 0; Nina Macpherson 700; Christian Schulz 0; Lilian Fossum Biner 350; Lisa Lorentzon 0; Michael Lyngsie 0. Markus S. Piëch avgick den 20 november 2019 och Lilian Fossum Biner valdes den 23 maj 2019.

	Fast lön	Styrelse- arvode ¹⁾	Rörlig lön	Övriga ersätt- ningar	Summa lön och arvode	Pensions- kostnader avgiftsbestämd pension	Pensions- kostnader förmåns- bestämd pension (ITP)	Totala pensions- kostnader	Pensions- förpliktelser
2018, KSEK									
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Verkställande direktören	7 547	–	14 293	271	22 111	2 826	436	3 262	2 907
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	25 068	–	47 478	1 721	74 267	8 673	3 674	12 346	21 329

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Andreas Renschler 0; Helmut Aurenz 250; Peter Wallenberg Jr. 525; Christian Porsche 0; Matthias Gründler 0; Markus S. Piëch 0; Stephanie Porsche-Schröder 0; Nina Macpherson 275; Christian Schulz 0; Johan Järnklo 0; Lisa Lorentzon 0; Michael Lyngsie 0. Helmut Aurenz avgick 8 februari 2018 och Matthias Gründler avgick den 15 maj 2018. Nina Macpherson valdes den 25 april 2018 och Chrisitan Schulz valdes den 28 juni 2018. Johan Järnklo avgick den 25 juni 2018 och ersattes av Michael Lyngsie den 28 juni 2018.

Pensionskostnader avgiftsbestämd pension: årspremier enligt avgiftsbestämt pensionssystem, samt ITPK (avgiftsbestämd del av ITP-planen).

Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP): premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspensionen enligt ITP-planen.

Övriga ersättningar: skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 26 Arvoden och ersättningar till revisorer

Nedan redovisas arvoden och ersättningar till revisorer som kostnadsförts under året. Ersättning för konsultationer redovisas i de fall samma revisionsbyrå innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget. Med revisionsuppdrag avses den lagstadgade revisionen av årsredovisningen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Med revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag avses granskning av förvaltning eller ekonomisk information som ska utföras enligt författning, bolagsordning, stadgar eller avtal som inte innefattas av revisionsuppdraget och som ska utmyнна 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.

Revisionsfirma	2019		2018	
	PwC	Övriga revisorer	PwC	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	44	1	42	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	1	1	1	0
Skatterådgivning	2	–	2	0
Övriga tjänster	1	0	1	–
Summa	48	2	46	1

NOT 27 Finansiell riskhantering

Finansiell riskhantering inom Scaniakoncernen

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerat för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, kredit och refinansieringsrisk, vilka regleras i en av Scantias styrelse fastställd treasury policy.

Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av Scantias treasuryenhet. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner mot fastställda limiter enligt treasury policyn.

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 finns inga väsentliga koncentrationsrisker.

Scantias solvens och likviditet säkerställs löpande av rullande likviditetsplanering, likviditetsreserv i form av kontanter, bekräftade kreditfaciliteter och utfärdande av värdepapper på internationella penningmarknader och kapitalmarknader. För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker den bedömda efterfrågan på finansiering för de närmaste sex månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning 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 valutaförändringar. Valutakursförändringar påverkar dessutom Scantias 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 (transaktions-effekt).
- 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 2019 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 95 (95) procent. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor.

Total valutaexponering i rörelseresultatet motsvarade under 2019 cirka MSEK 54 200 (49 000). De största flödesvalutorna var GBP, EUR och PLN. I tabellen på sidan 105 framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2019	2018
Brittiska pund, GBP	10 300	7 600
Euro, EUR	5 200	4 900
Polska zloty, PLN	5 000	4 600
Ryska rubel, RUB	4 800	5 300
Norska kronor, NOK	4 200	3 300
Australiska dollar, AUD	2 100	2 200
Kinesiska Yuan Renminbi, CNY	2 100	1 800
Danska kronor, DKK	2 000	1 700
Sydafrikanska Rand, ZAR	2 000	2 000
Schweiziska Franc, CHF	2 000	1 600
Koreanska won, KRW	1 900	2 100
Tjeckiska kronor, CZK	1 700	1 200
Brasilianska real, BRL	-1 300	-3 700
Övriga valutor	10 400	12 900
Summa valutaexponering i rörelseresultat	52 400	47 500

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2019	2018
Euro, EUR	600	600
Övriga valutor	1 200	900
Summa valutaexponering i rörelseresultat	1 800	1 500

Baserat på 2019 års intäkter och kostnader i utländska valutor medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor, exklusive valutasäkringar, en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 542 (490). För Fordon och tjänster uppgick de totala positiva valutaeffekterna jämfört med 2018 till cirka MSEK 1 900 (2 678).

I enlighet med Scantias treasurypolicy kan framtida kassaflöden säkras med en säkringsperiod som tillåts variera mellan 0 och 12 månader. Löptid på över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminskontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner. Vid utgången av 2019 säkrade Scania inga framtida valutaflöden.

För att säkerställa effektivitet och riskkontroll sker upplåning i Scantias dotterföretag i stor utsträckning genom den centrala treasurienheten 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. Scantias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen Upplåning under avsnittet Ränterisk.

Scantias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2019 till MSEK 39 100 (32 900). 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 2019 var inga utländska nettotillgångar säkrade (-).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2019	2018
Brasilianska real, BRL	9 200	6 400
Euro, EUR	5 500	7 400
US dollar, USD	2 100	-100
Ryska rubel, RUB	1 200	1 100
Norska kronor, NOK	1 000	800
Colombianska pesos COP	800	0
Sydafrikanska Rand, ZAR	800	300
Polska zloty, PLN	700	800
Australiska dollar, AUD	700	500
Danska kronor, DKK	600	500
Schweiziska Franc, CHF	600	600
Thailändska baht, THB	500	200
Koreanska Won, KRW	500	300
Övriga valutor	3 800	4 800
Summa nettotillgångar i utländska valuta, Fordon och tjänster	28 000	23 600

Nettotillgångar, Financial Services	2019	2018
Euro, EUR	5 200	5 300
Övriga valutor	5 900	4 000
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	11 100	9 300
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scania-koncernen	39 100	32 900

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2019	2018
Rörelseresultat	156	335
Finansiella intäkter och kostnader	-52	-28
Skatter	-26	-83
Påverkan på årets resultat	78	224

Ränterisk

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor påverkar räntekostnader och ränteintäkter negativt. För Scantias 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 2019 bestod Scantias 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. Scantias treasurypolicy 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 17 057 (16 419) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 0 (0) Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 21 196 (7 338) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 2 (1) månader. Från 2019 ingår inte derivat som säkrar låneskulder i nettokassan, jämförelssiffror 2018 har justerats.

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra ränteintäkterna med cirka MSEK 175 (75) på årsbasis.

Ränterisk inom Financial Services

Scantias treasurypolicy 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 2019.

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2019	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2020	51 559	50 251
2021	21 589	21 137
2022	16 047	14 427
2023	9 553	6 873
2024	3 880	1 219
2025 och senare	1 153	150
Summa	103 781	94 057

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2018	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2019	45 250	46 336
2020	18 323	18 785
2021	13 778	11 714
2022	7 766	4 839
2023	3 184	685
2024 och senare	865	121
Summa	89 166	82 480

1) Inklusive operationell leasing.

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

Givet motsvarande ut- och upplåning som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 50 baspunkter (0,5 procentenheter) påverka räntan inom Financial Services med cirka MSEK 4,2 (15,6).

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 92 871 (72 873).

Upplåning per den 31 december 2018	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	56 782	49 047
GBP	7 871	3 065
BRL	7 533	3 247
USD	4 628	897
ZAR	3 180	724
NOK	2 238	2 645
KRW	1 783	23
CLP	1 350	1 321
AUD	1 336	0
OTH	1 215	1 389
CHF	1 162	46
THB	1 101	42
SEK	-4 139	30 025
Övriga	6 444	14
Summa ¹⁾	92 484	92 484
Upplupen ränta	387	387
Summa	92 871	92 871

1) Total upplåning exkluderar MSEK 387 (685) avseende upplupna räntor.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Kreditrisk

Kreditrisk är risken för att motparten i en transaktion inte kommer att fullgöra sina finansiella avtalsförpliktelser och att eventuella säkerheter ej täcker bolagets fordran. Den övervägande delen av kreditrisken för Scania avser fordringar på kunder. Scantias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med stor geografisk spridning, vilket begränsar koncentrationen av kreditrisken.

