



SCANIA 2020

Års- och hållbarhetsredovisning



HÖJDPUNKTER 2020

Utbrottet av covid-19 markerade början på ett turbulent år för Scania, vilket gav störningar som saknar motstycke, men också stora framgångar. Viktiga milstolpar 2020 inkluderade introduktionen av vår första helelektriska lastbil och den officiella lanseringen av två vetenskapligt baserade klimatmål.



Scania vinner Green Truck Award för fjärde året i rad

För fjärde året i rad vann Scania det prestigefyllda tyska Green Truck Award för mest bränsleeffektiva lastbil.

100 %

Våra tio stora produktionsanläggningar världen över drivs nu av fossilfri el och vi uppnådde därmed vårt mål för 2020.

Vetenskapligt baserade klimatmål godkänns

Scania är den första tillverkaren av tunga kommersiella fordon vars långtgående klimatmål officiellt godkänns av Science Based Target initiative (SBTi). Med de ambitiösa målen åtar vi oss att avsevärt minska koldioxidutsläppen, inte bara från vår egen verksamhet utan också från våra kunders fordon medan de är i bruk.



Partnerskap tar autonoma transporter ett steg närmare

I december började de första av Scantias självkörande testlastbilar köra på allmänna vägar tack vare ett nytt partnerskap mellan TRATON GROUP och det amerikanska teknikföretaget TuSimple. Genom partnerskapet driver Scania och TuSimple en autonom hubb-till-hubb-rutt i Sverige med Scania-lastbilar utrustade med TuSimples teknik. Lastbilarna kommer att användas i Scania Transportlaboratoriums regelbundna godstransporter för Scantias produktion.

Ny produktionsanläggning i Kina

Scania initierade etableringen av en helägd anläggning för produktion av lastbilar i Jinagsu-provinsen, nordväst om Shanghai, det senaste steget i vår strategi att växa i Kina. Produktionen beräknas starta i början av 2022.

Gröna obligationer: investering i hållbara transporter

Scania släppte framgångsrikt ett ramverk för gröna obligationer för att bjuda in investerare att delta i resan mot ett hållbart transportsystem. Intäkterna från obligationerna kommer uteslutande att kanaliseras till framtidens transportlösningar.



FÖRSTA HELELEKTRISKA LASTBILEN LANSEERAD

I september tog Scania ett betydande steg framåt i vår elektrifieringsresa med lanseringen av den första kommersiellt tillgängliga helelektriska lastbilen. Den högpresterande lastbilen är konstruerad för stadsapplikationer och har en räckvidd på upp till 250 km med full laddning.

Först ut i det nya utbudet av drivlinor: Scantias nya V8

Scania introducerade sitt nya utbud av V8-motorer, vilka erbjuder rekordhög effektivitet och väsentligt förbättrad bränsleeffektivitet, i synnerhet med den nya växellådan G33 i drivlinan. Det snabbaste sättet att öka transporteffektiviteten är genom längre och tyngre lastbilsekipage. För vissa applikationer erbjuder en lastbil med V8-motor den bästa totala driftsekonomi och en mycket gynnsam beräkning av CO₂ per ton, särskilt om den körs på förnybara bränslen.



STÖD TILL SAMHÄLLET UNDER PANDEMIN

Under 2020 när covid-19 svepte över världen har Scaniamedarbetare på alla marknader gjort insatser utöver det vanliga för att hålla lastbilar rullande. De har inte bara sett till att livsviktiga leveranskedjor fungerat, utan även ställt sin tid och sitt kunnande till förfogande för samhällskritiska funktioner såsom sjukhus när dessa gått på knäna.

Bland Scantias personal finns bred färdighet och kunskap. Under pandemin har medarbetarna visat enormt engagemang och prov på initiativförmåga när de ryckt in där samhället behövt dem som mest, såväl i sina ordinarie yrkesroller som i nya arbetsuppgifter till stöd för viktiga samhällsfunktioner. Här berättar vi om några av de många exemplen på extraordinära insatser.



Hålla lastbilar rullande

Många av Scantias kunder stöder viktiga samhällsfunktioner, såsom kritiska leveranser av mat och medicin till behövande. Kunderna förlitar sig på Scantias nät av verkstäder runtom i världen för att hålla lastbilarna rullande. Scania beslutade tidigt att göra allt för att hålla verkstäderna öppna och därmed kunna fortsätta stödja kunderna under nedstängningarna i samband med covid-19.

Utöver rutiner för social distansering har Scania vidtagit flera åtgärder för att hålla såväl förare som verkstadspersonal säkra, däribland omfattande rutiner för desinficering och krav på servicetekniker att använda handskar och ansiktsmask under allt arbete.

Skyddsutrustning till vårdpersonal

När covid-19-pandemin nådde Europa i mars 2020 stod Sveriges vårdssystem inför en utmaning utan motstycke. På exempelvis Karolinska Universitets-sjukhuset i Stockholm rådde plötsligt allvarlig brist på skyddsutrustning. Som en ledare inom logistik såg Scania en möjlighet att bidra och inledde ett samarbete med Karolinska där Scania hjälpte till med inköp och logistik.

Från en nyinrättad ledningscentral på sjukhuset säkerställde medarbetare från Scania, tillsammans med Scania Transportlaboratorium, att masker, visir, förkläden och desinficeringsmedel fanns tillgängliga för läkare och sjuksköterskor.

I Stockholmsregionen bidrog Scania också med lastbilslöp som fungerade som mobila provtagningsstationer för vårdsoökande. När provtagningen kan hållas utanför sjukhusbyggnaden minskar risken för spridning av infektioner bland patienter och vårdpersonal.



Lösa respiratorbristen

När covid-19 spreds över världen våren 2020 började sjukhusen bli överbelastade av ett växande antal akutpatienter. Bristen på respiratorer var akut och därför behövde det svenska medicinteknikföretaget Getinge, med en fjärdedel av världsmarknaden, snabbt öka sin produktion.

Eftersom produktionen i Södertälje stod still på grund av komponentbrist erbjöd sig Scania att låna ut 40 kunniga medarbetare som kunde hjälpa Getinge att snabbt öka produktionstakten. Inom sex månader hade Getinge med Scantias hjälp nått produktionsmålet 30 000 respiratorer, en tredubbling jämfört med normala 10 000.



För att avhjälpa bristen på medicinsk utrustning i den allmänna sjukvården i Brasilien startade fordonstillverkare en arbetsgrupp med uppgift att reparera omkring 3 600 respiratorer som fanns i landet. Scania bidrog till projektet med frivilliga underhållstekniker och medarbetare från andra delar av företaget i en tvärfunktionell insats.

El till sjukhus

I Argentina ökade belastningen på sjukhusen stadigt efter utbrottet av covid-19. För att avlasta vårdsystemet byggdes snabbt tre nya sjukhus i Buenos Aires, med elförsörjning från kraftfulla generatorer utrustade med Scania-motorer.

Två av de nya sjukhusen är uteslutande till för covid-19-patienter som saknar sjukförsäkring. Tillsammans kan de tre sjukhusen behandla mer än 200 covid-19-patienter samtidigt.

Hjälp till förare

Covid-19 påträffades för första gången i den kinesiska provinsen Hubei och snart därefter var regionens sjukhus i akut behov av hjälp. Många lastbilsförare ställde frivilligt upp för att leverera livsviktig medicinsk utrustning.

Scania i Kina har bidragit genom att förse förare med skyddsutrustning såsom ansiktsmasker och handdesinficeringsmedel via återförsäljarnätet. Utöver det har alla Scaniafordon som deltagit i hjälparbetet i Hubei haft tillgång till gratis underhåll och kontroller och eventuella assistansavgifter har avskrivits. Förare har också kunnat få sin lastbil tvättad utan extra kostnad.

När många vägkrogar och -kaféer varit nedstängda har det varit svårt för förare att ens kunna köpa sig ett mål mat. I Brasilien har Scania försett förare med måltider genom två större initiativ, dels via verkstadsnätet, dels via en vägkrog vid en av landets huvudleder där Scania under tre månader har serverat 33 500 lastbilsförare. I Storbritannien har Scania använt en utställningstrailer som mobilt kafé, med gratis förfriskningar för förare som hjälper till att hålla samhället igång.

INNEHÅLL



01

Vår verksamhet

2020 i siffror	05
Scania i korthet 2020	06
Så skapar Scania värde	08
VD-ord	10



02

Att driva omställningen

Krafterna som formar hållbara transporter	12
Strategin för att leda omställningen	14
Vetenskapligt baserade koldioxidmål	15
Scanias elektrifieringsresa	17
Partnerskap för hållbara transporter	19



03

Våra kundlösningar

Hållbara transportlösningar	20
Städer	21
Industrier	23
Logistik	26



04

En verksamhet i utveckling

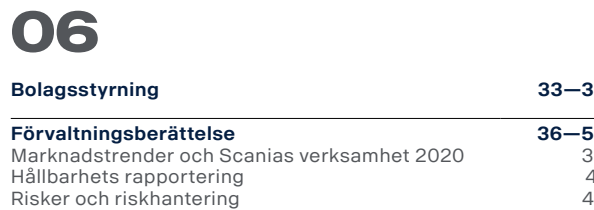
Möjlighet att förändra världen	27
Våra medarbetare är framtiden	29



05

Så jobbar vi med hållbarhet

Vårt engagemang för hållbarhet driver utvecklingen	31
Så hanterar vi vår påverkan	32



06

Bolagsstyrning

33–35

Förvaltningsberättelse

36–56

Marknadstrender och Scanias verksamhet 2020	36
Hållbarhetsrapportering	41
Risker och riskhantering	42
Risköversikt	44
Styrelse	51
Verkställande ledning	54
Koncernens ekonomiska översikt	55

07

Finansiella rapporter

Koncernens resultaträkningar	58
Koncernens balansräkningar	59
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	60
Koncernens kassaflödesanalyser	61
Koncernens noter	62
Moderbolaget Scania AB, räkningar	117
Moderbolaget Scania AB, noter	119
Förslag till vinstdisposition	120
Revisionsberättelse	121
Nyckeltal	125
Definitioner	128
Flerårsöversikt	129

08

Hållbarhetsnyckeltal

133

Hållbarhetsindex

142

Finansiell information

143

Om rapporten

143



Scaniakoncernens formella finansiella rapporter återfinns på sidorna 36–120 och revideras av Scanias revisorer.

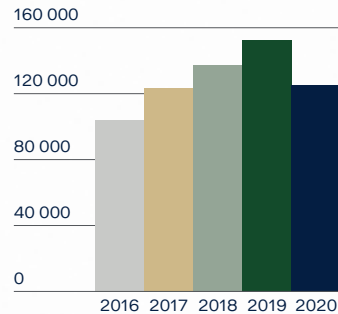
2020 I SIFFROR

Trots att Scania påverkades svårt av den globala pandemin lyckades vi ta oss igenom 2020 med ett starkt underliggande resultat.

Nettoomsättning

125 125

MSEK

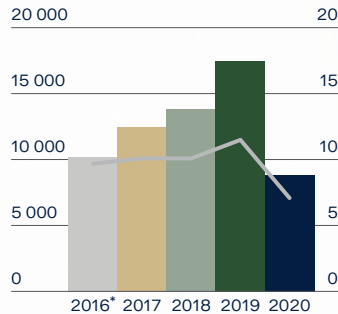


Scanias nettoomsättning påverkades negativt av kraftigt minskade fordonsvolymer medan försäljningen av tjänster och motorer var på en fortsatt hög nivå.

Rörelseresultat

8 887

Rörelseresultat MSEK — Rörelsemarginal %



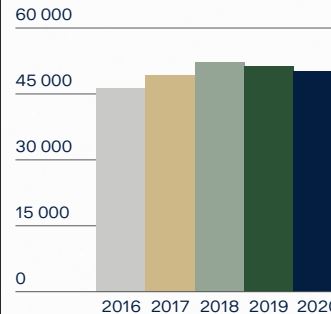
Rörelseresultatet påverkades negativt av en minskad försäljningsvolym men effekten dämpades av omfattande kostnadsbesparingar.

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

Antal anställda

50 011

Antal

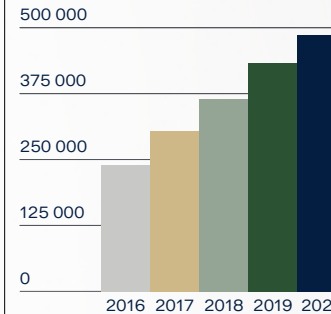


Scanias totala antal anställda minskade under 2020 som en del av kostnadsbesparingarna på grund av pandemin.

Uppkopplade Scaniafordon

485 693

Antal (ackumulerat)



Antalet uppkopplade fordon ökade stadigt. 57 procent av Scanias 10-åriga rullande vagnpark av lastbilar och bussar är nu uppkopplad.

SCANIA I KORTHET 2020

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*	18 %
● Europa	55 %
● Afrika och Oceanien	6 %
● Eurasien	8 %
● Asien	13 %

66 899 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 mobilitetsutmaningar i städerna.

Försäljning och leveranser



● Amerika*	42 %
● Europa	35 %
● Afrika och Oceanien	10 %
● Eurasien	2 %
● Asien	11 %

5 186 ENHETER



Power solutions

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	22 %
● Europa	35 %
● Afrika och Oceanien	3 %
● Eurasien	2 %
● Asien	38 %

10 991 ENHETER



Service

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

Försäljning



● Amerika	9 %
● Europa	72 %
● Afrika och Oceanien	6 %
● Eurasien	3 %
● Asien	10 %

MSEK 27 132



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	59 %
● Nya bussar	3 %
● Begagnade fordon	21 %
● Övrigt	17 %

41 704 ENHETER

* Avser Latinamerika.

SCANIA I KORTHET 2020, FORTS.

Scania har 50 000 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.

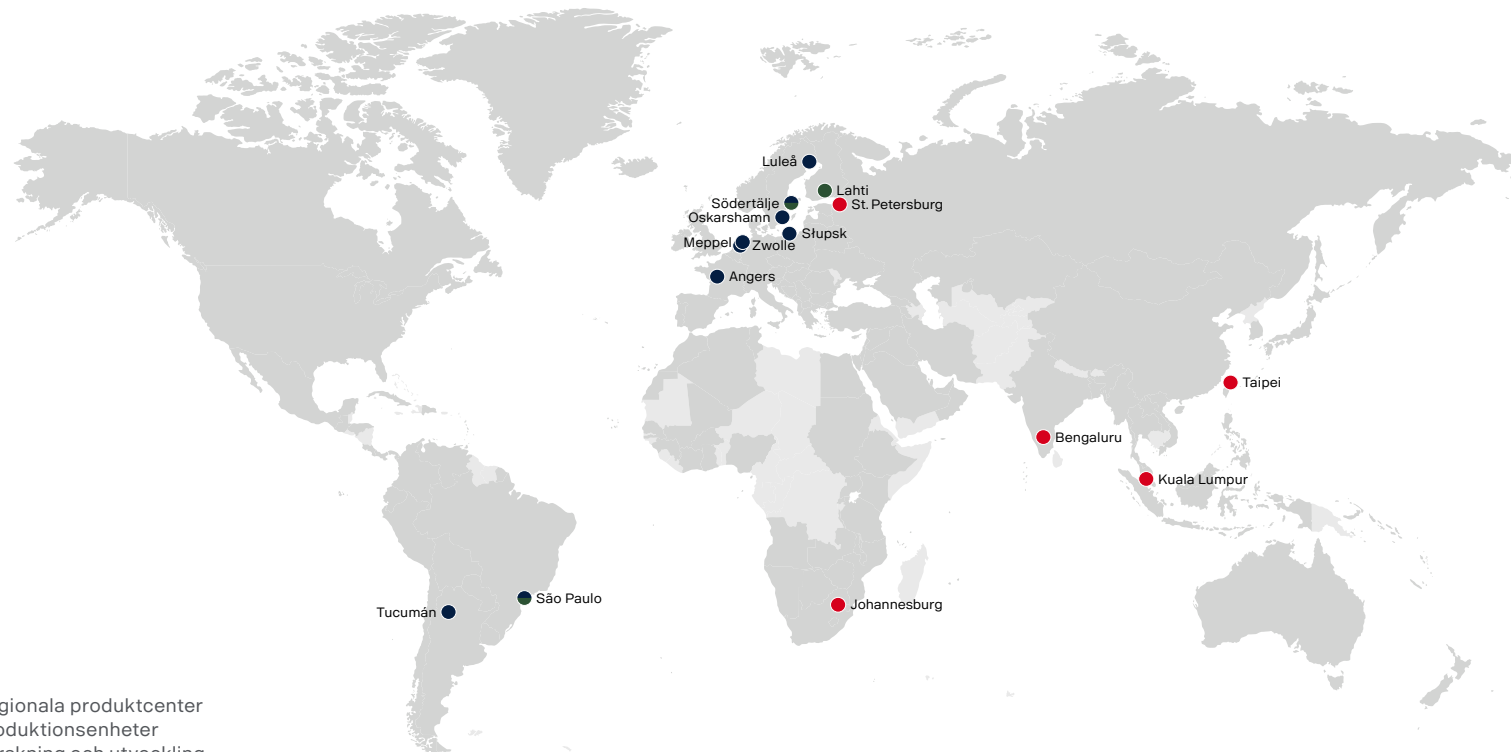
Forskning och utveckling är koncentrerad till Sverige. Produktion sker i Europa och Latinamerika i anläggningar som globalt kan utbyta både komponenter och kompletta fordon. Vi har dessutom regionala produktcenter i Afrika, Asien och Eurasien.

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 aktör.

Nettoomsättning



● Lastbilar	58 %
● Bussar	8 %
● Power solutions	2 %
● Serviceprodukter	22 %
● Begnade fordon	7 %
● Övrigt	3 %



SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE

Genom att tillhandahålla alltmer hållbara transportlösningar skapar Scania värde som består under produkternas hela livscykel och kommer alla intressenter till del – från kunderna till samhället i stort.

VÅRT SYFTE

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

Att skapa värde genom att leda omställningen till ett hållbart transportsystem är vårt syfte som företag. Vi strävar efter att skapa värde i varje del av produkternas livscykel genom att maximera den positiva inverkan från Scanias verksamhet och produkter, samtidigt som vi minimerar den negativa.

När vi skapar värde utgår vi från Scanias affärsmodell, som anger att vår framgång är beroende av att vi levererar bestående värde för kunderna. Det understryks också av vår djupt rotade företagskultur med kärnvärden och principer som vägleder oss i beslut och handling. Vi kallar det The Scania Way.

Vår affärsmodell

Öka kundens intäkter –
minska kundens kostnader



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

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

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

+ Läs om vår affärsmodell

Våra produkters livscykel

Vi skapar värde och hanterar vår påverkan under produkternas hela livscykel.



+ Läs om våra produkters livscykel

Värde för våra intressenter

Kunder

Våra transportlösningar hjälper kunderna att skapa lönsamma och hållbara verksamheter genom att maximera fordonens tillgänglighet och effektivitet, sänka driftkostnaderna och utsläppen och därmed minska miljöpåverkan.

Medarbetare

Vi belönar våra medarbetare för deras arbete och erbjuder en inspirerande, målinriktad, säker och inkluderande arbetsmiljö där alla får möjlighet att bidra och göra sitt bästa.

Leverantörer

Våra inköp skapar ekonomiskt värde och affärsmöjligheter, samtidigt som de bidrar till bättre arbetsförhållanden och miljöhänsyn i leveranskedjan.

Ägare och långivare

Vi kombinerar tillväxt med lönsamhet och skapar positiva kassaflöden för våra ägare och långivare.

Samhället

Effektiva transportflöden bidrar till social och ekonomisk tillväxt. Våra lösningar minskar transporterens miljöpåverkan och förbättrar mobiliteten, samtidigt som de ger upphov till arbetstillfällen och investeringar.

+ Läs om värdet för våra intressenter

SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE, FORTS.

Vår framgång bygger på egenskaper som är unika för Scania. Tillsammans utgör de plattformen ifrån vilken vi levererar värde till Scantias intressenter.

Vår affärsmodell

Vårt värdeskapande utgår från Scantias affärsmodell, som i grunden handlar om att sätta kunden i centrum i allt vi gör. Värde för kunden skapar värde för Scania. Det är bara genom att säkra kundernas lönsamhet som vi kan säkra vår egen. Detta gör vi i en ansvarsfull process där vi identifierar och hanterar påverkan i hela vår värdekedja.

Helhetssyn

För att kunna bidra till kundernas framgång behöver vi först ha god inblick i deras verksamhet. Vi arbetar nära kunderna för att få en helhetssyn, inte bara över deras transportbehov, utan också över deras kunder, det vill säga köparna av transporttjänster. Genom att kombinera denna helhetssyn med en detaljerad kunskap om transportflödet i olika branscher kan vi utforma lösningar som är skräddarsydda för varje kunds behov.

Skräddarsydda lösningar

Våra transportlösningar anpassas för varje kunds verksamhet, för att öka deras lönsamhet och minska kostnaderna. Målet är att eliminera slöseri och ineffektivitet i hela transportflödet, med lösningar som skräddarsys utifrån

våra tre pelare för hållbara transporter: energieffektivitet, förnybara bränslen och elektrifiering samt smarta och säkra transporter (se sidan 20).

Partnerskap

För att kunna skapa värde med hjälp av skräddarsydda lösningar krävs nära dialog med kunderna, baserad på tillit och ofta långsiktiga relationer. Partnerskap med intressenter från olika delar av ekosystemet för transporter och logistik är också en viktig del av strategin för att leda omställningen till hållbara transporter. Se sidan 19 om våra partnerskap i ekosystemet.

Vår företagskultur: The Scania Way

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

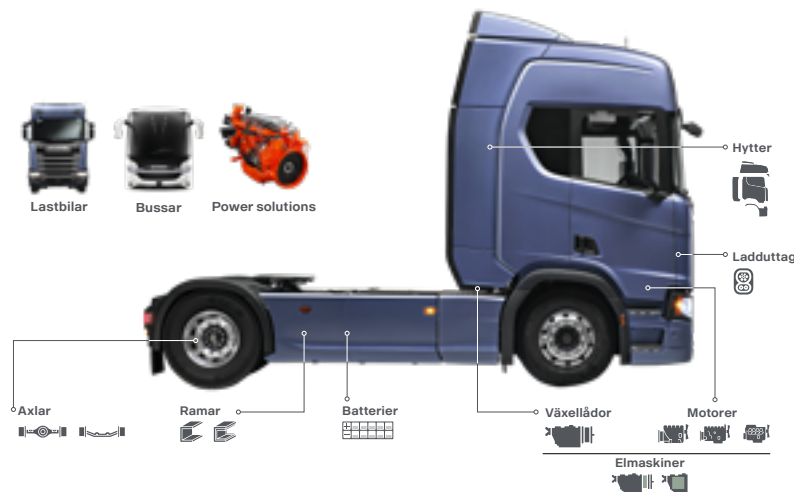
Våra sex kärnvärden:

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

+ Läs om The Scania Way

Våra framgångsfaktorer

Genom åren har vi utvecklat ett antal unika kunderbjudanden och arbetssätt som ger oss viktiga konkurrensfördelar och skapar ökat värde för våra kunder.



+ Läs om vårt modulsysteem

Vårt modulsysteem

Våra skräddarsydda transportlösningar bygger på Scantias modulsysteem. Hela produktutbudet är moduluppbyggt och består av gemensamma gränssnitt som gör det möjligt att fritt kombinera delar med olika prestanda och egenskaper. Det gör att vi snabbt och enkelt kan skapa optimerade lösningar för olika kundbehov, användningsområden och marknader, till exempel genom att anpassa lastkapacitet eller motoreffekt.

Modulariseringen ger oss ett effektivt och flexibelt produktionssystem, där vi på kort tid kan introducera nya tekniska lösningar, ta dem till marknaden och snabbt skala

upp produktionen. Även våra hybrid- och batterifordon ingår i modulsysteem och använder samma beprövade komponenter som resten av Scantias produktprogram, kända för sin slitstyrka och driftsäkerhet. Samma modultänkande som för fordon och hårdvara använder vi för tjänster och mjukvara.

Vårt servicenät

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

Uppkopplade fordon

Scania har idag omkring 490 000 uppkopplade fordon, motsvarande 57 procent av vår 10-åriga rullande vagnpark, och antalet ökar snabbt. Detta ger oss detaljerad realtidsdata om fordonens prestanda, förarnas körsätt och kundernas transportflöden, vilket hjälper vårt servicenät att förbättra sitt erbjudande. Det ger oss också möjlighet att utveckla avancerade säljverktyg och smarta tjänster som sänker bränsleförbrukningen, maximerar tillgängligheten och ökar effektiviteten.

I takt med utvecklingen av ny transportteknik kommer vårt datadrivna servicenät att spela en allt större roll i värdeskapandet för kunderna.

VD-ORD: TID FÖR DJÄRVA BESLUT



2020 har varit ett år olikt alla andra. Vi hanterade påfrestningarna från pandemin och höll fokus på vårt syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Under ett år präglad av en förödande pandemi som skakat hela världen har vi kämpat framgångsrikt. Gång på gång har jag sett medarbetare visa prov på enastående mod och initiativförmåga under 2020. Jag är stolt över att företaget så snabbt slöt upp för att svara på krisen. Det visar vilka vi är: ett storföretag med familjekänsla.

Om det inte redan var uppenbart har pandemin gjort klart att transporter verkligen fungerar som samhällets blodomlopp. När den första vågen av nedstängningar satte in prioriterade vi att hålla våra kunder på vägen och att säkerställa att kritisk medicin, utrustning och mat kunde levereras till sjukhus och butiker. Scantias medarbetare har också visat en fantastisk vilja att hjälpa till i samhället på många olika sätt.

Vi prioriterade förstås också att hantera konsekvenserna för vår egen verksamhet och ekonomi. Här blev vi hjälpta av stödpaket i flera länder och kunde permittera en stor del av vår personal under den finansiellt svåraste tiden. Situationen var dock så allvarlig att vi också tvingades fatta det smärtsamma beslutet att minska vår personalstyrka radikalt.

En stor del av verksamheten stod stilla under pandemins första månader. Inom ett fåtal områden, till exempel hållbara lösningar och elektrifiering, fortskred arbetet och därmed omvandlingen av vårt företag i hög takt. Digitaliseringen av vår affär har ökat kraftigt under pandemin, bland annat i kontakten med kunder, vilket återspeglas i den ökade andelen digital försäljning.

Trots de enorma utmaningarna under 2020 gick vi in i 2021 bättre rustade än någonsin att ta oss an framtiden. När vi stänger böckerna för året har vi fortfarande den gula ledartröjan på oss och målet att leda omställningen till hållbara transporter ligger fast.

Början på en ny era

2020 var också betydelsefullt för Scania eftersom det var slutåret för den strategi vi antog för att stärka inriktningen på tillväxt. Tittar man på vår ökande marknadsandel, totala försäljningsvolym och tjänsteförsäljning blir det tydligt att vi har gjort stora framsteg. Vårt fokus på digitalisering och hållbarhet var också viktigt. Det har gett oss en grund att bygga på när vi riktar uppmärksamheten mot framtiden och en ny strategisk era.

Vi befinner oss i en tidsålder med omvälvande förändringar, då fordonsbranschen genomgår sin största omställning någonsin. Elektrifiering och autonom teknik omstöper vår bransch och ger upphov till nya intressanta affärsmöjligheter. Vi kommer att bearbeta vår affärsmodell i nära samarbete med befintliga och nya kunder, så att vi kan utnyttja dessa möjligheter att driva vår tillväxt. En nyckelprioritering framöver är att övergå från att utveckla produkter och tjänster till att ta fram lösningar.

Som alltid beror vår framgång först och främst på våra medarbetare. Det blir allt viktigare att säkra mångfalden av talanger och perspektiv, och att dra full nytta av kunskaper och erfarenheter hos varje individ i vårt företag. I omställningsarbetet har vi nu nått milstolpen att fler av våra ingenjörer arbetar med utveckling av mjukvara än hårdvara. Vi har också lyckats attrahera några av världens största talanger, bland annat inom elektrifiering och autonoma lösningar. För mig är det ett bevis för hur spännande det är att jobba i transportbranschen just nu.

Vårt team och vårt fokus gör mig hoppfull inför framtiden. Min förhoppning är att Scania ska vara ett globalt föredöme inte bara för hur man ställer om ett företag, utan en hel bransch.

VD-ORD: TID FÖR DJÄRVA BESLUT, FORTS.

Vetenskapligt baserade mål: vår ledstjärna

I maj 2020 blev vi världens första tillverkare av tunga nyttofordon att få klimatmål formellt godkända av Science Based Targets initiative. Målen omfattar en halvering av koldioxidutsläppen från vår egen verksamhet från 2015 till 2025 och en 20-procentig minskning av koldioxidutsläppen från våra lastbilar och bussar när de används. De senare utgör mer än 90 procent av Scania miljöpåverkan. Vi når målen genom att arbeta nära våra kunder, fokusera på energieffektivitet i konventionella drivlinor och öka andelen biobränsle, vilket ger både direkt effekt och retroaktiv effekt på den befintliga vagnparken, samtidigt som vi trappar upp försäljningen av elfordon.

Klimatmålen genomsyrar nu de dagliga besluten i hela företaget. De utgör en grundläggande del av vår strategi och våra affärsmål. De är våra ledstjärnor – riktmärken som tydligt visar vilken väg vi ska välja.