Avstämning av förlustreservering för finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde, inklusive leasingfordringar

	Generell metod			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)		
2019					
MSEK					
Förlustreserv vid årets början	57	48	305	1 168	1 578
Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början					
Överförts till steg 1	0	-9	-7		-16
Överförts till steg 2	-25	37	-1		11
Överförts till steg 3	-18	-11	60		31
Bortskrivning (Utnyttjade)			-8	-104	-112
Nya eller förvärvade finansiella tillgångar	75			527	602
Förändringar i modeller/riskparametrar	0	0	0	0	0
Återföringar	-31	-32	-106	-497	-666
Valutakursförändringar	1	3	10	28	42
Andra förändringar inom en nivå	0	9	53	167	229
Förlustreserv vid årets slut	59	45	306	1 289	1 699

	Generell metod			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)		
2018					
MSEK					
Förlustreserv vid årets början	64	96	173	1 127	1 460
Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början					
Överförts till steg 1	1	-16	-6		-21
Överförts till steg 2	-23	33	-4		6
Överförts till steg 3	-17	-47	182		118
Bortskrivning (Utnyttjade)			-11	-53	-64
Nya eller förvärvade finansiella tillgångar	64	0	0	353	417
Förändringar i modeller/riskparametrar	-	-	-	-	-
Återföringar	-34	-24	-58	-444	-560
Valutakursförändringar	1	5	2	1	9
Andra förändringar inom en nivå	1	1	27	184	213
Förlustreserv vid årets slut	57	48	305	1 168	1 578

Avstämning av redovisade värden brutto för finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde inklusive leasingfordringar

2019	Generell metod			Förenklad metod	Summa
	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskrivnen (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivnen (Steg 3)		
MSEK					
Redovisat värde vid årets början	37 878	1 190	1 155	52 020	92 243
Överförts till steg 1	209	-190	-19		0
Överförts till steg 2	-521	527	-6		0
Överförts till steg 3	-95	-175	270		0
Förändring i bokfört värde brutto (icke väsentliga modifieringar)	0	0	0	0	0
Förändringar i bokfört värde brutto (p.g.a. förvärv och avyttringar, väsentliga modifieringar)	20 680	23	-449	2 824	23 078
Valutakursförändringar	735	44	44	1 804	2 627
Redovisat värde vid årets slut	58 886	1 419	995	56 648	117 948

Redovisat värde brutto för Scantias oåterkalleliga lånelöften per den 31 december uppgår till MSEK 4 345 (5 985) med en förlustreserv om MSEK 2 (2).

2018	Generell metod			Förenklad metod	Summa
	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskrivnen (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivnen (Steg 3)		
MSEK					
Redovisat värde vid årets början	32 412	1 364	480	46 526	80 782
Överförts till steg 1	250	-230	-20		0
Överförts till steg 2	-444	458	-14		0
Överförts till steg 3	-456	-339	795		0
Förändring i bokfört värde brutto (icke väsentliga modifieringar)	0	0	0	0	0
Förändringar i bokfört värde brutto (p.g.a. förvärv och avyttringar, väsentliga modifieringar)	6 165	-136	-88	5 544	11 485
Valutakursförändringar	-49	73	2	-50	-24
Redovisat värde vid årets slut	37 878	1 190	1 155	52 020	92 243

Bokfört värde finansiella tillgångar brutto per ratingkategori

MSEK	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskrivnen (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivnen (Steg 3)	Finansiella tillgångar – förenklad metod	Summa
Kreditrisk ratingnivå 1	58 886			49 780	108 666
Kreditrisk ratingnivå 2		1 419		5 546	6 965
Kreditrisk ratingnivå 3			995	1 322	2 317
Summa	58 886	1 419	995	56 648	117 948

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

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
Ratingnivå 2018					
Kreditrisk ratingnivå 1	37 878	–	–	45 742	83 620
Kreditrisk ratingnivå 2	–	1 190	–	4 948	6 138
Kreditrisk ratingnivå 3	–	–	1 155	1 330	2 485
Summa	37 878	1 190	1 155	52 020	92 243

Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 9 265 (9 362), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 838. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 359.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2019	Förfallna betalningar 2018
< 30 dagar	1 064	572
30–90 dagar	300	269
91–180 dagar	163	25
> 180 dagar	355	303
Summa	1 882	1 169

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 455 (362) motsvarande 5,4 (4,0) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 173 (63).

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2019	2018
Avsättning vid årets början	362	292
Justering övergångseffekt, IFRS 9	0	64
Justerad avsättning vid årets början	362	356
Reservering för befarade förluster	202	63
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–146	–69
Valutakursdifferenser	10	6
Övrigt	27	6
Avsättning vid årets slut	455	362

Kreditrisk inom Financial Services

Kreditportföljen inklusive operationell leasing inom segmentet Financial Services framgår av tabellen nedan:

Kreditportfölj	2019	2018
Exponering	105 024	90 365
– varav operationell leasing	20 418	18 440
Kreditriskreserv	1 243	1 199
Redovisat värde	103 781	89 166
– varav operationell leasing	20 184	18 258

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 2019 är likvärdig med hur den såg ut 2018.

Tidsanalys på portföljens tillgångar

	2019			2018		
	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet
Förfallna men inte nedskrivna						
< 30 dagar	158	5 552	5 366	102	4 711	4 636
30–90 dagar	149	2 154	2 037	294	2 379	2 106
91–180 dagar	76	733	652	68	613	528
> 180 dagar	97	399	384	130	357	343
Ej aktiva kontrakt	316	1 383	848	225	1 213	812
Summa	796	10 221	9 287	819	9 273	8 425

1) Exponeringen är definierad som maximal potentiell förlust, utan hänsyn till värdet av eventuella säkerheter.

En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan.

Koncentration av kreditrisk	31 december 2019			31 december 2018		
	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Exponering < 15 MSEK	39 426	97,5	65,0	36 753	97,9	66,1
Exponering 15–50 MSEK	806	2,0	19,0	649	1,7	18,0
Exponering > 50 MSEK	193	0,5	16,0	137	0,4	15,9
Summa	40 425	100,0	100,0	37 539	100,0	100,0

För engagemang med förfallna fordringar sker vanligtvis ett relativt snabbt återtagande av det finansierade objektet. 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 Scantias kunder var behovet av omförhandling på samma nivå 2019 som under 2018. Det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats, uppgick vid utgången av 2019 till MSEK 1 847 (2 001). Kontrakten anses vara osäkra när betalning är förfallen över 90 dagar eller när det finns tillgänglig information som föranleder att Scania säger upp kontrakten i förtid.

Andrahandsmarknaden för återtagna och begagnade fordon har varit väl fungerande under 2019. Under året återtogs 2 392 (1 490) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 591 (425) med ett totalt redovisat värde på MSEK 321 (195). Återtagna fordon realiserar genom nytt finansieringskontrakt till annan kund, direkt försäljning till slutkund eller försäljning via Scantias återförsäljarnät.

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2019	2018
Avsättning vid årets början	1 199	954
Justering övergångseffekt, IFRS 9	–	146
Justerad avsättning vid årets början	1 199	1 100
Reservering för befarade förluster	155	173
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–142	–79
Valutakursdifferenser	31	5
Avsättning vid årets slut	1 243	1 199
Avsättning som procent av bruttoportföljen	1,2	1,3

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 314 (181).

Transaktioner med tillgångssäkrade värdepapper

Vid årsskiftet ingår tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner, genomförda för att refinansiera segmentet Financial Services, med ett redovisat värde om MSEK 3 064 i finansiella skulder. Motsvarande redovisat värde på fordringar är MSEK 3 477. Säkerheter om totalt MSEK 3 477 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 Scania koncernen behållit kreditrisken. Skillnaden mellan

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

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 2019 var verkligt värde på tilldelade fordringar som fortsätter att redovisas i balansräkningen MSEK 3 477. Det verkliga värdet på de associerade skulderna uppgick till MSEK 3 064 från och med det datumet. Den resulterande netto-positionen är 413 MSEK.

Inga tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner genomfördes föregående år.

Övriga kreditrisker inom Scania

Hantering av de finansiella kreditriskerna som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias treasurypolicy. 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 treasurypolicyn följs.

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK -1 154 (-515) vid utgången av 2019. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 552 (838) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 21 818 (8 834). De kortfristiga placeringarna finns placerade hos ett flertal banker.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 15 956 (5 537) varav MSEK 15 954 (4 884) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 2 (652) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 5 862 (3 297).

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 den bedömda efterfrågan av finansiering för de nästkommande 6 månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning som säkerställer refinansieringen av den existerande portföljen.

Scantias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2019 till MSEK 51 064 (41 136). Scantias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallade Change of Control-klausuler, vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

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

Upplåning 2019	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	63 872	83 560
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	29 246
Företagscertifikat Sverige	80	10 000
Företagscertifikat Belgien	9 233	15 668
Banklån	19 299	0
Summa ^{1), 2)}	92 484	138 474

Upplåning 2018	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	49 393	71 755
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	32 302
Företagscertifikat Sverige	50	10 000
Företagscertifikat Belgien	3 188	10 251
Banklån	19 557	–
Summa ^{1), 2)}	72 188	124 308

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 29 246 (32 302).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 387 (685) 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 Scantias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur på Scantias upplåning	2019	2018
2019	–	29 237
2020	42 517	21 315
2021	32 417	13 250
2022	14 192	7 090
2023	1 276	494
2024	1 025	802
2025 och senare	1 057	0
Summa	92 484	72 188

1) Total upplåning exkluderar MSEK 387 (685) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2019	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2020	2	-15
2021	0	-104
2022	40	-15
2023	1	0
2024 och senare	0	-12
Summa¹⁾	43	-146

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2018	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2019	1	-8
2020	28	-2
2021	0	-83
2022	10	-2
2023 och senare	0	0
Summa¹⁾	39	-95

1) Inkluderar ej upplupen ränta.