Klimatmålen genomsyrar nu de dagliga besluten i hela företaget. De utgör en grundläggande del av vår strategi och våra affärsmål. De är våra ledstjärnor – riktmärken som tydligt visar vilken väg vi ska välja.

Strategiska milstolpar

Under året nådde vi en milstolpe på vägen mot elektrifiering i och med marknadsintroduktionen av vårt första serieproducerade elektriska lastbilsprogram, vilket kommer att vara viktigt för arbetet med att minska våra produkters koldioxidutsläpp. Som förberedelse för en ökad försäljning av elfordon har vi gjort stora investeringar på batteriområdet, bland annat i en monteringsanläggning för batterier, ett batterilaboratorium och i samarbetet med Northvolt.

Under 2020 fattade vi också det historiska beslutet att bygga upp en egen industriell verksamhet i Kina. Det här tillfället att förvärva ett bolag med produktionsrättigheter i Kina är unik, då historiskt har utländska bolag huvudsakligen kunnat bedriva verksamhet i Kina enbart via samriskbolag med lokala tillverkare. Utöver att Kina är världens enskilt största marknad för nyttofordon är Kina även i framkant när det gäller teknikutveckling. Vår närvaro där kommer ge oss ökad tillgång till den ledande expertisen inom områdena elektrifierade och autonoma fordon. Strategin i Kina är densamma som på andra marknader, att fokusera på hållbara transporter och vi kommer kunna bidra med vår expertis: effektivitet och hållbarhet i transportsystemet.

Samarbete för förändring

För att åstadkomma ett hållbart transportsystem krävs djärva beslut, stora investeringar och politisk vilja. Initiativ som European Green Deal banar väg för en ekonomi med låga koldioxidutsläpp, där hållbara transporter är en avgörande komponent. På nationell nivå behöver vi också säkerställa att vi inte hämmas av långa beslutsprocesser.

Investerare har nu snabbt att börja prioritera hållbarhet och väga in klimatförändring i investeringsbesluten. Det är en mycket positiv utveckling som syns inte minst i det stora intresset för våra gröna obligationer, vars ramverk fastställdes i september.

Företag måste också själva driva på omställningen. Under året har vi sett vår egen bransch ta ett viktigt steg. I ett unikt åtagande har alla lastbilstillverkare i den europeiska branschorganisationen för nyttofordon, ACEA, lovat att sluta sälja fordon som går på fossilbränsle senast år 2040. Åtagandet ligger i linje med Parisavtalet och är framtaget på vetenskaplig grund i samråd med Potsdam Institute for Climate Impact Research. För mig visar det att konkurrenter förenas i en gemensam agenda för planetens bästa.

Ett annat sådant exempel är CEO Alliance, där Scania har gått samman med elva andra europeiska företag från vitt skilda branscher för att leda omställningen till en framtid utan koldioxidutsläpp och ett mer motståndskraftigt Europa.

Initiativ som dessa gör att vi kan använda vår plattform, skapa handlingskraftiga allianser, höja rösten gemensamt och påverka beslutsfattande genom att förorda förändringar som möjliggör ett hållbart transportsystem.

Det är upp till oss

De senaste åren har vi gynnats av en relativt stabil affärsmiljö. Nu har vår värld blivit betydligt mer oförutsägbar och vi kan förvänta oss stora, omvälvande förändringar framöver. För att ta oss fram i denna nya verklighet behöver vi vara beredda att utforska nya arbetssätt och nya sätt att skapa värde för kunderna.

Den goda nyheten är att vi redan har de flesta verktyg vi behöver för att lyckas. Vi har rätt teknik, ett starkt varumärke,

närhet till kunderna och fantastiska människor i Scaniafamiljen. Och vi har sedan länge ett uttalat syfte som nu har utvecklats till en enastående affärstillgång.

Vårt sätt att ta oss an 2020 visar att vi har vad som krävs. Vi anpassade oss snabbt, samtidigt som vi höll fast vid våra värden. Hela teamet fattade djärva beslut och det hjälpte oss genom ett svårt år. Jag har haft en fantastisk resa på Scania och jag är stolt över vad vi har uträttat. Min resa fortsätter nu med ett annat bolag men jag vet att Scaniateamet kommer fortsätta driva skiftet och förändra världen till det bättre. Alla byggstenar ligger på plats och Scaniafamiljen kommer att se till att det händer!

Henrik Henriksson
VD och koncernchef, Scania

KRAFTERNA SOM FORMAR HÅLLBARA TRANSPORTER

Klimatkris, urbanisering och teknisk omvälvning – tre krafter som driver den hållbara transportrevolutionen.

Vi lever i en mer föränderlig tid än någonsin. Kaoset som covid-19 orsakat är bara ett exempel på de många utmaningar världen står inför, alltifrån ökande social ojämlikhet till hotet från klimatförändringen. Det politiska landskapet är också instabilt, med populism och nationalism som förändrar många länder. Samtidigt kommer globala initiativ såsom EU-kommissionens gröna giv (European Green Deal) som påskyndar omställningen till en hållbar ekonomi med låga koldioxidutsläpp.

Bland dessa globala krafter är det främst tre som bidrar till att omforma transportbranschen.

GLOBALA KRAFTER



Minskade koldioxidutsläpp

Den tilltagande klimatkrisen utgör ett allvarligt hot mot planetens ekosystem och mot samhället. Transportsektorn är en av världens största energiförbrukare och står för 23 procent av de energi-relaterade utsläppen av växthusgaser och 18 procent av alla utsläpp som människan förorsakar globalt.

För att uppnå Parisavtalets mål och undvika katastrofala ökningar av temperaturen på jorden krävs kraftfulla insatser från såväl myndigheter som näringsliv för att minska transportsektorns koldioxidutsläpp. Omställningen behöver också komma hela samhället till nytta, utan att någon åsidosätts, i enlighet med FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling.

Allteftersom medvetenheten ökar och lagstiftning och policyer om koldioxidutsläpp kommer på plats ökar också efterfrågan på renare, fossilfria transportsätt från både transportörer och transportköpare.



Urbanisering

Urbaniseringen sker snabbare än någonsin och ytterligare 2,5 miljarder människor förväntas bo i städer år 2050.

Befolkningstillväxten överstiger med bred marginal tillväxten av kollektiva färdmedel. När städerna blir större och trängre ökar belastningen på transportsystemen, vilket kan leda till sämre luftkvalitet och andra hälso- och miljörisker såsom buller och trafikolyckor. Tillgången till transporter kan försämras, vilket särskilt drabbar människor i utsatta grupper.

Urbaniseringen ställer krav på en flexibel infrastruktur och lösningar som säkerställer transportmöjligheterna för människor och gods, så att framtidens städer är sunda, säkra, inkluderande och angenäma att bo i.



Digitalisering

Vi genomlever nu den fjärde industriella revolutionen, en period med drastiska och omvälvande tekniska förändringar där digitala trender såsom sakernas internet (IoT, Internet of Things), robotteknik, virtuell verklighet och artificiell intelligens förändrar vårt sätt att leva och arbeta.

Digitaliseringen förändrar transportbranschens affärsmodeller i och med att produkter, produktionsprocesser och leveranskedjor blir mer sammankopplade. Ny teknik driver fram innovationer och skapar nya möjligheter, men även risker vad gäller personlig integritet och etik i värdekedjan.

+ Källor: [Sustainable Mobility for All](#), [FN:s Agenda 2030](#), [Förenta Nationerna](#)

HÅLLBARA TRANSPORTER

De globala krafterna gör efterfrågan på hållbara transporter alltmer akut – transporter som är rena, säkra, effektiva, tillgängliga och pålitliga. Krafterna avgör också vilka verktyg och tekniker transportbranschen behöver för att möta dessa behov. Fyra tekniker utmärker sig som särskilt pådrivande i omställningen till ett hållbart transportsystem: autonomi, uppkoppling, elektrifiering och förnybara bränslen.

KRAFTERNA SOM FORMAR HÅLLBARA TRANSPORTER, FORTS.

TRANSPORTTEKNIK



Autonomi

Den snabba teknikutvecklingen inom bland annat artificiell intelligens har banat väg för självkörande fordon.

Automatisering har stor potential att ändra förutsättningarna för mobilitet. I framtiden kommer självkörande lastbilar att i grunden förändra de tunga godstransporterna och logistikflödena och möjliggöra längre transporter utan avbrott, vilket väsentligt ökar produktiviteten för transportföretaget. Säkerheten är också en viktig faktor – med autonoma fordon behöver transportörer inte använda mänskliga förare i riskfyllda miljöer såsom gruvor och stora logistikterminaler.

Automatiserade fordon kan revolutionera även persontransporterna genom att minska trängseln och förbättra tillgängligheten. Det skulle göra städerna både säkrare och angenämare att bo i.

Denna omställning pågår redan. Många logistikcentra, hamnar och gruvor runtom i världen går helt eller delvis över till autonomi. Provm med högautomatiserade fordon och automatiserade minibussar pågår i stadskärnor och förorter i flera europeiska städer.



Uppkoppling

I och med digitaliseringen ökar mängden uppkopplade fordon kraftigt – fordon som hela tiden alstrar och skickar data. Uppkoppling är en av nycklarna till autonoma transporter eftersom det gör att fordonen kan kommunicera både med varandra och den omgivande infrastrukturen, vilket bidrar till smartare och mer effektiva transporter.

Uppkoppling ger också fördelar för logistiken. Data i realtid gör att både brukare och tillverkare med hög precision kan spåra hur fordon används och presterar, vilket möjliggör effektiva logistikflöden och högre fyllnadsgrad. Underhållstillfällena och tillgängligheten kan optimeras, bränsleförbrukningen minskas och driften som helhet effektiviseras.



Elektrifiering

Elektrifiering är avgörande för ett hållbart, koldioxidsnålt transportsystem. Elfordon går rent och tyst, utan att släppa ut vare sig partiklar eller kväveoxider (NOx) och ger mycket lägre totala koldioxidutsläpp förutsatt att elen produceras fossilfritt. Batteritekniken förbättras i rask takt och utveckling pågår också av annan ny teknik såsom bränsleceller.

Elektrifieringen innebär stora fördelar för klimatet och luftkvaliteten, men ställer också nya krav. Försörjningskedjan för råvaror till batterier är en känslig punkt med följdrisker för både miljön och mänskliga rättigheter – risker som måste hanteras om hållbarheten ska bibehållas.

En omfattande övergång till elektrifierade fordon kräver en infrastruktur med lösningar för laddning. Transportbranschen måste aktivt hjälpa till att bygga upp denna infrastruktur i samarbete med specialiserade leverantörer av infrastruktur, elproducenter och myndigheter.



Förnybara bränslen

Hållbara transporter är beroende av hållbar energi. Elektrifiering är en viktig förutsättning, men studier såsom The Pathways Study (se sidan 19) visar att förnybara bränslen behövs för att minska koldioxidutsläppen här och nu, i den takt som krävs enligt Parisavtalet.

Förnybara bränslen såsom biogas och biodiesel, i kombination med effektiva drivlinor med förbränningsmotorer eller tillsammans med elektricitet i hybriddrivlinor, kan minska de totala utsläppen från ett fordon (well-to-wheel) med upp till 90 procent jämfört med fossil diesel.

Eftersom biobränsle kan framställas ur organiskt material, till exempel restprodukter från jordbruket, bidrar de också till en cirkulär energiförsörjning.

En snabbt ökad användning av förnybara bränslen är avgörande för att uppnå de koldioxidminskningar som krävs på kort sikt. Eftersom så gott som alla fordon som rullar på vägarna idag kan köras på biobränsle är den möjliga utsläppsminskningen enorm. Det är också ett kostnadseffektivt sätt att uppnå hållbarhet för transportörerna.

+ Läs om Scantias strategi för hållbara transporter på sidan 14

STRATEGIN FÖR ATT LEDA OMSTÄLLNINGEN

Vår framtidsvision är tydlig och vi har strategin som tar oss dit.

Början på en ny era

Nu stänger vi böckerna för den strategi som har tagit oss till år 2020 och tar nästa steg som ledande i omställningen till hållbara transporter.

Strategin som gällde till 2020 har framgångsrikt kombinerat tillväxt och lönsamhet. Den har också lagt grunden för en omvandling av Scania till ett mer mångsidigt företag vad gäller produkt- och tjänsteutbud, geografisk närvaro, medarbetare och kompetens. Detta ger oss konkurrensfördelar inom viktiga områden när vi nu går vidare.

När affärsklimatet förändras av komplexa globala krafter som omformar vår bransch står vi redo att ta nästa steg. Vi har kartlagt vilka tekniker, geografiska områden och nyckelfaktorer vi behöver investera i för att möjliggöra omställningen och minska våra koldioxidutsläpp i enlighet med eller utöver vad Parisavtalet anger. Vi kommer alltmer att använda autonom, uppkopplad och elektrifierad teknik (ACE, autonomous, connected, electric) och integrera dem i våra tre pelare vilka vi utgår ifrån när erbjuder kundlösningar för hållbara transporter (se sidan 20).

Sedan några år är Scantias syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Nu påskyndar vi omställningen genom att göra hållbarhet till en självklar del av vår strategi för 2025 och därefter. Det gör vi med nya strategiska prioriteringar och vårt arv som en plattform.

Vidareutveckling av affärsmodellen

Vi står inför en mycket komplicerad affärssituation. ACE-tekniken förändrar transportbranschen drastiskt och gör det svårare att förutse vilka våra kunder kommer att vara och hur deras behov ser ut. Vår affärsmo- dell behöver utvecklas i takt med att situationen förändras.

Principen bakom affärsmodellen är att Scantias lönsamhet är beroende av kundernas, vilket kommer att gälla även i framtiden. Elektrifiering och annan ny transportteknik ger nya möjligheter att förbättra lönsamheten.

För att lyckas i detta nya affärsklimat behöver vi anamma ACE-tekniken och utforska och utveckla de nya affärsmöjligheterna den öppnar, samtidigt som vi fortsätter att vara bäst på det som är vår kärnverksamhet idag.

Rätt tankesätt

Vår nya affärssituation kräver ett ifrågasättande tankesätt. Som ledande i transportbranschen måste vi ligga steget före när det gäller tekniska genombrott, lagändringar och andra förändringar på marknaden, och snabbt bli medvetna om risker och möjligheter som uppstår.

Viktigast av allt är att vi fortsätter att lyssna på våra kunder, så att vi kan utveckla rätt produkter och tjänster för deras behov. Det innebär att vi snabbt behöver få ut nya lösningar på marknaden för att se vad som fungerar och sedan vara lika snabba att byta spår om det krävs.

För att kunna arbeta på detta sätt behöver vi ha en öppen inställning och en förändrad kompetens i organisationen. Vi måste agera mer som ett mjukvaru- och tjänsteföretag än en traditionell tillverkare.

Omställningen pågår redan och vi har nått långt i att utveckla den entreprenörsanda och de färdigheter vi behöver i framtiden (se sidan 27).