NOT 28 Finansiella instrument

Finansiella tillgångar inom Scania-koncernen 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. Scantias 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 derivat-instrument. 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 Scantias balansräkning är det i huvudsak derivat och kortfristiga placeringar som värderas till verkligt värde. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejusteringen via resultatet. Derivat hänförliga till kassaflödessäkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts. Kortfristiga placeringar har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 86 (1 005). Övriga tillgångar som värderats till verkligt värde avser derivat. Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data än de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. Scania tillämpar en värderingsteknik som består i att nuvärdesberäkna framtida kassaflöden utifrån observerbara räntekurvor. Tillämpad räntekurva härleds från noterade relevanta räntor för respektive löptid som kassaflödena erhålls eller betalas. Derivaten är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK -1 154 (-515).

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 537 (836) respektive MSEK 1 696 (1 260). Det belopp som kan kvittas från respektive belopp uppgår till MSEK 475 (662).

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 28 Finansiella instrument

Koncernen 2019, MSEK	Värderade till verkligt värde*	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Egetkapitalinstrument	143			143	143
Långfristiga räntebärande fordringar		50 938		50 938	51 149
Kortfristiga räntebärande fordringar		32 792		32 792	33 000
Icke räntebärande kundfordringar		8 368		8 368	8 368
Kortfristiga placeringar och likvida medel	86	21 708		21 794	21 790
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	370	46		416	416
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	182	291		473	473
Summa tillgångar	781	114 143	0	114 924	115 339
Långfristiga räntebärande skulder			49 967	49 967	50 280
Kortfristiga räntebärande skulder			42 904	42 904	42 880
Leverantörsskulder			12 738	12 738	12 738
Andra långfristiga skulder ³⁾	1 076			1 076	1 076
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	630			630	630
Summa skulder	1 706	0	105 609	107 315	107 604

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 444.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under kundfordringar och andra kortfristiga fordringar MSEK 15 881.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 6 580.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 6 146.

Koncernen 2018, MSEK	Värderade till verkligt värde*	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Egetkapitalinstrument	256	–	–	256	256
Långfristiga räntebärande fordringar	–	43 251	–	43 251	42 902
Kortfristiga räntebärande fordringar	–	27 797	–	27 797	27 758
Icke räntebärande kundfordringar	–	9 071	–	9 071	9 071
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 005	7 828	–	8 834	8 834
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	274	25	–	299	299
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	564	8	–	572	572
Summa tillgångar	2 099	87 980	–	90 080	89 692
Långfristiga räntebärande skulder	–	–	42 950	42 950	43 016
Kortfristiga räntebärande skulder	–	–	29 922	29 922	29 734
Leverantörsskulder	–	–	15 579	15 579	15 579
Andra långfristiga skulder ³⁾	372	–	–	372	372
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	981	–	–	981	981
Summa skulder	1 353	–	88 451	89 804	89 682

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 861.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 16 284.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 5 066.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 5 953.

Säkringsredovisning

År 2019 tillämpade Scania säkringsredovisning.

Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända treasury policy. 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 säkringsredovisning av kassaflöden.

Vinster/förluster netto	2019	2018
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	60	-324
Lånefordringar och kundfordringar ¹⁾	-861	1 444
Övriga finansiella skulder	900	-1 192
Summa	99	-72

1) Inkluderar även operationell leasing.

Vinster och förluster till följd av valutakursdifferenser avseende derivat, lånefordringar samt upplåning uppstår främst inom Scantias 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 Scantias samtliga finansiella tillgångar och finansiella skulder:

	2019	2018
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ¹⁾	4 368	3 641
Räntekostnader på finansiella skulder ^{2), 3)}	-2 320	-1 826
Summa	2 048	1 815

1) MSEK 357 (241) 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 -1 376 (-843) 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.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag

Nedanstående företeckning omfattar moderbolagets direkt och indirekt ägda dotterbolag per den 31 december 2019.

Företag	Org-nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Fordon och tjänster				
DynaMate AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
LOTS Group AB	556593-3057	Södertälje	Sverige	100
MW-hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80,00
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Södertälje	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Growth Capital AB	559090-6524	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	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
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Vindbron Arendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100
TRATON AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100
Laxå Specialvehicles AB	556548-4705	Laxå	Sverige	90,10
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
CNC Factory AB	556387-4659	Värnamo	Sverige	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Australia Pty Ltd.	000537333	Melbourne	Australien	100
Scania Belgium N.V.	BE0402.607.507	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Real Estate Belgium N.V.	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania BH d.o.o., Sarajevo	4200363460007	Sarajevo	Bosnien och Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd.	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Santa Catarina Veículos e Serviços Ltda.	22.416.982/0001-30	Biguaçu	Brasilien	100
Scania Administradora de Consórcios Ltda.	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Suvesa Super Veics Pesados Ltda.	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Codema Comercial e Importadora Ltda.	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,98
LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda.	29.094.173/0001-06	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Latin America Ltda.	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	BG201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago de Chile	Chile	100
Scania Colombia S.A.S.	900.353.873-2	Bogotá	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Ishøj	Danmark	100
Scania Danmark Ejendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Scania Real Estate Finland Oy	2559582-1	Helsingfors	Finland	100
Scania Real Estate Holding Oy	2566377-5	Helsingfors	Finland	100
Scania Suomi Oy	0202014-4	Helsingfors	Finland	100
SOE Busproduction Finland Oy	26121679	Lahti	Finland	100
Scania France S.A.S.	307166934	Angers	Frankrike	100
Scania Holding France S.A.S.	403092786	Angers	Frankrike	100
Scania IT France S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Real Estate France S.A.S.	78961241300011	Angers	Frankrike	100
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
Scania Japan Ltd.	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakhstan	100
Scania East Africa Ltd.	PO51426902Z	Nairobi	Kenya	100
Scania Real East Africa Ltd	PO51426902Z	Nairobi	Kenya	100
Lots Logistics (Guangxi) Ltd	32956526-9	Beihai, Guangxi Province	Kina	100

Företag	Org-nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Sales (China) Co., Ltd.	110000450001661	Beijing	Kina	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd.	440101400126397	Guangzhou	Kina	100
Scania (Hong Kong) Ltd.	1205987	Hongkong	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123873025	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	Ilinden	Makedonien	100
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Marocko	100
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd.	518606-D	Shah Alam	Malaysia	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 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 S.A.	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-Rus	1025004070079	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania Peter	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate d.o.o. Beograd	20659874	Belgrad	Serbien	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
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
SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 20490	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG	HRB 3377	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücks-Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH	HRB 2277	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 23796	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland Holding 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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag, forts.

Företag	Org-nummer	Säte	Land	Ägarandel %
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
Scanexpo International S.A.	21.490591.0012	Montevideo	Uruguay	100
Scania USA Inc.	06-1288161	San Antonio/ TX	USA	100
Scania Holding Inc.	4019619	Wilmington	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	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Financial Services				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Credit Taiwan Ltd.	54330725	Taipeh	Taiwan	100
Scania Finance Australia Pty Ltd.	609637596	Melbourne	Australien	100
Scania Banco S.A.	CNPJ11.417.016/00011	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Corretora de Seguros Ltda.	CNPJ11.513.179/00105	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Finance Belgium N.V.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	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 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 Italy S.p.A.	03333020158	Milano	Italien	100
Scania Finance Leasing (China) Co Ltd	41000002201903280018	Shanghai	Kina	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	80516047	Lucko	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B0082907	Münzbach	Luxemburg	100
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd.	1011611-H	Shah Alam	Malaysia	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 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, Guateng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd.	195411-0007994	Kyungam	Sydkorea	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o.	CZ25657496	Prag	Tjeckien	100
Scania Finance Deutschland GmbH	HRB 3917	Koblenz	Tyskland	100
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	HRB 22831	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania Credit Ukraine	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	2019	2018
Administrationskostnader		0	0
Rörelseresultat		0	0
Finansiella intäkter och kostnader		0	13 853
Resultat efter finansiella poster		0	13 853
Resultat före skatt		0	13 853
Skatt		–	–
Årets resultat		0	13 853

Rapport över totalresultat

Januari – december, MSEK	2019	2018
Årets resultat	0	13 853
Övrigt totalresultat	–	–
Årets totalresultat	0	13 853

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2019	2018
Tillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterföretag	1	8 435	8 435
Omsättningstillgångar			
Fordran på dotterföretag	2	6 201	11 068
Summa tillgångar		14 636	19 503
Eget kapital	3		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		11 516	2 530
Årets resultat		0	13 853
Summa eget kapital		14 636	19 503
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder		0	0
Summa eget kapital och skulder		14 636	19 503

Förändringar i eget kapital

2019, MSEK	Bundet kapital			Summa
	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	16 383	19 503
Årets totalresultat			0	0
Kapitaltillskott			9 744	9 744
Utdelning			–14 611	–14 611
Utgående kapital per den 31 december 2019	2 000	1 120	11 516	14 636

2018, MSEK	Bundet kapital			Summa
	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	6 682	10 002
Årets totalresultat			13 853	13 853
Utdelning			–4 352	–4 352
Utgående kapital per den 31 december 2018	2 000	1 120	16 383	19 503

Kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2019	2018
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	4	0	13 853
Icke kassaflödespåverkande poster		–	–
Betald skatt		–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		0	13 853
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital			
Fordran dotterföretag		4 867	–9 501
Summa förändring av rörelsekapital		4 867	–9 501
Kassaflöde från den löpande verksamheten		4 867	4 352
Investeringsverksamheten			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–	–
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		–	4 352
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter		–4 867	–4 352
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–4 867	–4 352
Årets kassaflöde		0	0
Likvida medel vid årets början		0	0
Likvida medel vid årets slut		0	0

MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scaniakoncernens not 1. Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller, förutom nedanstående noter, i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

NOT 1 Aktier i dotterbolag

Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde	
			2019	2018
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 435	8 435
Totalt			8 435	8 435

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-koncernen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-koncernen.