Hållbarhet i centrum

Scania har ingen separat strategi för hållbarhet. Hållbarhet är istället själva kärnan i vårt syfte och vår affärsriktning. Vi arbetar brett med hållbarhet, med fokus på tre områden där vi behöver prestera för att uppnå hållbarhet i verksamheten framöver: minskade koldioxidutsläpp, cirkulär affär och social hållbarhet. Läs mer på sidan 31.

Vetenskapliga koldioxidmål

Koldioxidutsläppen är Scantias största påverkan på miljön och det område där vi kan göra störst skillnad. Under 2020 införde vi två vetenskapligt baserade mål som innebär att vi åtar oss att minska

Scantias totala koldioxidpåverkan i enlighet med Parisavtalet. Dessa ingår i våra affärsmål och kommer att tydligt påverka affärsbesluten. Läs mer om våra åtaganden på nästa sida.



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

1. Vi bygger vidare på vårt arv och på lärdomarna av strategin som tog oss till 2020.
2. Vår syn på transportbranschens ekosystem år 2030 och därefter påverkar dagens affärsbeslut vad gäller investeringar, kompetensutveckling, projekt och tankesätt.

3. Våra strategiska fokusområden är den teknik som förändrar branschen och ekosystemet, liksom de nyckelfaktorer och geografiska områden vi behöver satsa på.

4. Genomförande visar hur vi använder vår företagskultur, The Scania Way, för att lyckas.

5. Vi utvärderar arbetet utifrån fyra faktorer som överensstämmer med våra affärsmål: människor och planeten, kunder, tillväxt och omvandling samt lönsamhet och flöde.

VETENSKAPLIGT BASERADE KOLDIOXIDMÅL

Våra ambitiöst satta koldioxidmål är centrala i vår affärsstrategi.

Våra koldioxidmål

Scanias koldioxidmål innebär att vi åtar oss att minska våra totala koldioxidutsläpp i den omfattning och takt som krävs enligt Parisavtalet. I maj 2020 godkändes målen formellt av Science Based Targets initiative (SBTi), vilket gjorde Scania till världens första tillverkare av tunga nyttofordon att anta vetenskapligt godkända mål för koldioxidminskning.

Målen är långtgående då vi åtar oss att minska koldioxidutsläppen inte bara i vår egen verksamhet, utan i hela värdekedjan, inklusive utsläppen från våra fordon när de används hos kunderna. Scanias två mål anger att vi ska minska koldioxidutsläppen från vår egen verksamhet med 50 procent och från våra produkter i drift hos kunderna med 20 procent till år 2025, båda med 2015 som basår.

Fokus på vår största påverkan

För att beräkna Scanias klimatpåverkan används GHG-protokollet (Greenhouse Gas Protocol), världens mest använda globala standard för beräkning av växthusgasutsläpp. GHG-protokollet delar upp ett företags utsläpp i tre kategorier (Scopes).

Scope 1 och 2

Scope 1 omfattar direkta koldioxidutsläpp från vår egen verksamhet, såsom förbränning av fossila bränslen för uppvärmning eller utsläpp från motortester och drift av företagsfordon. Scope 2 omfattar indirekta utsläpp från inköpt el, värme och ånga.

Scanias 50-procentsmål täcker in alla utsläpp i Scope 1 och 2. Åtagandet är så långtgående att det uppfyller SBTi:s mest ambitiösa scenario, i enlighet med en global temperaturökning på högst 1,5 grader.

Scope 3

Scope 3 omfattar indirekta utsläpp från värdekedjan, både uppströms och nedströms. Här ingår alltifrån de utsläpp som uppstår vid produktion i leverantörskedjan, till användningen och slutligen återvinningen av våra produkter.

Vårt 20-procentsmål täcker in driften av lastbilar och bussar hos kunderna, vilket utgör mer än 90 procent av Scanias totala koldioxidutsläpp. Enligt SBTi är även detta åtagande så långtgående att det uppfyller det mest ambitiösa scenariot för koldioxidminskning framtaget av SBTi.

Princip för utsläppsberäkning

Scania utgår ifrån principen well-to-wheel (WtW) vid beräkning av koldioxidutsläpp från fordon i drift. Här ingår utsläppen genom värdekedjan, från produktion och distribution av bränsle eller el, till avgasutsläpp från fordonet när det används. Att ta hänsyn till utsläppen från avgasröret (tailpipe) är minimikravet vid bedömning av ett fordons koldioxidpåverkan, men vi anser att det beräknade utsläppet enligt WtW ger en mer rättvisande och transparent bild av den totala påverkan från våra kunders fordon. Exempelvis ger naturgas och biogas ungefär samma utsläpp från avgasröret, medan livscykelpåverkan för biogas är väsentligt lägre sett till en WtW-beräkning av utsläppen.

Så når vi målen

Vår verksamhet

För att uppnå det mål som omfattar Scope 1 och 2 arbetar Scania inom tre områden. Det första är att eliminera slöseri genom kontinuerlig förbättring på en rad områden. Det andra att förbättra energieffektiviteten genom optimering av uppvärmning, ventilation och belysning i vår produktionsprocess. Det tredje att övergå till fossilfri energi- och elförsörjning i driften av våra anläggningar.

”Scanias vetenskapligt baserade mål kommer inte bara att bidra till minskade klimatrisker, utan sänder också en stark signal till hela ekonomin att koldioxidminskning är en satsning på framtida konkurrenskraft.”

Johan Rockström, Director Of The Potsdam
Institute For Climate Impact Research

Våra produkter i drift

För att minska utsläppen från våra fordon när de används av kunderna krävs att vi effektiviserar våra konventionella drivlinor, samtidigt som vi ökar användningen av förnybara bränslen och andelen elektrifierade fordon. Elektrifiering av tunga fordon är avgörande för att vi ska nå ända fram på vår resa mot ett fossilfritt transportsystem. På kort sikt är dock vårt nya drivlineprogram också väldigt viktigt för att ta oss närmare målet, genom att det kraftigt förbättrar bränsleeffektiviteten.

Vi tar även hjälp av andra tjänster och initiativ som ytterligare minskar koldioxidutsläppen för konventionella drivlinor och elfordon. Det omfattar skraddarsydda förarutbildningar för ökad energieffektivitet, optimerade fordonsspecifikationer och samarbeten med partners som ger våra kunder tillgång till grön el och förnybara bränslen.

Uppnå Scanias syfte

Koldioxidmålen är viktiga för Scanias affärsstrategi. De påskyndar förändringen av vår affär och hjälper oss att prioritera rätt för att uppnå vårt syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Koldioxidmålen är också en del av våra affärsmål och kommer att ha avgörande betydelse för våra affärsbeslut framöver. För att nå ända fram krävs samordnade insatser i hela organisationen, liksom nära samarbete med kunder och partners i ekosystemet för transporter. För mer information om hur vi använder partnerskap för att möjliggöra hållbara transporter, se sidan [19](#).

VETENSKAPLIGT BASERADE KOLDIOXIDMÅL, FORTS.

FOKUS PÅ VÅR STÖRSTA PÅVERKAN

SCOPE



KOLDIOXIDSTRATEGI SOM FÖLJER VETENSKAPEN



SÅ NÅR VI MÅLEN

SÅ MINSKAR VI UTSLÄPPEN FRÅN EGEN VERKSAMHET



ENERGISLÖSERI
Eliminera energislöseri genom kontinuerliga förbättringar



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



FÖRNYBART
Inköp av fossilfri el och övergång till förnybara bränslen

SÅ MINSKAR VI UTSLÄPPEN I DRIFT HOS KUND



KONVENTIONELLA DRIVLINOR
Förbättra bränsleeffektiviteten i traditionella förbränningsmotorer



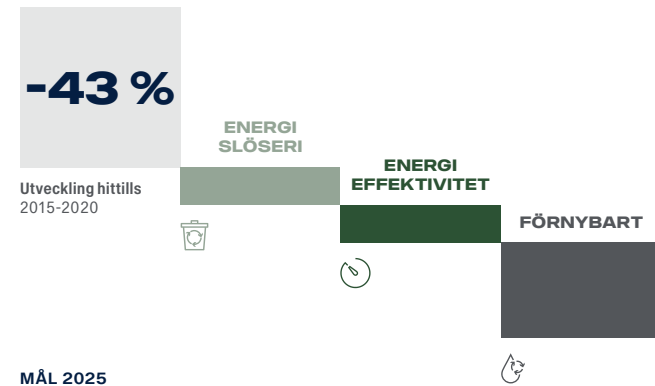
ELEKTRIFIERING
Öka försäljningen av elektrifierade fordon



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

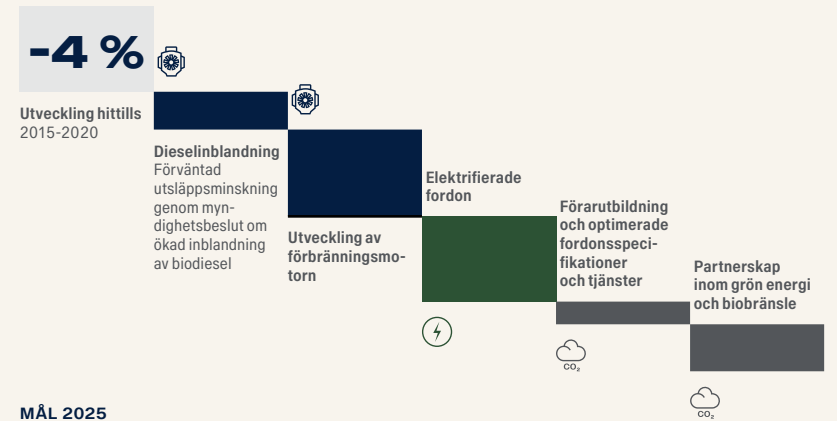


BASÅR 2015



MÅL 2025

BASÅR 2015



MÅL 2025

+ Kompletterande rapportering om våra hållbarhetsmål på sidan 133

SCANIAS ELEKTRIFIERINGSRESA

År 2020 lanserade vi Scantias första helt elektriska lastbil. Samtidigt som vi firar denna milstolpe reflekterar vi över var vi befinner oss på resan mot elektrifiering och vilka möjligheter och utmaningar som väntar.

Elektrifiering – nyckeln till hållbara transporter

Hållbara transporter är beroende av ett flertal verktyg och tekniksteg. Scania använder alltifrån förnybara biobränslen till energieffektiva drivlinor för att skapa hållbara transportlösningar. Verktygen kompletterar ofta varandra och vart och ett är viktigt för omställningen. Men ingen teknik kommer att ha större betydelse i det långa loppet än elektrifiering.

Batterifordon ger stora miljöfördelar jämfört med bensin och dieselfordon eftersom de inte släpper ut några skadliga ämnen såsom kväveoxider eller partiklar. Även bullret i trafiken minskar. Utöver de positiva effekterna på hälsa och välbefinnande gör eldriften också att lastbilar kan leverera nattetid i stadskärnor, då transporterna är säkrare, snabbare och mer effektiva.

Minskade koldioxidutsläpp får anses vara den största fördelen med batterifordon. En hållbar värld är beroende av fossilfria transporter, vilket också är en viktig del av Scantias strategi. Vi har antagit vetenskapliga mål för att minska koldioxidutsläppen i hela värdekedjan i enlighet med Parisavtalet. Avgasfria fordon är en nyckel till att nå målet och batterifordon är den första sådan teknik att nå marknaden.

Utsläpp från avgasröret utgör dock bara en del av ekvationen. En rättvisande analys behöver ta hänsyn till utsläppen under fordonets hela livscykel (well-to-wheel) och då speciellt koldioxidpåverkan från den elektricitet som laddar batteriet. Redan med dagens elmix i Europa ger batterifordon tydliga koldioxidminskningar, trots att elen delvis kommer från kolkraftverk. Den skillnaden kommer bara att växa i takt med att omställningen till förnybar energi tar ännu mer fart.

Bussar, lastbilar, motorer

Scantias resa mot elektrifiering går allt snabbare. I september 2020 tog vi ett viktigt steg i och med marknads-lanseringar av vår första helt elektriska lastbil och en hybridlastbil med hög prestanda. Året innan introducerade vi vår första helt elektriska buss, Scania Citywide BEV, med möjlighet att ladda längs rutten och en batterikapacitet som är tillräcklig för de flesta stadslinjer. Samtidigt utvecklar vi elmaskiner för andra ändamål och lanserade nyligen ett elektriskt drivsystem för anläggningsutrustning och maskiner.

Scania har inväntat den rätta tidpunkten. Batterikapaciteten, laddinfrastrukturen och kostnadsbilderna har förbättrats så att batterifordon nu är ekonomiskt gångbara

för transportörer. Laddtid, laddcykler och ekonomin per kilo förbättras snabbt, främst vid mer repetitiva och förutsägbara tillämpningsområden. Det gör att utbudet av batterifordon kommer öka snabbt de närmaste åren. Scania avser att lansera minst en ny elfordonslösning per år. År 2025 förväntas våra elektrifierade fordon att stå för cirka 10 procent av vår totala fordonsförsäljningsvolym i Europa och 2030 förväntas 50 procent av våra totala fordonsförsäljningsvolym vara elektrifierat.



Våra batterifordon är för närvarande inriktade på stadstransporter, men med allt bättre batterier kan tekniken snart användas för tunga fjärrtransporter.

Inom några år kommer vi att introducera elektriska fjärrlastbilar som kan köra med 40 tons totalvikt i 4,5 timmar, för att sedan snabbaddas under förarens obligatoriska 45-minuters vilopaus.

Satsning på batterier

Med ökad produktion av batterifordon kommer också större efterfrågan på batterier. Scania lägger därför grunden till en elektrifierad framtid genom stora investeringar i produktion, utprovning och tillämpning av batteriteknik för att säkerställa hållbarhet och säkerhet, med utgångspunkt i Scantias flexibla modultänk.

Under 2020 investerade vi i ett nytt batterilaboratorium vid vårt forsknings- och utvecklingscentrum i Södertälje. När det 1 000 kvadratmeter stora laboratoriet tas i bruk hösten 2021 kommer det främst att testa battericeller, moduler och paket. De närmaste åren kommer vi också att investera mer än en miljard kronor i en anläggning för batterimontering i Södertälje. Bygget startar i början av 2021 och anläggningen väntas vara i full drift 2023. För att elektrifierade transporter verkligen ska bli hållbara krävs hållbara batterier. Scania utvecklar batteritekniken för tunga nyttofordon tillsammans med specialisten Northvolt, ett företag som bildades med syftet att framställa världens mest miljöanpassade battericeller, med minimal koldioxidbelastning och högsta möjliga återvinningsmål.

SCANIAS ELEKTRIFIERINGSRESA, FORTS.

Partnerskap för infrastruktur

Varken Scania eller fordonsindustrin som helhet kan genomföra omställningen på egen hand. Därför behöver vi samarbeta med andra branscher och samhället i stort.