NOT 2 Fordran på dotterföretag

	2019	2018
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	6 201	11 068
Totalt	6 201	11 068

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

NOT 3 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten.

Eget kapital ska enligt svensk lag fördelas mellan icke utdelningsbara (bundna) respektive utdelningsbara (fria) medel.

Bundet eget kapital består av aktiekapital samt reservfond. Scania AB har 400 000 000 utelöpande A-aktier med en 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 4 Kassaflödesanalys

Erhållen ränta var MSEK 0 (0).

NOT 5 Ansvarsförbindelser

	2019	2018
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	81 580	61 013
Totalt	81 580	61 013

NOT 6 Löner och ersättningar till styrelsen, ledande befattningshavare och revisorer

Styrelsen, den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar betalas av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniakoncernens not 23, "Löner och ersättningar samt antal anställda" och not 25, "Ersättningar till ledande befattningshavare". Ersättning till revisorer har utgått med SEK 10 000 (10 000) avseende moderbolaget.

NOT 7 Transaktioner med närstående

Scania AB är ett dotterföretag till TRATON SE org.nr HRB 241814 med huvudkontor i München och MAN SE RE SHB RE NTGS org.nr HRB 179426 med huvudkontor i München.

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats www.volkswagen.com.

Transaktioner med närstående bestod av utdelning till TRATON SE och MAN SE. Beslutad utdelning 2019 uppgick till MSEK 12 660 (3 771) för TRATON SE och till MSEK 1 951 (581) för MAN SE.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår till årsstämman 2020 att MSEK 6 192 som ordinarie utdelning, vilket motsvarar 50 procent av årets resultat om 12 384 för 2019, delas ut till aktieägarna som kontant utdelning.

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	11 516
Årets resultat	0
Övrigt totalresultat	–
Summa	11 516

Disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas MSEK	6 192
Till nästa år balanseras	5 324
Summa	11 516

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	5 324
Summa	8 444

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 och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 12 mars 2020. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 13 maj 2020.

Södertälje, 12 mars 2020

Andreas Renschler
Styrelsens ordförande

Henrik Henriksson
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Lilian Fossum Biner
Styrelseledamot

Nina Macpherson
Styrelseledamot

Stephanie Porsche-Schröder
Styrelseledamot

Christian Schulz
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Lisa Lorentzon
Styrelseledamot
Arbetsstagarrepresentant

Michael Lyngsie
Styrelseledamot
Arbetsstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats den 20 mars 2020

PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson
Auktoriserad revisor
Ansvarig revisor

Björn Irlé
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 2019. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 40–121 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 2019 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 2019 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.

Vår revisionsansats

Revisionens inriktning och omfattning

Vi utformade vår revision genom att fastställa väsentlighetsnivå och bedöma risken för väsentliga felaktigheter i de finansiella rapporterna. Vi beaktade särskilt de områden där den verkställande direktören och styrelsen gjort subjektiva bedömningar, till exempel viktiga redovisningsmässiga uppskattningar som har gjorts med utgångspunkt från antaganden och prognoser om framtida händelser, vilka till sin natur är osäkra. Liksom vid alla revisioner har vi också beaktat risken för att styrelsen och den verkställande direktören åsidosätter den interna kontrollen, och bland annat övervägt om det finns belägg för systematiska avvikelser som givit upphov till risk för väsentliga felaktigheter till följd av oegentligheter.

Vi anpassade vår revision för att utföra en ändamålsenlig granskning i syfte att kunna uttala oss om de finansiella rapporterna som helhet, med hänsyn tagen till koncernens struktur, redovisningsprocesser och kontroller samt den bransch i vilken koncernen verkar.

En betydande del av koncernens verksamhet sker i dotterbolaget, Scania CV AB (publ). Här sker även en betydande del av tillverkning av fordon och forsknings- och utvecklingsaktiviteter. Övriga bolag i koncernen kan delas in i tillverkande enheter, försäljningsenheter, finansbolag och koncerninterna stödfunktioner. För övriga tillverkande bolag utförs revision lokalt enligt våra instruktioner. Försäljnings- och finansbolag utgör en betydande del av antalet enheter i koncernen spridda över ett stort antal länder. I vår revision har vi fokuserat på de enheter som har störst påverkan på den finansiella rapporteringen. För dessa enheter utförs revision lokalt enligt instruktioner från oss. Dessa enheter omfattar ungefär sjuttio procent av den externa försäljningen. Övriga enheter utgörs främst av mindre försäljningsbolag och stödfunktioner.

Väsentlighet

Revisionens omfattning och inriktning påverkades av vår bedömning av väsentlighet. En revision utformas för att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida de finansiella rapporterna innehåller några väsentliga felaktigheter. Felaktigheter kan uppstå till följd av oegentligheter eller misstag. De betraktas som väsentliga om enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användarna fattar med grund i de finansiella rapporterna.

Baserat på professionellt omdöme fastställde vi vissa kvantitativa väsentlighetstal, däribland för den finansiella rapporteringen som helhet. Med hjälp av dessa och kvalitativa överväganden fastställde vi revisionens inriktning och omfattning och våra granskningsåtgärders karaktär, tidpunkt och omfattning, samt att bedöma effekten av enskilda och sammantagna felaktigheter på de finansiella rapporterna som helhet.

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 och innefattar bland annat de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter. 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. De särskilt betydelsefulla områden som redogörs för nedan avser koncernen. Frågan om avsättning för åtaganden rörande otillbörligt prissamarbete baserat på utredning av EU-kommissionen påverkar även moderbolaget.

Särskilt betydelsefullt område

Avsättning för åtaganden rörande otillbörligt prissamarbete baserat på utredning av EU-kommissionen

Som framgår av årsredovisningen i not 2 och not 17 är Scania involverad i en utredning av EU-kommissionen rörande otillbörligt prissamarbete. Kommissionens utredning har pågått under flera år. En avsättning om SEK 3,8 miljarder redovisas för risken för framtida böter.

I oktober 2017 fattade kommissionen slutligen ett beslut som höll Scania ansvarig för de påstådda överträdelserna av konkurrenslagstiftningen. Böterna uppgick till EUR 880 miljoner. Scania har motsatt sig beslutet i dess helhet och i december 2017 överklagade Scania beslutet till EU domstolen. En bankgaranti motsvarande bötesbeloppet har ställts för perioden tills slutligt domslut har fattats.

Inga väsentliga händelser som påverkar rättsläget har inträffat under 2019.

Själva utredningen och ärendet i sig är komplext och värderingen av åtagandet är beroende av ledningens bedömning av utfallet av den pågående tvisten.

Redovisning av intäkter för fordon som levererats med restvärdeåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster

I not 1 i årsredovisningen framgår Scantias redovisningsprinciper för redovisning av intäkter. För fordon levererade med restvärdeåtagande redovisas intäkten över den tid åtagandet löper i och med att restvärderisken är kvar hos Scania.

För service- och reparationskontrakt sker intäktsredovisning i takt med att kostnaderna för att fullgöra åtagandena inträffar.

I båda dessa fall föreligger risk för att intäkter periodiseras fel över respektive kontraktsperiod.

Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området

Scanias ledning och styrelse har i hög grad varit involverade i hanteringen av den pågående utredningen. I vår revision bedömer vi hur dessa frågor hanterats på lednings- och styrelsenivå genom att ta del underlag och beräkningar.

Att bedöma denna typ av legala tvister är svårt och kräver att vi som revisorer tar hjälp av experter inom relevanta områden för att stödja oss i vår bedömning av den redovisningsmässiga hanteringen av dem.

Vi har i revisionen begärt och erhållit uttalanden från Scantias externa juridiska ombud kring utvecklingen av utredningen av EU-kommissionen. Uttalanden har erhållits i samband med varje kvartalsbokslut under 2019. I och med att Scania är ett dotterbolag till VW-koncernen har vi även rapporterat och diskuterat frågan med moderbolagets revisorer.

Som framgår av årsredovisningen har Scania redovisat ett betydande belopp som avsättning. I vår revision har vi förnyat vår prövning om avsättningens storlek.

Vi konstaterar att även om den pågående utredningen av EU-kommissionen hanteras på ett rimligt sätt i redovisningen så kvarstår en inneboende osäkerhet i att det slutliga resultatet kan avvika väsentligt från ledningens bedömningar.

Vidare, som framgår av not 2, är det inte möjligt att kvantifiera risken för relaterade civilrättsliga krav mot Scania.

Periodisering av intäkter för fordon med restvärdeåtagande och för service och reparationskontrakt sker i försäljningsbolagen. Scania har i sin redovisningsmanual utarbetade instruktioner och modeller för hur de ska periodisera intäkter för dessa transaktioner med kunder. I koncernteamet har vi bedömt huruvida de tillämpade modellerna för redovisning är i enlighet med IFRS.

I våra instruktioner till dotterbolagsrevisorerna har vi beskrivit de redovisningsprinciper och modeller som Scania tillämpar och instruerat dem att i sin rapportering till oss bekräfta att dotterbolagen tillämpar de redovisningsmetoder som Scania valt och att de granskat dessa. Även om modellen för periodisering av intäkter är gemensam inom koncernen så baseras den på lokala antaganden som beaktar lokala förhållanden på olika marknader. Dessa antaganden granskas av dotterbolagsrevisorerna lokalt. I samband med rapporteringen till oss har vi diskussioner med de lokala revisorerna för att förstå hur de granskat periodiseringen och vad de kommit fram till.