Fordon med bra prestanda är avgörande, men vi behöver också en pålitlig och hållbar infrastruktur för energiförsörjning. Stora investeringar krävs för att uppgradera elnätet och se till att energin kommer från förnybara energikällor.

Laddbehovet för tunga fordon skiljer sig från personbilers och omställningen ställer därför krav på extra kraftiga stationer för snabbbladning av lastbilar, både vid depåer och längs vägarna. Dessa kan kompletteras med elektrifierad väg på tätt trafikerade sträckor, där lastbilar laddas via luftledning under körning. Scania prövar redan denna teknik i samarbete med regionala myndigheter i Tyskland och Italien.

Transportörer kan tycka att det är svårt att hitta rätt laddlösning. Under 2020 började Scania samarbeta med den globala energileverantören ENGIE och dotterföretaget EVBox i 13 europeiska länder, för att kunna erbjuda kompletta laddlösningar för depåer. Lösningarna omfattar energiförsörjning, laddutrustning och mjukvara, liksom installation, underhåll och andra tjänster utifrån varje kunds behov.

Priset för koldioxidutsläpp

Utöver infrastrukturen är också ägandekostnaden en nyckelfaktor i omställningen. Övergången till el måste vara ekonomiskt försvarbar

för transportörerna, det vill säga att totalkostnaden för batterifordon behöver vara åtminstone i paritet med motsvarande dieselfordon.

Den goda nyheten är att kostnaden sjunker alltmer eftersom batterierna blir billigare och mer effektiva. Men för att påskynda omställningen och öka efterfrågan på miljöanpassade fordon behöver också priset på koldioxidutsläpp höjas. Genom breda, branschöverskridande samarbeten såsom Pathways Coalition verkar Scania aktivt för ett utsläppshandelsystem för transportbränsle, i kombination med vägavgifter och energibesättning baserad på koldioxidutsläpp.

Nya utmaningar, nya möjligheter

Elektrifierade transporter innebär stora fördelar för hållbarheten, men också några utmaningar. Utvinningen av mineraler till batteritillverkningen sker ofta i konfliktdrabbade områden och innebär risker både för mänskliga rättigheter och miljön. Det återstår också frågor om hanteringen av komponenter och material när batterierna tjänat ut.

Som ansvarsfull inköpare har Scania bidragit till flera branschgemensamma kartläggningar av risker, som syftar till att nå större öppenhet om råvaruhanteringen i försörjningskedjan för fordonsbatterier. Utifrån dessa kartläggningar har vi, i samarbete med Volkswagenkoncernen, upprättat ett system för vederbörlig aktsamhet (due diligence) gällande riskfyllda råvaror. Vi undersöker också möjligheterna att skapa en mer cirkulär ekonomi för batterier

och batterikomponenter genom att återanvända och sälja dem efter första användningsperioden.

Elektrifieringens omvälvande förändring av transportbranschen väcker frågor. Vem ska äga fordonen? Hur ska laddlösningarna och batterierna passa in i Scanias kunderbjudande och vad innebär det för affärsmodellen? Vi arbetar tillsammans med kunderna för att hitta svaren på dessa och många andra frågor. För närvarande är en sak säker, att framtiden för elektrifierade tunga transporter ser spännande ut. Scania kommer att ligga i framkant av utvecklingen.



PARTNERSKAP FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER

Scania kan inte leda omställningen på egen hand. Vi samarbetar därför med andra branschaktörer, lärosäten och myndigheter för att möjliggöra hållbara transporter.

Ett hållbart transportsystem som uppfyller Parisavtalet kräver nära partnerskap och samarbete mellan aktörer inom och utanför ekosystemet för transport och logistik.

Bristande infrastruktur, politiska och juridiska utmaningar, liksom frågor om kostnad och finansiering, är bara några av hindren som står i vägen för hållbara transporter. Scania arbetar i partnerskap med andra fordonsföretag, myndigheter och lärosäten för att övervinna dessa hinder.

Vi arbetar nära samhällen och beslutsfattare för att skapa förutsättningar för hållbara transporter. De senaste åren har vi sett flera positiva tecken. I Europa har Sverige kraftigt ökat de statliga satsningarna på elektrifiering av transporter, medan Tyskland har lanserat en plan för att subventionera nyttofordon med låga koldioxidutsläpp. Under 2020 har också European Green Deal tagit form, med en handlingsplan för att påskynda omställningen till hållbar mobilitet i hela EU.

Scania fokuserar på två typer av partnerskap: strategiska branschöverstridande partnerskap med syftet att åstadkomma politisk förändring och branschpartnerskap med exempelvis våra leverantörer, kunder eller infrastrukturleverantörer för att testa

och nå storskalighet i nya lösningar. De är de mest effektiva när de kombineras till att omfatta alla intressenter.



Främja dialog mellan forskare och företag

Dialog mellan forskarvärlden och näringslivet är avgörande om vi ska minska koldioxidutsläppen från tunga fordon. Scania och andra medlemmar i ACEA (European Automobile Manufacturers Association) samarbetar därför med Potsdam Institute for Climate Impact Research för att främja dialog mellan forskare och företag om hur vi åstadkommer koldioxidneutrala vägtransporter. I ett gemensamt uttalande beskriver vi vägen till ett hållbart transportsystem och vilka förutsättningar som krävs. Slutsatsen är att alla nya lastbilar som säljs 2040 behöver vara fossilfria om vi ska nå koldioxidneutralitet 2050. För det krävs en utbyggd infrastruktur för laddning och tankning och ett gemensamt regelverk med en tydlig prissättning av koldioxidutsläpp som driver på omställningen.

VD-allians för att motverka klimatförändring

Scanias VD Henrik Henriksson har gått samman med VD:ar från elva andra europeiska företag från vitt skilda branscher för att verka för en koldioxidfri framtid och ett mer motståndskraftigt Europa. Samtliga företag i alliansen stödjer Parisavtalets mål för år 2050, European Green Deal och ambitionen att skärpa EU:s klimatmål. VD-alliansen är ett sätt att samordna insatser för koldioxidminskning genom att sammanföra branscher och strategier, identifiera möjligheter till samarbete, liksom att främja projekt och investeringar i en hållbar ekonomi och samhällsutveckling.

The Global Deal – för inkluderande tillväxt

I takt med att jobbmärknaden blir alltmer globaliserad och förändras av ny teknik är det viktigt att ingen lämnas utanför i transformationen. Global Deal är ett initiativ som verkar för anständiga arbetsvillkor och inkluderande tillväxt och som belyser vikten av social dialog mellan företag, myndigheter, fackföreningar och civilsamhället.

Scania har varit en partner i initiativet sedan det startades 2016. Vi anser att meningsfull social dialog och jämlikhet är avgörande för att omställningen ska bli rättvis och vårt engagemang för Global Deal återspeglar denna övertygelse.

Under 2020 bidrog vi till utgivningen av Global Deals stora rapport om social dialog i samband med åtgärder mot covid-19-pandemin.

Vägar till nollutsläpp

Det är möjligt att nå noll nettoutsläpp från nyttotransporter år 2050, men då krävs nya starka partnerskap inom hela transportekosystemet. Så löd resonemanget vid starten av Pathways Coalition, ett initiativ av Scania och andra globalt ledande företag i värdekedjan för transporter. Koalitionen förespråkar branschöverstridande samarbete, där vi lär av varandra och lyfter fram de bästa arbetsmetoderna för att påskynda minskningen av koldioxidutsläpp från tunga transporter.

Sedan starten 2018 har koalitionen anordnat seminarier och gett ut flera studier om gångbarheten för fossilfria nyttotransporter i Europa. Man har också verkat för förändring av policyer och

regelverk på nationell nivå i syfte att stödja omställningen. För de närmaste åren är ambitionen att inleda policydiskussioner på EU-nivå och att sprida kunskap om nya tekniska genombrott i transportbranschen.

Under 2020 gick telekomföretaget Ericsson med i Pathways Coalition. Ericsson kommer att bidra med viktiga kunskaper om uppkoppling och annan teknik relevant för hållbara transporter.

Pathways Coalition grundar sig på studien The Pathways Study.

[+ Läs The Pathways Study](#)

[+ Läs om Pathways Coalition](#)

Effektiva transporter i städer

Förbättrade transportflöden och minskad trängsel är viktiga åtgärder för att förbättra miljön och livskvaliteten i städer. Scania har därför lanserat initiativet HITS (Hållbara, integrerade urbana transportsystem), som sammanför partners från olika delar av transportekosystemet, alltifrån logistikföretag till städer och forskare, för att utforska effektiva transportlösningar för städer. Projektet leds av Scania, finansieras delvis av Vinnova och samordnas av transportplattformen CLOSER.

Frågor som HITS-initiativet utforskar inkluderar utmaningarna med att hantera städernas ökade avfall, leveranser av varor beställda online och möjligheten att effektivisera logistikflödet med hjälp av transportnav.

HÅLLBARA TRANSPORTLÖSNINGAR

Scania utgår ifrån tre pelare för att skapa hållbara och lönsamma transportflöden, med lösningar skräddarsydda för varje kunds behov.

Våra tre pelare för hållbara transporter är: energieffektivitet, förnybara bränslen och elektrifiering samt smarta och säkra transporter. Vi använder pelarna var för sig eller tillsammans och kombinerar dem med vår djupa insikt i transportflöden för att skapa hållbara transportlösningar anpassade för varje driftsituation.

Energieffektivitet

Energieffektivitet är viktigt för att sänka bränsle- och energiförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen och luftföroreningarna. Samtidigt förbättras transportörens hållbarhet och lönsamhet. Att säkerställa en effektiv drift när våra fordon används av kunderna är en central del av vårt hållbarhetsarbete.

Vi förfinar kontinuerligt vår drivlineteknik och optimerar varje fordonsspecifikation för att öka energieffektiviteten, inklusive däckprestanda. Våra tjänster bidrar till att ytterligare minska bränsleåtgången, till exempel vår förarutbildning i bränsleeffektiv körning som anpassas för varje förare med hjälp av realtidsdata från uppkopplade fordon.

Förnybara bränslen och elektrifiering

Scania övergår alltmer till produkter som drivs med förnybara bränslen och elektricitet.

Vi har marknadens bredaste utbud av motorer som kan köras på förnybara bränslen, alltifrån HVO (hydrerad vegetabilisk olja) och FAME (fettsyrametylester) till biogas. Våra gasmotorer kan köras på både naturgas och biogas. Naturgas är ett fossilt bränsle, men är ändå viktigt för omställningen till hållbara transporter eftersom det ger förutsättningar för ökad drift med biogas. Lokalt framställd biogas är speciellt effektiv för att minska koldioxidutsläppen i hela bränslets värdekedja, från produktion till avgasutsläpp, och bidrar till att skapa en cirkulär, hållbar ekonomi. Tillsammans med våra partners erbjuder vi kompletta lösningar för framställning av biogas ur restprodukter.

Elektrifiering är avgörande för ett hållbart transportsystem. Vårt utbud omfattar idag helt elektriska batterilastbilar och -bussar såväl som hybrider. Vi utforskar nya sätt att leverera energi till kundernas elfordon i samarbete med partners, till exempel laddning på elvägar. Utöver detta testar vi också annan elektrifieringsteknik såsom vätgasdrivna bränsleceller.

Smarta och säkra transporter

Ett verkligt hållbart transportsystem kräver smart och säker mobilitet. För att säkerställa motståndskraften i en alltmer urbaniserad värld måste transporterna av både människor och gods vara väl samordnade och effektiva, och tillgängliga för alla.

Uppkoppling är en viktig förutsättning för transporteffektivitet. Realtidsinformationen vi samlar in från uppkopplade Scaniafordon gör att vi kan utveckla flexibla tjänster som skräddarsys för att minska bränsleförbrukningen och förbättra fordonens tillgänglighet. Den insamlade driftinformationen blir allt viktigare för vår produktutveckling vartefter andelen tjänster och mjukvara i affären ökar.

Uppkopplingen lägger också grunden för utveckling av självkörande fordon, vilket kommer att vara en viktig del av Scantias smarta transportlösningar inom några år.

+ Läs om våra hållbarhetsnyckeltal på sidan 133





STÄDER

Runtom i världen bidrar Scanias transportlösningar till renare städer med högre livskvalitet, samtidigt som de stärker den ekonomiska utvecklingen och lokalsamhället.

Allteftersom världens städer blir större ökar trängseln och därmed belastningen på transportsystemen, vilket i sin tur får konsekvenser för miljön, invånarnas hälsa och samhället i stort. Tillsammans med partners i transportekosystemet svarar Scania med lösningar som gör städerna renare, sundare och mer motståndskraftiga.

I städer över hela världen börjar nu Scanias elektrifierade lastbilar och bussar bidra till att minska luftföroreningarna, trafikbullret och koldioxidutsläppen. Tillsammans med lokala myndigheter arbetar vi för att förbättra tillgången till hållbara biobränslen. Det snabbar inte bara på koldioxidminskningen, utan är också värdefullt för lokalsamhället som får nya arbetstillfällen, minskat avfall och en cirkulär affär kring bränsleproduktion.

Bristfälliga transportmöjligheter är ett problem i många städer, inte minst för människor med funktionsnedsättningar och andra socialt utsatta grupper. Våra hållbara lösningar för kollektivtrafik stärker samhället genom att tillhandahålla säker och prisvärd stadstransport som är tillgänglig för alla.

Bussystem, eller BRT-system, gör det enklare att leva utan egen bil och är därför ett viktigt medel för att förbättra mobiliteten och minska utsläppen i städer. Vi använder vårt kunnande om logistikflöden för att hjälpa stadsplanerare att utveckla effektiva bussystem med hög kapacitet.

STÄDER



KOMPLETT STADS- TRANSPORTLÖSNING FÖR ABIDJAN

Att förbättra mobiliteten i en stad är komplicerat, särskilt i ett utvecklingsland. En verkligt hållbar transportlösning kräver att man tar hänsyn till ett flertal sammanhängande faktorer, så som miljömässiga, sociala och ekonomiska.

Att människor kan förflytta sig är förstås viktigt, men hur löser man det om man samtidigt vill minska utsläppen och förbättra luftkvaliteten? Hur ser man till att alla berörda parter vinner på det nya transportsystemet? Och hur kan man åstadkomma allt detta och samtidigt skapa bestående värde för den lokala ekonomin? Scantias helhetssyn på stadstransporter gör att vi kan skapa lösningar som uppfyller alla dessa önskemål, vilket illustreras av ett nytt projekt i Abidjan i Elfenbenskusten.

Med en befolkning som väntas öka till 7,7 miljoner fram till 2030 är Abidjan en av Västafrikas snabbast växande storstäder. Scania arbetar med ett stort projekt för att framtidssäkra Abidjans

kollektivtrafiksystem i samarbete med transportministeriet, transportören SOTRA och flera andra partners.