REVISIONSBERÄTTELSE, FORTS.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–39 och 126–131. 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 de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS, så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. 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 och koncernens 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 huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/ revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Scania AB (publ) för år 2019 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. Den 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.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Göteborg den 20 mars 2020

PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson
Auktoriserad revisor
Ansvarig revisor

Björn Irle
Auktoriserad revisor

NYCKELTAL

Scania presenterar vissa finansiella mått för att förklara relevanta trender och koncernens prestation, vilka inte definieras enligt IFRS. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt, är dessa inte alltid jämförbara med mått som används av andra företag. Dessa finansiella mått ska därför inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS. Nedanstående är finansiella mått som Scania använder som inte definieras enligt IFRS, om inget annat framgår.

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Scaniakoncernen										
Rörelsemarginal, % ³⁾	11,5	10,1	10,1	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	11,5	10,1	10,1	9,7	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3
Soliditet, %	25,5	27,1	28,3	26,0	26,8	31,4	31,2	30,6	31,1	30,2
Nettoskuldssättning, exkl avsättning för pension, MSEK ^{1),4)}	75 799	63 351	51 581	49 788	42 183	35 780	34 696	31 591	28 213	24 606
Nettoskuldssättningsgrad ^{1),4)}	1,24	1,17	1,03	1,18	1,11	0,86	0,93	0,90	0,82	0,82
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, % ³⁾	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,24	2,44	2,45	2,31	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35
– exkl. jämförelsestörande poster, % ²⁾	2,11	2,28	2,28	2,21	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35
Avkastning på sysselsatt kapital, % ³⁾	25,4	24,1	24,4	14,0	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	24,0	22,6	22,7	21,4	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1
Avkastning på operativt kapital, % ³⁾	33,2	31,3	32,5	15,6	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	30,8	28,6	29,3	25,2	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7
Nettoskuldssättning, exkl avsättning för pension, MSEK ^{1),4)}	-17 057	-16 926	-17 058	-10 954	-7 579	-12 139	-8 019	-8 026	-8 834	-6 575
Nettoskuldssättningsgrad ^{1),4)}	-0,32	-0,34	-0,29	-0,31	-0,24	-0,35	-0,25	-0,27	-0,29	-0,25
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	1,6	1,7	1,8	1,6	1,9	1,9	1,5	1,4	1,3	0,5
Soliditet, %	9,4	8,9	9,0	9,0	9,8	11,5	10,4	10,3	10,3	11,1

1) Nettoskuld (+) och nettokassa (-).

2) Justerat för avsättningen 2016 om MSEK 3 800 avseende EU-utredning, se not 2.

3) 2017 års siffror är justerade för de förändringar som gjorts i resultaträkningen 2018.

4) 2018 års siffror har justerats till följd av de förändringar som uppstått som ett resultat av anpassningen till Volkswagen avseende presentation av kassaflödet 2019.

Scania-koncernen

Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pensioner ⁴⁾	2019	2018
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	814	1 612
Likvida medel	20 981	7 222
Skulder Volkswagenkoncernen	8	6
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	-2	-4
	21 801	8 836
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	54 008	42 950
Kortfristiga räntebärande skulder	43 979	29 922
Uppskjuten ränta, räntebärande skulder	-387	-685
	97 600	72 187
Nettoskuldsättning	75 799	63 351

Fordon och Tjänster

Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pensioner ⁴⁾	2019	2018
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	1 795	10 247
Likvida medel	20 358	6 683
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	-6	-4
	22 147	16 926
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	4 014	-
Kortfristiga räntebärande skulder	1 076	-
	5 090	-
Nettoskuldsättning	-17 057	-16 926

Sysselsatt kapital ²⁾	2019	2018
Totala tillgångar	148 900	130 592
Övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar ²⁾	6 425	6 200
Övriga skulder	74 243	67 112
Netto derivat	-1 556	-1 176
Sysselsatt kapital	69 788	58 456

Sysselsatt kapital ²⁾	2019	2018
Totala tillgångar	148 900	130 592
Likvida medel	17 850	15 102
Rörelsens skulder		
- övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar ²⁾	6 425	6 200
- övriga skulder	74 243	67 112
- netto derivat	-1 556	-1 176
Sysselsatt kapital ²⁾	51 938	43 354

Avkastning på sysselsatt kapital ²⁾	2019	2018
Rörelseresultat ²⁾	15 977	12 392
Finansiella intäkter	754	797
Sysselsatt kapital ²⁾	69 788	58 456
Avkastning på sysselsatt kapital ²⁾	24,0	22,6

Kapitalomsättningshastighet	2019	2018
Nettoomsättning	147 557	133 222
Sysselsatt kapital ²⁾	69 788	58 456
Kapitalomsättningshastighet	2,11	2,28

Avkastning på operativt kapital ²⁾	2019	2018
Rörelseresultat ²⁾	15 977	12 392
Operativt kapital ²⁾	51 938	43 354
Avkastning på operativt kapital ²⁾	30,8	28,6

Financial Services

Rörelsemarginal	2019	2018
Rörelseresultat	1 511	1 440
Genomsnittlig portfölj	96 474	83 097
Rörelsemarginal	1,6%	1,7%

Soliditet %	2018	2017
Eget kapital	10 138	8 360
Tillgångar	107 830	93 824
Soliditet %	9,4%	8,9%

DEFINITIONER

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

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

Nettoskuldssättningsgrad

Nettoskuldssättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.¹⁾

Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.¹⁾

Kapitalomsättningshastighet

Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital.¹⁾

Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

1) Kapitalet (sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de senaste tretton månaderna.

Geografiska områden

Europa: Albanien, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Makedonien, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Serbien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern, Österrike.

Eurasien: Armenien, Azerbajdzjan, Georgien, Kazakstan, Ryssland, Ukraina, Vitryssland.

Asien: Bahrain, Bangladesh, Brunei, Bhutan, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jemen, Jordanien, Kina, Libanon, Malaysia, Mongoliet, Myanmar, Oman, Qatar, Pakistan, Saudiarabien, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

Amerika: Argentina, Barbados, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kuba, Mexico, Nederländska Antillerna, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, USA, Trinidad, Venezuela.

Afrika och Oceanien: Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Egypten, Etiopien, Ghana, Kenya, Liberia, Marocko, Mocambique, Namibia, Nigeria, Nya Kaledonien, Nya Zeeland, Rwanda, Senegal, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia.



FLERÅRSÖVERSIKT

Belopp i MSEK om ej annat anges	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	105 404	91 583	78 869	73 363	65 100	53 211	46 712	43 490	47 747	41 533
Eurasien	8 162	9 003	7 081	3 291	2 623	5 319	6 047	5 966	6 084	2 413
Amerika ¹⁾	22 267	17 357	14 348	10 746	11 799	17 648	23 552	18 391	20 912	21 725
Asien	12 813	14 922	16 708	13 187	13 044	12 155	7 758	7 853	10 182	9 035
Afrika och Oceanien	10 872	9 854	8 927	8 358	7 991	6 952	5 925	5 796	5 360	5 403
Justering för hyresintäkter ²⁾	-7 099	-5 593	-2 567	-5 018	-5 660	-3 234	-3 146	-1 894	-2 599	-1 941
Totalt	152 419	137 126	123 366	103 927	94 897	92 051	86 847	79 603	87 686	78 168
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	15 977	12 392	11 160	5 309	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575
- justerat för jämförelsstörande poster ⁵⁾	15 977	12 392	11 160	9 109	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575
Financial Services	1 511	1 440	1 274	1 015	1 040	1 016	719	606	517	171
Totalt	17 488	13 832	12 434	6 324	9 641	8 721	8 455	8 300	12 398	12 746
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1
- justerat för jämförelsestörande poster ⁵⁾	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1
Totalt³⁾	11,5	10,1	10,1	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3
Finansnetto	-1 012	-513	-352	-361	-532	-399	-47	-19	214	-213
Årets resultat	12 384	9 734	8 705	3 243	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103
- justerat för jämförelsstörande poster ⁵⁾	12 384	9 734	8 705	7 043	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	-7 244	-7 603	-6 682	-7 199	-7 043	-6 401	-5 854	-5 312	-4 658	-3 688
Aktivering	1 788	1 996	1 367	1 682	1 863	1 454	1 123	860	387	351
Avskrivning	-706	-728	-454	-387	-393	-357	-293	-229	-169	-168
Forsknings- och utvecklingskostnader	-6 162	-6 334	-5 769	-5 904	-5 573	-5 304	-5 024	-4 681	-4 440	-3 505
Nettoinvesteringar genom förvärv/ avyttringar av verksamheter	0	-2	32	0	125	154	26	-25	-44	56
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	7 558	7 177	5 905	7 864	7 612	5 561	5 294	4 480	3 776	2 753
Portfölj Financial Services verksamhet	103 781	89 166	77 028	67 935	56 486	55 556	48 863	45 038	42 235	36 137
Kassaflöde, Fordon och tjänster	10 994	3 718	5 696	3 427	4 376	4 690	3 231	3 025	6 970	11 880
Lageromsättningshastighet, gånger ⁴⁾	5,2	5,2	5,4	5,4	5,3	5,4	5,8	5,4	6,1	6,4

1) Avser i huvudsak Latinamerika.

2) Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid. Se vidare not 3.

3) Financial Services inkluderad.

4) Beräknad som nettoomsättning i förhållande till genomsnittligt lager.

5) Justerat för avsättning om 3 800 MSEK redovisad 2016 avseende EU:s konkurrens mål, se not 2.

	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Antal producerade fordon										
Lastbilar	89 276	92 679	87 454	75 452	72 382	75 287	75 957	60 647	75 349	60 963
Bussar	7 719	8 696	8 327	8 488	6 964	6 921	6 897	6 283	8 708	6 700
Totalt	96 995	101 375	95 781	83 940	79 346	82 208	82 854	66 930	84 057	67 663
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	58 851	52 016	48 436	49 102	43 082	34 008	32 625	27 720	31 443	23 315
Eurasien	5 763	8 006	6 748	3 233	2 583	5 964	6 260	6 798	7 445	2 369
Amerika ⁶⁾	14 905	12 725	9 701	7 022	8 118	16 150	23 756	15 391	17 632	18 056
Asien	7 703	10 464	13 175	9 287	11 514	12 889	7 400	8 089	12 485	10 179
Afrika och Oceanien	4 458	4 784	4 412	4 449	4 465	4 004	3 570	3 053	3 115	2 918
Totalt	91 680	87 995	82 472	73 093	69 762	73 015	73 611	61 051	72 120	56 837
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	2 099	2 212	2 009	2 094	1 917	1 361	1 000	1 312	1 916	1 760
Eurasien	109	344	365	62	94	105	850	198	84	82
Amerika ⁶⁾	3 422	2 805	2 302	2 350	2 123	2 542	2 778	2 738	3 272	2 104
Asien	1 062	2 058	2 821	2 568	1 806	1 620	1 388	1 304	2 065	2 120
Afrika och Oceanien	1 085	1 063	808	1 179	859	1 139	837	798	651	809
Totalt	7 777	8 482	8 305	8 253	6 799	6 767	6 853	6 350	7 988	6 875
Totalt antal levererade fordon	99 457	96 477	90 777	81 346	76 561	79 782	80 464	67 401	80 108	63 712
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	4 150	5 968	3 938	3 272	2 664	2 823	2 719	3 664	3 450	2 634
Amerika	2 874	2 667	1 368	1 727	3 180	3 176	2 925	2 582	2 809	3 281
Övriga marknader	3 128	4 174	3 215	2 801	2 641	2 288	1 139	817	701	611
Totalt	10 152	12 809	8 521	7 800	8 485	8 287	6 783	7 063	6 960	6 526
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU28) ⁷⁾										
Lastbilar	323 357	322 276	303 909	302 527	265 769	223 187	237 325	221 188	241 200	178 100
Bussar	34 393	30 632	29 728	29 141	27 928	24 815	22 962	21 813	25 200	25 400
Antal anställda per 31 december⁸⁾										
Produktion och centrala staber	25 224	27 176	24 298	21 736	20 453	19 304	19 069	17 663	17 489	17 006
Forskning och utveckling	4 651	4 293	3 908	3 900	3 801	3 671	3 596	3 509	3 327	2 930
Försäljnings- och servicebolag	20 345	19 688	20 166	19 718	19 331	18 395	17 549	16 734	16 038	14 987
Summa Fordon och tjänster	50 220	51 157	48 372	45 354	43 585	41 370	40 214	37 906	36 854	34 923
Financial Services	1 058	993	891	889	824	759	739	691	642	591
Totalt	51 278	52 150	49 263	46 243	44 409	42 129	40 953	38 597	37 496	35 514

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.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL

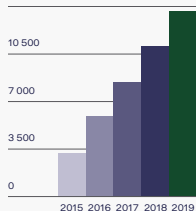
För att fortsätta utvecklas behöver vi också kunna utvärdera och följa upp resultatet. Därför har vi utvecklat 18 hållbarhetsnyckeltal.

Hållbara transporter

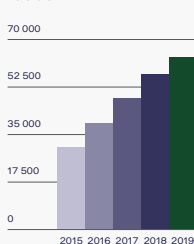
Energieffektivitet

Energieffektivitet är centralt för Scania, oavsett vilket bränsle som används. Bränsleförbrukning är den viktigaste beslutsfaktorn för dagens köpare av lastbilar och bussar. Därför arbetar vi ständigt med att förbättra fordonens effektivitet, att sälja in konceptet Ecolution, att få fler förare att delta i våra coachnings- och utbildningsprogram, vilket ger minskade utsläpp och säkrare körning, samt att öka antalet kontrakt för tjänsten Scania Flexible Maintenance, som ökar resurseffektiviteten i våra verkstäder och minskar kundens ståtid.

Antal kontrakt (ackumulerat)



Förare/år



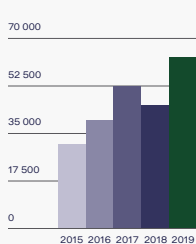
Scania Ecolution ¹⁾

Under 2019 hade vi fortsatt fokus på Scania Ecolution-kontrakt, genom att bland annat inkorporera Ecolution i våra incitamentsprogram och att introducera konceptet på nya marknader. Resultatet är fortsatt ökad försäljning av Scania Ecolution.

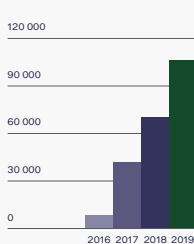
Förarutbildning

Förarutbildningen fortsatte att öka under 2019, med 63 618 deltagande förare. Kunderna förstår vikten av körskicklighet och tillväxten visar att Scania Förarutbildning är en värdefull och uppskattad tjänst.

Lektioner/år



Antal aktiva kontrakt



Förarcoachning

Efter fallet 2018, vilket berodde på en ändring till coachning utifrån individens faktiska förmåga istället för enligt ett förutbestämt schema, ökar antalet sessioner igen 2019.

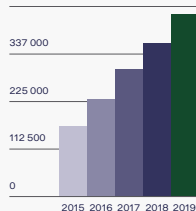
Scania Flexible Maintenance

För 2019 var målet för Scania Flexible Maintenance 100 000 kontrakt, vilket nåddes redan i november. Vid årets utgång var antalet aktiva kontrakt 106 322.

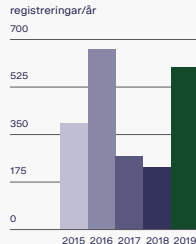
Smarta och säkra transporter

Digitalisering är nyckeln för att uppnå effektiva, smarta och säkra transporter för städer, industrier och logistiksystem. Sedan 2011 utrustar Scania alla nya fordon med kommunikationsenheten Scania Communicator som standard. Enheten samlar in och analyserar data från fordonets drift, vilket gör att vi kan föreslå lösningar som förbättrar effektiviteten i hela transportkedjan för våra kunder, och därmed även för kundernas kunder. Bussystem (BRT) är ett exempel på ett transportsystem som bidrar positivt till ekonomisk och social utveckling samtidigt som det är en smart lösning på miljöproblem som trängsel och föroreningar i städer.

Antal (ackumulerat)



BRT registreringar/år



Uppkoppling

På grund av anpassningar till dataskyddsförordningen GDPR som trädde i kraft i slutet av 2018 började året svagt, men slutade ändå med en stark tillväxt av antalet uppkopplade fordon.

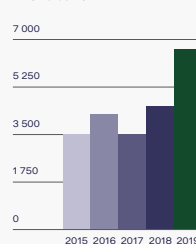
BRT-bussregistreringar ²⁾

Under 2019 registrerades 598 nya Scaniabussar i bussystem (BRT) globalt. Målet för 2020 är 750 registreringar.

Förnybara bränslen och elektrifiering

Förnybara bränslen kan spela en betydligt större roll för utfasningen av fossila bränslen än de gör i dag. Vi är stolta över att ha marknadens bredaste utbud av fordon som går på alternativ till dieselbränsle – dessutom kan alla Scaniafordon köras på HVO. Tillgången till biogas förblir en utmaning för transportbranschen och tills vidare har naturgas en viktig roll att spela i omställningen. Elektrifiering växer snabbt och i dag erbjuder Scania hybridbussar, hybridlastbilar och elbatteridrivna bussar.

Antal fordon/år



Försäljning, alternativa bränslen och elektrifiering ³⁾

Under 2019 kunde vi fortsätta att öka försäljningen av fordon som kan drivas med alternativ till diesel till 6 631 fordon, motvarande 6,6 procent av den totala försäljningen. Mer än 40 procent av bussförsäljningen utgörs nu av alternativ till diesel.