Projektet rullas ut under tre år och omfattar leverans av 450 Scaniabussar, varav 400 för biodiesel och 50 för biogas. I projektet ingår ett komplett system för intelligenta transporter, en ny bussdepå, ett utbildningscentrum för förare och servicetekniker och en 10 km lång BRT-linje. Målet är att alla Scaniabussarna ska drivas med lokal biodiesel och biogas när bussystemet Latrielle invigs. Scania stödjer processen med tekniskt kunnande om lokal framställning av biobränsle från jordbruksavfall, tillsammans med landsbygdsorganet ANADER och det lokala start-up-företaget LONO. En förstudie är klar och man har gått in i pilotfasen. Den första biodieseln kommer att framställas ur frön från gummitråd, medan biogasen till en början ska komma från restavfall av banan och kassava eller spillning från höns och gris.

Projektet är tänkt att skapa en komplett hållbar lösning för Abidjan, med bestående miljömässiga, sociala och ekonomiska vinster. Biogasdriften av bussarna kommer inte bara att minska koldioxidutsläppen och förbättra luftkvaliteten, utan också skapa en marknad för jordbrukets restprodukter och därmed höja livskvaliteten för regionens bönder.

Jobbskapande och social integration har varit viktigt att överväga i projektet. Utöver jobben som uppstår under bygget av bussystemet kommer projektet att innebära att SOTRA-institutet får

ytterligare finansiering för att öka utbildningen av förare och servicetekniker, med särskild inriktning på kvinnor och unga.

För att projektet ska bli framgångsrikt krävs att alla intressenter, från lokala bönder till minibussförare, får chansen att bidra och göra sina röster hörda. Genom att lyssna och arbeta nära övriga partners kan vi säkerställa att Abidjans nya kollektivtrafiksystem ger långsiktiga fördelar för alla berörda.

BIOGAS DRIVER DEN LOKALA EKONOMIN

I Spanien bedriver Scania ett pilotprojekt om fördelarna med biogas som bussbränsle, inte bara för att minska utsläppen, utan även för den lokala ekonomin. En Scania Citywide biogasbuss har körts under en tremånadersperiod med början i december 2020 i regionen Aragoniens huvudstad Zaragoza.

I projektet omvandlas avfall till bränsle i form av biogas (biometan) ur spillning från en lokal grisgård. Biogasen framställs av det hållbara energiföretaget Naturgy och levereras till Scaniabussen av Calvera, en lokal leverantör av lagrings- och transportlösningar för komprimerad gas. Busslinjen drivs av Aragon Tours.



CITYWIDE PÅ SCHWEIZISKA VÄGAR

Scantias helt elektriska Citywide-buss går för närvarande i reguljär trafik i Wettingen, en ort i norra Schweiz, med Baden-Wettingens regionala transportmyndighet RVBW som operatör. Bussens tysta gång utan utsläpp ger en enastående körkomfort och stora vinster för miljön.

Batterierna laddas via en strömavtagare på taket, med el från lokal vattenkraft. Fyra minuters laddning räcker för att bussen ska klara hela den 12 km långa rutten.

”Vi satsar på e-mobilitet.
Det är framtidens
melodi för oss.”

Stefan Kalt, direktör för RVBW

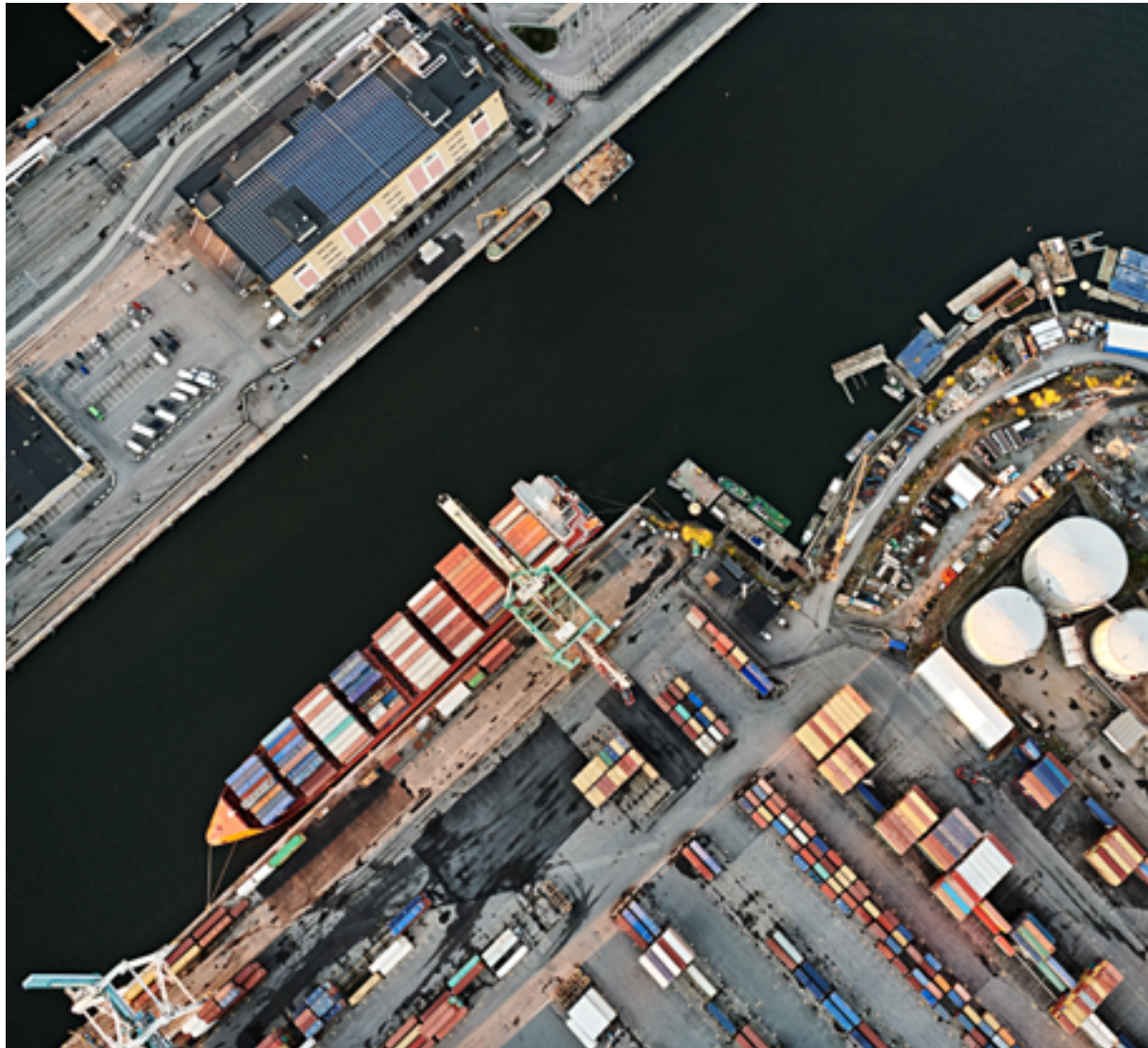


ELEKTRISKA LASTBILAR TILL ASKO

Ellastbilar kommer snart att leverera livsmedel i norska städer tack vare ett nytt avtal mellan Scania och den norska dagligvarugrossisten ASKO. Genom avtalet kommer Scania att leverera upp till 75 batterilastbilar till ASKO de kommande tre åren. Avtalet ingår i ett långvarigt samarbete företagen emellan för att utprova elektrifieringsteknik. Scania och ASKO testar också en annan teknisk lösning, vätgasdrivna bränslecellslastbilar, med en tankstation för vätgas i Trondheim i Norge.

”Vårt mål är att ha en helt
utsläppsfri lastbilsvagnpark
till 2026. Batterilastbilarna
från Scania är ett
viktigt steg.”

Torbjørn Johannson,
styrelseordförande för
ASKO NORGE AS



INDUSTRIER

Med en helhetssyn på olika branschers värdekedjor hjälper Scania kunderna att eliminera slöseri, sänka kostnader och förbättra hållbarheten.

För industriföretag är effektiv logistik ofta nyckeln till framgång. Marginalerna är små och transportekonomin blir avgörande. Slöseri eller störningar i värdekedjan kostar tid och pengar, vilket försämrar både lönsamheten och hållbarheten.

Scania anser att det krävs ett helhetsperspektiv för att förbättra industriella kunders transportsystem. Därför börjar vi med att analysera varje steg på vägen från råmaterial till färdig produkt. Det hjälper oss att identifiera bromsklossarna i produktionsprocessen och att utforma en komplett lösning för logistikflödet.

Scanias lösningar bygger på den senaste tekniken. Med hjälp av data från uppkopplade fordon kan vi analysera olika industriers flöden i realtid, peka ut brister och bedöma hur avvikelserna bör åtgärdas och slöseriet elimineras. Det gör också att vi kan föreslå skräddarsydda lösningar med exempelvis underhåll baserat på faktiskt slitage och förarutbildning som bidrar till lägre bränsleförbrukning genom bland annat minskad tomgångskörning.

Alla branscher, från gruvdrift till jordbruk och skogsbruk, har sina speciella utmaningar. I nära samarbete med kunderna använder vi vår kunskap om logistikflödena till att skapa rätt lösning för varje kunds behov.

INDUSTRIER



OPTIMERADE SKOGSTRANSPORTER I BRASILIEN

Hur kan den brasilianska skogsindustrins transportflöden bli mer effektiva och hållbara? För att ta reda på det samarbetar världens största producent av pappersmassa, Suzano, med Scania dotterföretag för transportoptimering, LOTS. Under de första fem åren har LOTS fått ansvara för Suzanos ankommande leveranser till massfabriken i Três Lagoas i delstaten Mato Grosso do Sul. Vagnparken består av 43 Scania lastbilar som kör med optimerad last och utbildade förare och en imponerande bränsleeffektivitet.

Suzano och LOTS undersöker nu driften av ett annat transportflöde där man planerar att transportera sockerrör med gaslastbilar. Det blir första gången som gas används som bränsle vid den här typen av transportarbete i Brasilien.

Tanken är att Suzano ska övergå till gasdrift även i skogstransporterna och prov har inletts. Gasdriften beräknas minska koldioxidutsläppen med 18 procent jämfört med diesel och ännu mer vid övergång till biogas.

Som nästa steg kartlägger de två företagen möjligheterna till tester och verklig drift med autonoma lastbilar i Suzanos transportflöden.



FÄLTPROV MED NYA GENERATIONENS DRIVLINJA

För tunga transporter kan högre vikt vara en väg till lägre bränsleförbrukning och minskade koldioxidutsläpp. I branschen såsom anläggning och skogsbruk är det mer effektivt att köra ett tyngre fordon än att köra flera turer med lättare fordon. Men högre vikt kräver också starkare motor, särskilt om vägarna och väderförhållandena är svåra. Det är där Scania's nya V8-motor och växellåda kommer in i bilden.

Lars Johansson, delägare i företaget Johanssons Åkeri, har under nästan 30 år kört timmer från skog till sågverk på vintervägar i norra Sverige. De senaste två åren har han i hemlighet fältprovat Scania's nya 590 hk V8 tillsammans med den helt nya G33-växellådan. Han bedömer att den nya drivlinan kan göra både timmerkörning och andra tunga transporter snabbare, säkrare och billigare än tidigare.

– Här uppe i norr är vintrarna långa, säger Lars Johansson. Lastbilarna här måste tåla driftförhållandena som råder i skogen. Vägarna kan vara rejält backiga och det sätter press på växellådan, som måste använda alla växlar. I den här branschen är det livsviktigt att lastbilen går att lita på. Man får inte bli stående ute i skogen, många mil från närmaste verkstad, fortsätter han.

Den nya V8-motorn och växellådan har inte bara fördelar i fråga om driftsäkerhet och prestanda, utan ger också bättre bränsleekonomi och lägre utsläpp. Bränsleförbrukningen kan minska med omkring 6 procent, i vissa fall ännu mer. Lars intygar att den förbättringen gör stor skillnad för lönsamheten i åkeriet, liksom för miljön.



HYBRIDFÄRJA I DRIFT I STOCKHOLM

Scania's elektrifieringsteknik gör redan skillnad för koldioxidutsläppen från vägfordon, men borde inte tekniken också vara gångbar på sjön? Så föddes idén att byta till hybriddrift i passagerarfärjan M/S Rex. Projektet är ett partnerskap mellan Scania och Blidösunbolaget, som ingår i transportkoncernen Transdev.

M/S Rex byggdes 1937 och tar upp till 150 pendlare. Turen mellan Stockholm och Ekerö i Mälaren tar 75 minuter och utförs på uppdrag av SL, Storstockholms lokaltrafik. SL har som mål att 90 procent av pendelbåtarna ska gå på fossilfritt bränsle år 2021 och då är hybridiseringen av M/S Rex ett viktigt steg.



LOGISTIK

Kan transportörer svara på kundernas krav och samtidigt vara ansvarsfulla? Det kan de med Scanias transportlösningar.

I en tid som domineras av e-handel och just-in-time-processer pressas transportörerna till att erbjuda snabba leveranser. Samtidigt ökar medvetenheten om vägtransporternas miljömässiga och sociala påverkan, vilket gör att transportköparna och deras slutkunder också kräver att transporter ska vara hållbara. För att behålla konkurrenskraften behöver transportörerna hitta sätt att uppfylla båda dessa krav. Scanias lösningar är framtagna för att lösa dilemmat och hjälpa transportörerna att vara miljösmapta, ansvarsfulla och kundfokuserade.

Tack vare vår helhetssyn på branschens logistikflöden förstår vi kundernas verksamhet på djupet. Vi analyserar faktorer såsom bränsleförbrukning, utsläpp, körsätt, hantering av vagnparken och effektiviteten i leveranskedjan. Utifrån denna analys kan vi utforma och leverera de lösningar transportörerna behöver för att bedriva en hållbar och lönsam verksamhet.

Vi vet hur viktigt det är för våra kunder att fordonen rullar. Därför erbjuder Scania tjänster som ökar tillgängligheten med bibehållen hållbarhet, såsom förarutbildning med körteknik som minskar bränsleåtgången och ökar säkerheten, samtidigt som den förbättrar tillgängligheten och minskar driftkostnaderna. Att öka fordonets tillgänglighet är också syftet med Scania Maintenance with Flexible Plans, där planering av fordonens underhåll baseras på verkligt slitage.

Ny teknik som exempelvis automatiserade fjärrtransporter har potential att förbättra tillgängligheten, säkerheten, effektiviteten och ge kostnadsbesparingar. Scania gör stora satsningar på en framtid med autonoma tunga fordon, bland annat på en rutt för självkörande lastbilar mellan terminaler i Sverige.