Ansvarfullt företagande

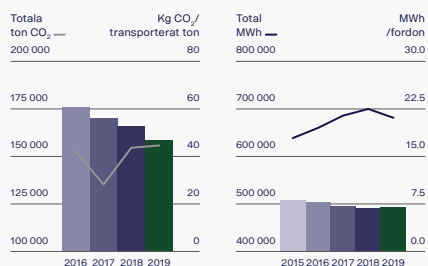
- Ecolution-kontrakt är knutna till produktionsåret för det specifika fordonet. Under 2018 öppnade vi för försäljning av Ecolution till befintlig vagnpark, inte bara nya fordon. Detta har påverkat antalet ackumulerade Ecolution-kontrakt för tidigare år.
- Antalet registrerade Scaniabussar i BRT-system världen över. Bussen är en del av ett komplett uppkopplat kollektivtrafiksystem med pålitlighet, jämn genomsnittshastighet och total passagerarkapacitet i fokus. Eftersom bussar för BRT-system vanligtvis är en del av större affärer som involverar offentlig upphandling och lokala myndigheter kan antalet variera från år till år.
- Antalet fakturerade produkter (lastbilar och bussar) förberedda för gas, etanol (ED95) eller FAME samt hybrider. Fram till 2018 inkluderade vi även HVO i detta nyckeltal, men med start 2018 räknade vi om tidigare år och exkluderade HVO för att få mer rättvisande data. Vi inkluderar alla fordon med gasmotor eftersom vi inte kan veta vad kunden kör på och våra gasmotorer klarar både biogas och naturgas.
- Totala utsläpp av koldioxidkivalenter från Scantias landtransporter, per transporterat ton. Omfattar vägtransport, kort sjötransport och tågtransport av produktionsmaterial till våra anläggningar, vårt förpackningsnätverk, transporter av fordon till första adress enligt INCOTERM (International Commercial Terms) och transporter av reservdelar till våra serviceverkstäder. För 2019 är fjärde kvartalets data för reservdelsflödet i Europa uppskattad på grund av att information från transportörer saknas.
- Omfattar användandet av energi i alla Scania-anläggningar, även hyrda anläggningar inom produktion och logistik (förutom regionala produktcenter), liksom bränsle använt för motortester.
- Inköpt och egengenererad fossilfri elektricitet. Andel av GWh som används i Scantias industriella verksamhet i Europa och Latinamerika, exklusive återförsäljarverksamheten och Indien. Målsättningen gäller endast marknader med en avreglerad elmarknad med tillgång till fossilfria alternativ via elnätet.
- Avser mängden avfall skickat för energiåtervinning eller deponering, per producerat fordon, från produktionsenheter och logistikenheter (förutom regionala produktcenter).

Miljöpåverkan

Att proaktivt minska miljöpåverkan genom resurs- och energieffektivitet är en naturlig del av det dagliga arbetet på Scania. Vårt arbete baseras på försiktighetsprincipen och livscykelperspektivet för att bidra till en cirkulär ekonomi. Kärnvärdet eliminering av slöseri är ledstjärnan när vi kontinuerligt förbättrar våra processer inom områden som koldioxidutsläpp, energiförbrukning, avfall och vattenanvändning. Vi har fastställt två ambitiösa mål för koldioxidminskning som gäller hela företaget och som båda ligger i linje med forskningens rön om vad som krävs för att bromsa den globala uppvärmningen.

Till år 2025 ska vi minska koldioxidutsläppen med 50 procent i både vår industriella och kommersiella verksamhet, jämfört med 2015. Vi ska också minska koldioxidutsläppen med 50 procent från våra landbaserade transporter, per transporterat ton, med 2016 som basår. Vi är certifierade enligt ISO 14001 och arbetar ständigt med att minska miljöpåverkan från Scantias produkter, processer och tjänster.

Fler miljöindikatorer finns på:
www.scania.com/environmental-measures



Koldioxidutsläpp från landtransporter ⁴⁾

Utsläpp per transporterat ton fortsatte att minska under 2019 tack vare effektiviseringar och vi är nu på rätt väg till vårt mål för 2025. De totala utsläppen ökade på grund av större transportbehov inom produktion. Fler indikatorer, inklusive icke-landbaserade transporter, rapporteras online.

Mål
50%

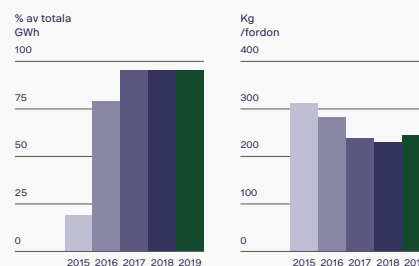
minskning av koldioxidutsläpp från landtransporter per transporterat ton från 2016 till 2025.

Energianvändning i industriella anläggningar ⁵⁾

Under 2019 minskade den totala energiförbrukningen, medan den var oförändrad per fordon.

Mål
33%

minskning av energianvändningen i vår industriella verksamhet per producerat fordon från 2010 till 2020.



Fossilfri elektricitet ⁶⁾

Under 2019 fortsatte Scania att köpa fossilfri elektricitet, med en andel på mer än 95 procent. Under 2020 kommer den sista produktionsanläggningen att övergå till fossilfri el.

Mål
100%

av vår verksamhet ska drivas med fossilfri elektricitet år 2020, där förutsättningar finns.

Ej återvunnet avfall ⁷⁾

Mängden avfall som inte återvinnas ökade något under 2019, mätt per producerat fordon, på grund av minskad fordonsproduktion. Den totala mängden avfall var i princip densamma som föregående år.

Mål
25%

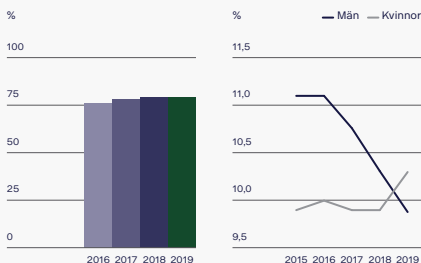
minskning av ej återvunnet avfall per producerat fordon från vår industriella verksamhet från 2015 till 2020.

HÅLLBARETSNYCKELTAL, FORTS.

Ansvarsfullt företagande, fortsättning

Mångfald och inkludering

Scania ska ha en organisation präglad av mångfald vad gäller kön, ålder, bakgrund och erfarenhet. Rätt mix av färdigheter och perspektiv, kombinerat med en arbetsmiljö byggd på förtroende och inkludering, är en förutsättning för att Scania ska kunna fortsätta att leda omställningen till hållbara transporter. Vårt program Skill Capture är avsett att bredda vår horisont till att omfatta alla typer av mångfald, inte bara exempelvis kön och kultur utan även personlighet och erfarenhet, och att hjälpa oss att bli mer inkluderande. Programmet används på alla nivåer i organisationen och är gjort för att omfatta hela processen, från uppmärksammande till åtgärd och återkommande uppföljningar, för att vi ska kunna fortsätta resan mot att vara ett företag med genomgående stark mångfald och inkludering. För Scania handlar mångfaldsarbetet om att ständigt slipa på vår företagskultur och att utforma vår strategi på området med hjälp av den samlade intelligens som finns inom organisationen.

Mångfalds- och inkluderingsindex ⁸⁾

Under 2019 ökade vi antalet länder som ingår i indexet från 5 till 43. Trots den betydande ökningen av både länder och deltagare så bibehåller vi en hög nivå.

MÅL

>85%

på de relevanta frågorna i medarbetarundersökningen, Employee Satisfaction Barometer.

Könsneutrala möjligheter ⁹⁾

Under 2019 såg vi ett skifte där kvinnor i högre grad än män tog chansen att bli chefer. Vi anser att det är ett bevis för att arbetet med Skill Capture, och det bredare perspektivet på mångfald och inkludering, har lett till en ökad medvetenhet om och fokus på de neutrala möjligheterna i vår globala verksamhet.

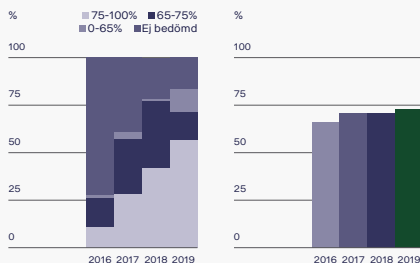
Mål

SAMMA

möjlighet för män och kvinnor att få en chefsposition.

Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

Höga standarder inom mänskliga rättigheter och arbetsrätt är centralt för Scania. Vi arbetar med att hantera vår påverkan och att stödja människor i hela vår värdekedja, från de egna medarbetarna till leverantörer, kunder och de samhällen där vi verkar. Vi utvecklar en koncerngemensam due-diligence-process gällande mänskliga rättigheter. Scania anser att goda relationer och social dialog bidrar såväl till trivselsen på arbetet som till företagets framgång. Scania European Committee är vårt högsta forum för arbetsrättsfrågor, där vi löpande informerar och konsulterar våra medarbetarrepresentanter från hela världen. Scania har också deltagit i skapandet av Global Deal, ett samarbete på hög nivå mellan länder, organisationer och företag som verkar för uppfyllandet av FN:s Agenda 2030, med fokus på arbetsvillkor, jämlikhet och jämställdhet. Vi publicerar också en sammanställning angående slaveri och människosmuggling som gäller vår globala verksamhet. Vi vet att några av de största riskerna vad gäller mänskliga rättigheter finns i vår leveranskedja. Därför kräver vi att våra leverantörer ska hålla högsta standard och agera i enlighet med våra policyer och riktlinjer angående mänskliga rättigheter och arbetsrätt. Genom att anordna hållbarhetsutbildningar för våra leverantörer säkerställer vi en ständig förbättring.

Hållbarhetsrisk för leverantörer ¹⁰⁾

Under 2019 kunde Scania öka antalet leverantörer i det högsta poängspannet till 57 procent. Antalet ej bedömda leverantörer har sjunkit till 17 procent. Både nya och befintliga leverantörer har utvärderats. Områden som bedöms är: social hållbarhet, affärsetik och efterlevnad, miljömässig hållbarhet, leverantörsstyrning samt konfliktmineraler.