LOGISTIK



FÖRARLÖSA LASTBILAR – FRAMTIDEN FÖR TUNGA GODSTRANSPORTER

Under 2020 togs ännu ett steg på vägen mot självkörande lastbilar, då Scania ingick partnerskap med TuSimple, ett företag som utvecklar självkörande teknik. Tillsammans kommer vi att utveckla och driva en 300 km lång rutt för självkörande Scania-lastbilar mellan terminaler i Södertälje och Jönköping. Teststräckan är den första i Sverige som uppfyller automatiseringskraven enligt SAE nivå 4, vilket innebär att fordonen kan köra utan mänsklig hjälp.

Självkörande lastbilar för fjärrtrafik kan öka både säkerheten och effektiviteten, samtidigt som driftkostnaderna minskar. De kan också lindra förarbristen i branschen.

LÄGRE KOLDIOXID- UTSLÄPP I MALAYSIA

Den som vill veta hur stor inverkan körsättet kan ha på koldioxidutsläppen kan fråga fjärrtrafiktransportörer i Malaysia. Där har Scantias kunder minskat koldioxidutsläppen med inte mindre än 681 000 kg, vilket motsvarar 10 000 planterade träd. Minskningen beror på förbättrad bränsleekonomi genom en kombination av vagnparksoptimering och förarutbildning.



Scania Driver Services utnyttjar Scania Fleet Management, där både fordonens prestanda och körsättet kan analyseras i realtid. Det gör att förarna kan få individuellt anpassade tips om hur de kan sänka bränsleförbrukningen, till exempel genom att minska tomgångskörningen eller undvika hårda inbromsningar. Den skräddarsydda förarutbildningen kompletteras med optimering av vagnparken för att ytterligare minska bränsleförbrukningen och förbättra transportörernas lönsamhet.

”I Malaysia har Scania tillsammans med kunderna visat att hållbarhet och lönsamhet går hand i hand. Det talar för en positiv utveckling av hållbarheten i landets transportsystem.”

Marie Sjödin Enström, Managing Director, Scania Southeast Asia



ELEKTRISKA LEVERANSER I DANMARK

Scania har tecknat avtal om leverans av hybridlastbilar till Hørkram Foodservice A/S, en av Danmarks största carteringsgrossister. Sex hybridlastbilar har levererats hittills och Hørkram är så nöjda att man har beställt ytterligare tretton.

Hybridlastbilarna kan köra 10 km på el och kan utföra tysta och utsläppsfria leveranser. Bullret vid elkörning understiger med marginal 78 dB, vilket innebär att de får leverera nattetid, med mindre trängsel och bättre trafiksäkerhet.

Runtom i världen driver digitaliseringen fram ny spännande teknik för hållbara transporter – och Scania ligger i framkant av utvecklingen.

MÖJLIGHET ATT FÖRÄNDRÄ VÄRLDEN

INNOVATION PÅ SCANIA

Vad associerar du till när du tänker fordonstillverkare? Operatörer i overall som hanterar robotar längs löpande band? Programmerare som kodar och skapar algoritmer? Båda bilderna stämmer till viss del, men företag som Scania påminner mer och mer om teknikföretag än industriföretag. Inom Scantias forskning och utveckling arbetar idag fler ingenjörer med mjukvaruutveckling än mekanisk konstruktion av hårdvara.

Den ändrade bilden återspeglar branschens snabba omvandling och den digitala teknikens växande betydelse för transporter och mobilitet. IT-specialister dras i allt högre grad till transportbranschen, eftersom det ger dem chansen att påverka världens utveckling. Transporter är just nu ett av de mest spännande områdena för ambitiösa mjukvaruutvecklare. För den som verkligen vill göra skillnad är det få arbetsplatser som kan konkurrera med Scania.

Scania leder omställningen till hållbara transporter som möjliggörs av digital teknik. Överallt i vår verksamhet och på alla marknader skapar tekniken nya transportlösningar som kan bidra till att lösa några av världens mest angelägna hållbarhetsfrågor, alltifrån mobiliteten i städer till klimatförändringen. Scania stödjer denna utveckling genom ett dynamiskt arbetsklimat som uppmuntrar till entreprenörsanda, där var och en kan bidra oavsett bakgrund.

”Mjukvaruingenjörerna kan programmera något på morgonen för att sedan testa det i drift i ett fordon på eftermiddagen. De ser direkt om det fungerar eller inte och kan göra justeringar. Det är en av de saker som gör utvecklingsarbetet på Scania så givande. Jag har svårt att tänka mig någon annan arbetsplats där man får så snabb återkoppling.”

Claes Erixon, Executive Vice President,
Head of Research and Development, Scania



MÖJLIGHET ATT FÖRÄNDRÄ VÄRLDEN, FORTS.

UTFORSKAR DEN KINESISKA MARKNADEN

Kina har utvecklats till en globalt ledande innovativ marknad inom transporter, finansteknik (fintech) och e-handel. Scania har därför öppnat ett innovationscenter i Beijing och ett Digital Business Lab i Shanghai. Innovationscentret har som mål att förstå Kinas framtida transportsystem bättre än någon annan, genom samarbete och partnerskap med högskolor och andra intressenter i transportekosystemet. Digital Business Lab ska studera den kinesiska marknaden, till exempel kundernas behov och konkurrenternas erbjudande, så att Scania kan utveckla bättre digitala tjänster speciellt för Kina. För att stimulera nytänkandet har Scania dragit igång flera uppstartsprocesser, däribland ett femdagars bootcamp för att utveckla nya idéer och lösningar. Det har bland annat resulterat i ett verktyg som hjälper kunderna att bedöma förarnas kompetens. Framgångsreceptet för Scantias snabbväxande verksamhet i Kina är att locka till sig och behålla medarbetare med olika bakgrund, ålder och ursprung. Som ett steg på vägen har Scania skapat ett traineeprogram för framtida chefer och specialister. Vi har mycket att vinna på att i grunden lära känna den kinesiska marknaden och att ligga i framkant av den utveckling som väntar.



BYGG, MÄT OCH LÄR

Laura Dal Col är en av cheferna inom Scania Autonomous Transport Research. Vi träffade henne för att få veta mer om hennes jobb och varför hon tycker det är spännande.

Beskriv din roll på Scania.

Jag leder ett team som arbetar inom självkörande transporter som arbetar med HD-kartor (High Definition) och lokalisering. Vårt fokus är på fordonets uppskattning av var det befinner sig inom sin omgivning.

Beskriv hur ni arbetar på avdelningen.

Traditionellt har tillverkare utvecklat produkter i små steg under en längre tid. Ny teknik som till exempel automatisering gör att vi inte längre har tid att jobba så. Vi måste istället ta stora kliv och snabbt få produkter i drift för att se vad som fungerar och är konkurrenskraftigt. Principen är att vi bygger, mäter och lär oss i snabba cykler. Vi gör upp en plan, men den sträcker sig inte så långt fram i

tiden, och vi lägger extra vikt vid lärandefasen. Vi har inte svaren på förhand, men lär oss snabbt.

Vad tycker du som utvecklare är det bästa med att jobba på Scania?

På rena mjukvaruföretag skapar utvecklarna det tekniska ramverket för självkörande fordon, för att sedan testa produkten i samarbete med någon fordonstillverkare. Scania kan utveckla både mjukvara och hårdvara. Det finns inte många företag där nya tjänster och produkter förverkligas så snabbt som här. Det är förstas krävande att arbeta parallellt med mjukvara och hårdvara, men det gör också att vi kan dra slutsatser oerhört snabbt.

Hur gör du för att hålla kunden i centrum?

I mitt team brukar vi säga att vi ska "bygga det kunderna behöver, inte det de önskar sig". Kundens behov är alltid vår utgångspunkt. Det rimmar med principerna i The Scania Way, speciellt kärnvärdet Kunden först. The Scania Way är ett arv och en del av företagets historia, men lika relevant idag när vi arbetar med den senaste tekniken.

Vad är fördelen med ett mångfaldigt team?

Vi har mångfald i både kompetens och erfarenhet. Det är en fördel eftersom vårt jobb handlar så mycket om att tänka i nya banor och klura ut lösningar på problem. Vi behöver olika synsätt och perspektiv för att lyckas.

Vad är mest givande med ditt jobb?

Ärligt talat har jag svårt att tänka mig ett mer inspirerande jobb, eftersom det vi skapar gör skillnad i samhället. Ny teknik som automatisering, elektrifiering och uppkoppling förändrar transporterna i grunden. Vi bygger ett bättre och mer hållbart transportsystem – och jag är riktigt stolt att få bidra till det.



VÅRA MEDARBETARE ÄR FRAMTIDEN: SÅ UTVECKLAR VI VÅR FÖRETAGSKULTUR OCH KOMPETENS

Transportbranschen förändras och Scania med den. Vi anammar nya arbetsätt och utvecklar den mångfald av färdigheter vi behöver för att lyckas.

Vår bransch är i snabb förändring. I takt med att ny teknik förändrar förutsättningarna tillkommer nya konkurrenter, samtidigt som våra kunders behov blir allt svårare att förutse. För att lyckas i detta föränderliga affärslandskap behöver vi ha ett arbetsklimat och färdigheter som rustar oss för framtiden.

Vi tar till oss nya sätt att arbeta, med ett mer flexibelt, entreprenörmässigt tankesätt. Vi ökar mångfalden bland medarbetarna och skapar ett arbetsklimat som drar full nytta av den enastående talang som finns i organisationen. Samtidigt säkerställer vi att vi kan behålla och utveckla den nyckelkompetens som hittills har gjort Scania så framgångsrikt.

Vår affärsstrategi kräver ledarskap och att vi arbetar mot gemensamma mål. Med hjälp av exempelvis programmet Skill Capture och e-utbildning säkerställer vi att vår omvandling leds uppifrån och anammas av hela organisationen. Scania strävar efter en rättvis och inkluderande omställning och anser att samarbetet med våra fackliga medarbetar-representanter är en av nycklarna på denna resa.

ENTREPRENÖRSANDA

Runtom i organisationen utvecklar vi det nyfikna, entreprenörmässiga tankesätt som krävs i dagens transportbransch. Scania Growth Capitals utbytesprogram och Scania Innovation Factory är bara två exempel på initiativ som uppmuntrar detta sätt att arbeta.

Growth Capitals utbytesprogram

Scania Growth Capital är Scanias corporate venture-bolag, som investerar i snabbväxande företag med strategisk relevans för Scania och våra kunder och partners i transportekosystemet. I utbytesprogrammet samarbetar vi med företag som finansierats av Growth Capital, för att ge Scaniaanställda praktisk erfarenhet av ett snabbväxande företag. Den anställde får jobba i något av de företag vi har investerat i och får där chansen att skaffa sig viktiga nya färdigheter och ett flexibelt tankesätt, medan Scania både stärker partnerskapen och utvecklar entreprenörsandan i organisationen.



Innovation Factory

För att lyckas i framtiden behöver Scania en entreprenörsanda som omsätter goda idéer i praktiska kunderbjudanden. Därför har vi skapat Scania Innovation Factory, en egen accelerator som kanaliserar medarbetarnas idéer och ger dem erfarenhet av att marknadsansera nya produkter och tjänster som kan gynna Scania.



SKILL CAPTURE – SCANIAS SÄTT ATT TILLVARATA MÅNGFALD

Vi anser att mångfald och inkludering är en strategisk nödvändighet. När Scanias affärslandskap nu genomgår en omvandling är det viktigt att vi håller oss uppdaterade om kundernas förändrade behov, liksom att vi är beredda att utnyttja de nya affärsmöjligheter och innovativa lösningar som möjliggörs av framväxande teknik. Vi behöver därför en mångfald bland medarbetarna, med olika färdigheter, kunskaper, bakgrunder och erfarenheter, och ett inkluderande arbetsklimat där vi kan dra full nytta av denna mångfald.

"Mångfald är som att bli bjuden på festen, medan inkludering innebär att man också blir uppbjuden till dans."

Helle Bay, Executive Vice President,
Head of Human Resources, Scania

Scania Skill Capture är vårt sätt att utveckla och tillvarata mångfald och inkludering i alla delar av organisationen. Genom att öka vår kompetens blir vi också mer innovativa, effektiva och attraktiva som arbetsgivare – viktiga egenskaper för att leda omställningen till hållbara transporter. Det handlar inte bara om att utveckla våra personalprocesser, utan att använda tankesättet från Skill Capture i allt vi gör.

Vi rullar för närvarande ut Skill Capture globalt, samtidigt som vi kontinuerligt vidareutvecklar programmet utifrån våra interaktioner med medarbetare och externa partners.

VÅRA MEDARBETARE ÄR FRAMTIDEN FORTS.



UTVECKLA NYA FÄRDIGHETER

Samtidigt som vi bygger vidare på de färdigheter vi redan har behöver vi också skaffa oss helt nya. Scania Academy erbjuder skräddarsydda program som hjälper medarbetare att odla och utveckla det specialistkunnande som krävs i framtidens dynamiska transportbransch. Här ingår vårt Front-end Developer Programme, som ger anställda utan tidigare erfarenhet av mjukvaruutveckling chansen att skaffa sig värdefull kunskap om programmering och sadla om till en IT-karriär.

”Sedan jag gick med i programmet har jag helt bytt yrkesbana och lär mig fortfarande nya saker varje dag.”

Tina Tizro, utexaminerad från Scantias Front-end Developer Programme

ÖKA MEDVETENHETEN

Som ledare av omställningen behöver vi vara energiska och hängivna. Vi vill att hela branschen ska bli inspirerad och motiverad av Scantias strategiska inriktning. För att öka medvetenheten ser vi till att informera alla medarbetare om vår strategi, bland annat genom utbildningsportaler med djuplodande information om strategiska fokusområden. Ett annat konkret exempel på hur vi stärker hela organisationens medvetenhet är Scania Climate Day. Under 2019 pausade verksamheten i mer än 50 länder för att ge medarbetarna möjlighet att lära sig mer om klimatförändring och utbyta idéer om hur vi alla kan bidra i vårt dagliga arbete till att lösa denna utmaning.



TILLVARATA RÄTT FÄRDIGHETER VID RÄTT TIDPUNKT

Scantias affärsstrategi är beroende av rätt medarbetare. Med hjälp av strategisk personalplanering (SWP, Strategic Workforce Planning) arbetar vi med att utveckla färdigheter och tillvarata talang, för att säkerställa att vi har tillgång till rätt medarbetare och kunskaper när vi behöver det. SWP är vårt sätt att integrera personalplanering i det strategiska tänkandet.



VÅRT ENGAGEMANG FÖR HÅLLBARHET DRIVER UTVECKLINGEN

För Scania börjar omställningen av transportsystemet med att göra hållbarhet till en naturlig del av allt vi gör.

Scania har ingen separat strategi för hållbarhet. Istället har vi gjort hållbarhet till en självklar del av vår affärsstrategi, så att våra mål och aktiviteter tar oss mot en hållbar framtid. Scanias övergripande syfte är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem och då krävs att vi agerar etiskt och tar ansvar för miljön och samhället.

Scanias fokusområden för hållbarhet de närmaste tio åren styrs av vår sociala och miljömässiga påverkan och dialogen med våra intressenter. Som en del av vår affärsstrategi har vi fastställt tre prioriterade områden där vi behöver prestera för att uppnå en hållbar verksamhet i framtiden: koldioxidminskning, cirkulär affär och social hållbarhet.

Inom dessa områden har vi höga ambitioner som kräver djärva förändringar som berör hela verksamheten, alltifrån produkter och tjänster, till affärsmodeller och hur vi bedriver vårt dagliga arbete.

För att vi ska nå ända fram krävs tvärfunktionella insatser. Scanias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board, tidigare SAB, Sustainability Advisory Board) bildades 2016 som ett forum för tvärfunktionell samordning av hållbarhetsfrågor, där alla delar av företaget deltar. SSB spelar en nyckelroll för uppföljning och koordinering av hållbarhet som en del av affärsstrategin.

Förväntningarna och kraven på hållbarhet ändras ständigt. Scanias kunnande och målsättningar måste spegla denna samhällsutveckling. Vi behöver vara öppna med våra utmaningar och alltid vara beredda att ingå nya och oväntade samarbeten för att möta dem.

Koldioxidminskning

Koldioxidutsläpp är vår huvudsakliga miljöpåverkan och det område där vi bäst kan bidra till en hållbar utveckling. Vi åtar oss att minska utsläppen i hela vår värdekedja och inom alla berörda områden. Våra vetenskapligt baserade mål sätter tydliga värden för koldioxidminskning och fastställer vilka områden vi behöver prioritera för att nå dit. Se sidan 15 för mer information om dessa mål.

Cirkulär affär

Vi anser att en hållbar verksamhet behöver bygga på en cirkulär ekonomisk modell, där befintliga resurser återanvänds i möjligaste mån och avfallet minimeras i hela värdekedjan. Ett cirkulärt tänkande överensstämmer med Scanias kärnvärde Eliminering av slöseri, liksom vårt effektiva (lean) produktionssystem och modulariseringen av produkterna.

Cirkulärt tänkande är en del av Scanias värdekedja och affärsmodell redan idag och vi bedömer att betydelsen kommer att bli avgörande i framtiden. Därför kartlägger vi möjligheterna för cirkularitet i hela vår värdekedja. Här ingår att utforska nya affärsmodeller, utveckla våra leverantörer, öka livslängden för våra produkter, optimera användningen av resurser och energi, bibehålla ett högt andrahandsvärde, reovering av komponenter och återvinning av uttjänta produkter. När vi går mot ett elektrifierat transportsystem undersöker vi också affärsmöjligheterna för återvinning och återanvändning av komponenter och råvaror från batterier. Läs mer om vårt arbete med batterier på sidan 17.



Social hållbarhet

Människor och samhället är beroende av transporter. Hållbara transporter ökar livskvaliteten, stärker ekonomin och främjar samhällsutvecklingen. Scanias lösningar hjälper kunderna att hantera stora samhällsfrågor såsom luftföroreningar, buller, trängsel, trafiksäkerhet och ojämlik tillgång till transporter.

Vi är beroende av människor i all vår verksamhet och påverkar direkt och indirekt miljontals personer varje dag.

Genom att öka vår positiva påverkan på samhället, och kartlägga och minimera den negativa inverkan, kan vi uppnå Scanias syfte att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Vårt arbete för social hållbarhet hjälper oss att bidra till en positiv utveckling för människor, samhället och ekonomin på ett sätt som blir tydligt för alla dem som påverkas av vår verksamhet.

+ Läs om vårt hållbarhetsarbete

SÅ HANTERAR VI VÅR PÅVERKAN

Scania är ett globalt företag, med anläggningar på fem kontinenter och kunder i mer än 100 länder.

Våra verksamheter och produkter har stor inverkan på människor, samhället och planeten i stort. Scania arbetar för att ta ansvar för denna inverkan i hela värdekedjan.

+ Läs om våra hållbarhetsnyckeltal för ansvarsfullt företagande på sidan 136

Livscykel



Varje dag påverkar vår verksamhet och våra produkter direkt och indirekt miljontals människor. För att kunna agera ansvarsfullt behöver Scania kartlägga och hantera påverkan i varje del av värdekedjan, alltifrån inköpsprocesser till hantering av uttjänta produkter.

Närmare en fossilfri verksamhet

Vårt vetenskapligt baserade mål att minska koldioxidutsläppen från Scantias egen verksamhet med 50 procent är avgörande för vår interna hållbarhetsresa (se sidan 15).

Ett underliggande mål som hjälper oss på vägen är att 100 procent av elen vi köper till produktionsanläggningarna ska vara fossilfri. Under 2020 nådde vi det målet. Samtliga tio produktionsanläggningar världen över försörjs nu med fossilfri el.

Tillsammans förbrukar de nästan 450 000 MWh per år och övergången till fossilfri el sparar årligen omkring 33 000 ton koldioxid.

Detta är en bedrift i sig, men hyttanläggningen i Oskarshamn har gått ännu längre. Hela anläggningen är nu fossilfri, inklusive de sju ugnarna i lackeringsverkstaden. Det gör Oskarshamn till Scantias första produktionsanläggning att bli 100 procent fossilfri, vilket också innebär att den minskar de totala utsläppen från vår produktion med omkring 12 procent. Under 2020 har vi även sett över våra största inkommande logistikflöden med gott resultat – koldioxidutsläppen från flödet mellan Meppel och Angers har minskat med 59 procent.

Cirkulärt tänkande är också en nyckel till att minska koldioxidutsläppen. Scania har ett mål att 80 procent av plasten i förpackningar, från vårt inkommande flöde, ska vara återvunnen eller biobaserad år 2025.

+ Läs om vårt miljöarbete

Mänskliga rättigheter

Scania verkar för att respektera mänskliga rättigheter i både vår egen verksamhet och leverantörskedjan, i enlighet med FN:s vägledande principer för företag och mänskliga rättigheter. Rättigheterna innefattar frågor som Scania prioriterar sedan lång tid tillbaka, till exempel säkerhet, hälsa och arbetsrätt. Under 2020 lanserade vi en ny global anställningspolicy, med målsättningar för Scania som arbetsgivare vad gäller bland annat arbetstid och balansen mellan arbete och fritid.

Vi eftersträvar att ta hänsyn till mänskliga rättigheter som en del av vår beslutsprocess och att genom partnerskap upprätthålla en hög standard globalt.

Under 2020 lanserade Scania en policy för mänskliga rättigheter som ger oss vägledning och tydliggör att vi ska arbeta i samråd med de som påverkas av vår verksamhet.

Det pågår en snabb utveckling av lagstiftningen för vederbörlig aktsamhet (due diligence) gällande mänskliga rättigheter, både genom nationella och internationella initiativ. 2020 ställde vi oss bakom kampanjen Visa Handlingskraft som med stöd från företaget, fackliga organisationer och civilsamhället förordar ett regelverk på EU-nivå.

Påverkan från råmaterial

Bristen på tillförlitlig information om påverkan kopplad till råmaterial är ett av de största hindren för ansvarsfulla inköp i transportbranschen. Därför arbetar vi i partnerskapet Drive Sustainability med en process för riskbedömning och ökad transparens i leveranskedjan för råmaterial, kallad Raw Materials Observatory. De första bedömningarna presenterades i rapporten Material Change. Baserat på dessa har Volkswagenkoncernen upprättat ett system för hantering av mänskliga rättigheter kopplade till råvaror. Genom samverkan har vi större chans att uppnå transparens i leveranskedjan och förebygga risker.

Läs mer om vår strategi för råmaterial i batterier på sidan 17 och riskhantering på sidan 48.

Scania köper in material, komponenter och andra resurser från omkring 1 000 direkta och mer än 10 000 indirekta leverantörer runtom i världen. Vi övervakar och förebygger risker gällande mänskliga rättigheter i hela leveranskedjan. Tillsammans med partners inom Volkswagenkoncernen har vi tagit fram en gemensam process, vilket ger oss större inflytande och ökar transparensen kring mänskliga rättigheter. Koncernen har bland annat ett gemensamt system för hållbarhetsbedömning av leverantörer och under 2020 infördes ett system för hantering av råmaterial. Under 2021 kommer dessa att kompletteras med ett system för hantering av mänskliga rättigheter, som omfattar andra material än de som klassas som råmaterial.

+ Läs om vårt arbete med mänskliga rättigheter

Scania – en pålitlig partner

Som ledare i omställningen till hållbara transporter behöver våra partnerskap bygga på tillit och trovärdighet. För att skapa tillit är det viktigt att vi agerar etiskt och med integritet. Våra standarder för affärsetik beskrivs i Scantias uppförandekod som tillsammans med våra kärnvärden och ledarskapsprinciper utgör det etiska ramverk som styr alla våra affärsbeslut. Scantias funktion för regel efterlevnad (Group Compliance) ger råd till hela organisationen i integritetsfrågor och ansvarar för vårt omfattande affärsetikprogram, med bland annat ett nytt verktyg för bedömning av återförsäljare. Funktionen har som övergripande uppgift att rådgöra och utbilda Scantias hela organisation för att säkerställa att vi är rustade att upprätthålla dessa standarder.

En händelse under 2020 var evenemanget Responsible Business Week i Brasilien, som syftade till att öka medvetenheten om hur viktigt det är med ansvarstagande företagande för hållbarhetsutvecklingen. Många olika områden diskuterades, alltifrån korruption och konkurrenslagstiftning till mångfald och inkluderande, trakasserier och dataskydd.

Scania fortsatte också den globala utrollningen av utbildning i uppförandekoden, som nu finns tillgänglig på 34 språk.

+ Läs om vårt arbete med etiska frågor

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 2020 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 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 beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet. Bolagsstämman har under 2020 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 elva valda styrelseledamöter och inga suppleanter. Den 31 december 2020 var de:

Matthias Gründler
Henrik Henriksson
Lilian Fossum Biner
Gunnar Kilian
Julia Kuhn-Piëch
Nina Macpherson
Christian Porsche
Mark Philipp Porsche
Stephanie Porsche-Schröder
Christian Schulz
Peter Wallenberg Jr

Matthias Gründler är styrelsens ordförande. I enlighet med svensk lag utser fackföreningarna inom Scania fyra ordinarie styrelseledamöter och två suppleanter för dem. Den 31 december 2020 var de:

Mari Carlquist
Mikael Johansson
Lisa Lorentzon
Michael Lyngsie
Bo Luthin, suppleant
Mikael Svalefors, suppleant

Styrelsen ansvarar för upprättandet av styrelsens arbetsordning och instruktionen till den verkställande direktören, vari styrelsen anger dennes

uppgifter och befogenheter. Styrelsen ansvarar också för upprättandet av revisionskommitténs arbetsordning.

Revisionskommittén

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 treasury-verksamhet. 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, legala och skattemässiga risker.

Revisionskommittén får också regelbundna rapporter avseende interntrevision 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

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

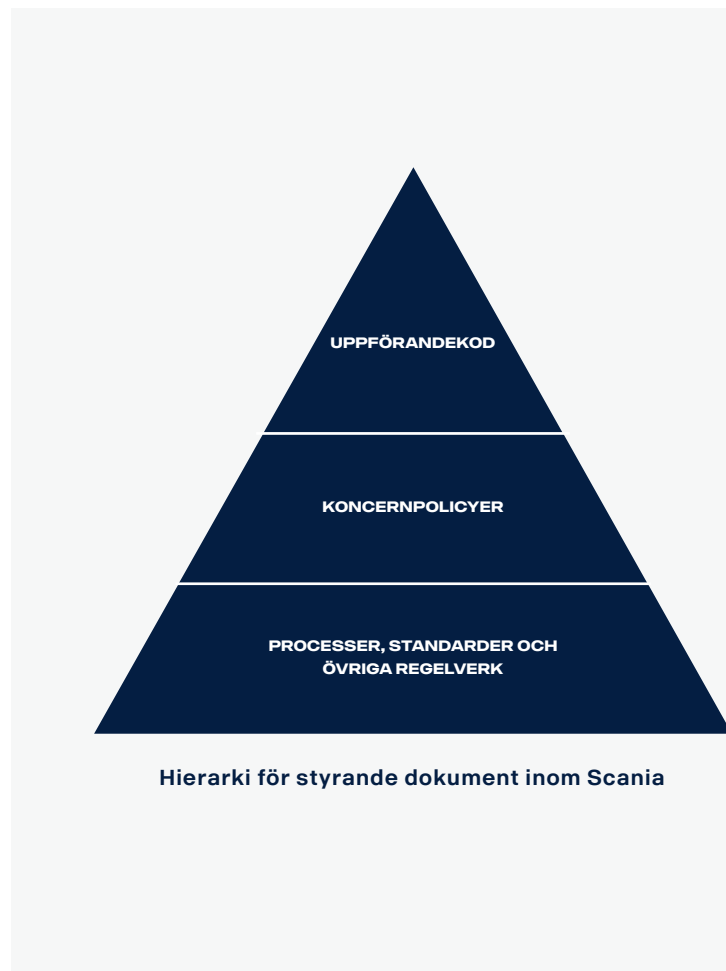
För att säkerställa att de informations- och kontrollkrav som ställs på styrelsen uppfylls rapporterar revisorerna fortlöpande till revisionskommittén om alla materiella redovisningsfrågor samt om eventuella felaktigheter eller misstänkta oegentligheter. Dessutom deltar revisorerna i minst ett styrelsemöte 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.

BOLAGSSTYRNING, FORTS.



Bolagets ledning

Beslutsstrukturen och styrningen av Scania beskrivs på Scanias intranät. Den styrande strukturen börjar med Scanias uppförandekod, Code of Conduct, som innehåller en uppsättning bindande regler och vägledning för samtliga Scanias anställda.

Scanias koncernpolicyer rör ämnen och områden som behöver regleras på koncernnivå, exempelvis risker, miljö, produktöverensstämmelse, affärsetik/ regelefterlevnad och finansiering. Syftet med koncernpolicyerna är att, med utgångspunkt i våra kärnvärden, ange tydliga förväntningar som hjälper oss att nå våra affärsmål, samtidigt som de bidrar till att minska osäkerheten och riskerna.

Scanias koncernpolicy 1 – Group Regulations Management – anger bindande regler för upprättande och godkännande, publicering, genomförande, undantag, översyn och tillbakadragande av koncernpolicyer. Den innehåller också en uppsättning grundläggande riktlinjer för upprättandet av andra styrdokument.

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. Scanias styrning syftar till att driva omställningen till ett hållbart transportsystem genom ansvarstagande

inom områdena miljö, sociala frågor och ledning. För ytterligare information, se Scanias Hållbarhetsindex på sidan 142.

På ledningsmöten, Top Management