Mål

100%

av våra leverantörer ska ligga i högsta spannet.

Kollektivavtal ¹¹⁾

Scania arbetar ständigt med att säkerställa medarbetarnas rätt och möjlighet till dialog med företaget, liksom att arbetsvillkoren är goda. Ett sätt att mäta detta är i andelen anställda som omfattas av kollektivavtal. För 2019 var andelen 73 procent.

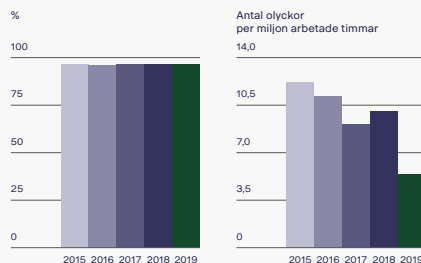
Mål

100%

Vårt mål är att samtliga anställda ska ha möjlighet att ingå kollektivavtal eller på annat sätt föra en konstruktiv dialog, själva eller genom representanter.

Hälsa och säkerhet

Som en naturlig del av ett hållbart samhälle, och i linje med målsättningen att leda omställningen till hållbara transporter, har medarbetarnas säkerhet och hälsa högsta prioritet för Scania. Vårt mål är att upprätthålla säkerheten, hälsan och välmåendet på arbetsplatsen för alla våra anställda. Allt arbete på detta område sker i enlighet med våra befintliga principer och kärnvärden. Scania eftersträvar hållbara arbetsförhållanden och en bra arbetsmiljö ur såväl psykosocial som fysisk synvinkel. Vi ska efterleva alla krav som överensstämmer med gällande lagar och regler utfärdade av nationella myndigheter eller med Scantias egna mål. På vår väg till att bli och förbli en topparbetsgivare med toppmedarbetare ska alla våra aktiviteter utgå från principen "Genom att skapa goda arbetsförhållanden kan alla skador och hälsoproblem undvikas".

Frisknärvaro ¹²⁾

Med hjälp av en målinriktad ledning, engagerade medarbetare och ett systematiskt arbetssätt förbättrar vi ständigt vår prestation och skapar förutsättningar för en välmående personalstyrka. Den globala frisknärvaron ökade under 2019 till 96,5 procent, fortsatt nära målet.

Mål

97%

frisknärvaro.

Olyckor med sjukfrånvaro ¹³⁾

Målinriktat arbete från våra chefer och engagemang från medarbetarna, kombinerat med en systematisk hantering av avvikelser och risker såväl som möjligheter, gör att vi kommer allt närmare vårt mål.

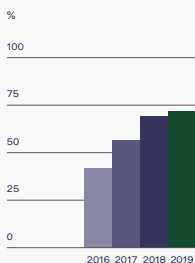
Mål

5

olyckor per miljon arbetade timmar.

Affärsetik

Scania har nolltolerans mot korruption och upprätthåller en hög etisk standard oavsett var i världen vi verkar. Scantias uppförandekod sätter ramarna och vägleder våra anställda i hur de ska agera. Mer detaljerade regler för affärsetik och efterlevnad anges i Scantias koncernpolicyer, som gäller för alla Scantias funktioner runtom i världen. Policyerna behandlar ämnen som donation och sponsring, förmåner till och från motparter, förbud mot så kallade facilitation payments – "smörjpengar", penningtvätt, konkurrenslagstiftning, intressekonflikter och due diligence av mellanhänder. Scania Group Compliance, ansvarar för Scantias Code of Conduct och relevanta koncernpolicyer och erbjuder utbildning såväl i klassrum som online. För att kunna ge hela Scantias världsomspännande organisation stöd i affärsetikfrågor samarbetar Group Compliance med Scantias hållbarhetsavdelning, som också har hand om mänskliga rättigheter. En annan nyckel till Scantias affärsetiska arbete är visseblåsarsystemet, med flera olika kanaler för rapportering av misstänkta etiska övertramp av Scaniamedarbetare, och etablerade procedurer för internundersökningar. Visselblåsarsystemet och vår oberoende internrevision var avgörande för avslöjandet och beslut om de sanktionsåtgärder som vidtogs mot vissa chefer på grund av oegentligheter i samband med försäljning på den indiska marknaden. Bland annat detta lägg till grund för beslutet 2018 om att upphöra med försäljningen av kollektivtrafikbussar på den indiska marknaden.



Utbildning, affärsetik ¹⁴⁾

Under 2019 utbildades över 35 000 medarbetare globalt i affärsetik, motsvarande 72 procent av vår personalstyrka. Av dessa fick nästan 15 000 utbildning på plats i klassrum.

Mål

100%

av våra anställda ska genomgå utbildning i affärsetik.

- 8) Medarbetarnas uppfattning om Scantias klimat för mångfald och inkludering, från den årliga medarbetarundersökningen Scania Employee Satisfaction Barometer. Nyckeltalet är ett viktat resultat av tre frågor gällande de anställdas uppfattning om mångfald och inkludering på arbetsplatsen. Det omfattar 43 länder där Scania har verksamhet.
- 9) Andel kvinnliga respektive manliga chefer i förhållande till antalet anställda av respektive kön.
- 10) Riskbedömning av direkta materialleverantörer globalt, genom självvärderingsformulär gällande hållbarhet (SAQ, Self Assessment Questionnaire). Möjliga resultat: högst, 75–100 procent, medium, 65–75 procent och lägst, 0–65 procent. Resultatspannen för medium och lägsta betyg ändrades under 2019 till en högre nivå som en anpassning till Volkswagen.
- 11) Andel anställda med centralt slutna avtal eller kollektivavtal.
- 12) Närvarotimmar i relation till definierade totala arbetstimmar inom Scantias globala industriella verksamhet.
- 13) Totalt antal arbetsrelaterade olyckor med efterföljande sjukfrånvaro per 1 miljon arbetstimmar, inom Scantias globala industriella verksamhet och affärsenheter.
- 14) Omfattar både online- och klassrumsbaserad utbildning inom affärsetik och Scantias uppförandekod.

HÅLLBARHETSINDEX

Hållbarhet är en integrerad del av Scantias arbetsprocesser. Scania strävar efter transparent hållbarhetsrapportering, med målet att ge våra intressenter regelbunden och aktuell information om vårt hållbarhetsarbete.

GRI

Global Reporting Initiative (GRI) är ett frivilligt regelverk som fastställer principer och indikatorer för att mäta och rapportera ekonomiska, miljömässiga och sociala resultat. Denna rapport har upprättats i enlighet med GRI-standardens Corekriterier. Ett mer omfattande GRI-index finns på Scantias webbplats.

www.scania.com/gri-index

Väsentlighetsanalys

Scantias väsentlighetsanalys är en del av företagets starka fokus på ständiga förbättringar. Genom att få kunskap om våra intressenters syn på branschen och på Scania som företag kan vi fokusera på de mest betydelsefulla områdena och förbättra våra samarbeten. Analysen hjälper oss också att fatta rätt beslut och att göra rätt prioriteringar, samtidigt som vi får återkoppling på vår rapportering. Resultatet av detta års undersökning påvisar att våra fokusområden ligger i linje med våra intressenters förväntningar. En beskrivning av vår väsentlighetsanalys finns på:

www.scania.com/materiality

Hållbarhetsredovisning i enlighet med årsredovisningslagen

Alla Scantias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter i världen omfattas av denna rapport.

Nedan redovisas var du hittar de obligatoriska bitarna för en hållbarhetsrapport i enlighet med den svenska årsredovisningslagen.

Hållbarhet är en integrerad del av Scantias arbete. Läs mer om hur vi integrerar det i vår affärsmodell, hur vi jobbar med risker och hur vi följer upp och mäter våra framsteg inom de olika områdena genom nyckeltal:

Scantias affärsmodell	4
Hållbarhetsrisker	32–35, 45–51
Hållbarhetsnyckeltal	132–135
Läs mer om hur vi jobbar genom styrning och policyer inom följande områden:	
Miljö	10, 14–15, 32–35, 132–133
Medarbetare	30–31, 42–43, 134–135
Socialt ansvarstagande	30–31, 32–35, 134–135
Mänskliga rättigheter	32–35, 134
Anti-korruption	135

Revisorernas yttrande avseende hållbarhetsrapporten

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

Uppdrag och ansvarsfördelning

Styrelsen ansvarar för att den lagstadgade hållbarhetsredovisningen på sidan 136 har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

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

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg 20 mars 2020
PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson
Auktoriserad revisor
Ansvarig revisor

Björn Irlé
Auktoriserad revisor

FINANSIELL INFORMATION

Finansiell information

På Scaniakoncernens webbplats, www.scania.com, är det enkelt att följa bolagets utveckling under året. På webbplatsen finns statistik över lastbilsregistreringar, nyckeltal med mera.

Du kan också prenumerera på finansiella rapporter och pressmeddelanden via e-post.

www.scania.com/subscribe-financial-reports

Kontakt

Du är 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
15187 Södertälje
Sverige

OM RAPPORTEN

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2019 och innefattar en översikt av Scanias affär och verksamhet. Den är upprättad i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI) riktlinjer för hållbarhetsredovisning. Alla Scanias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter i världen omfattas.

I den här rapporten kombineras finansiell och icke-finansiell (social- och miljömässig) information och inspiration har hämtats från det internationella ramverket för integrerad rapportering (IR).

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 58-120 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna 40-57 och sidan 121.

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.

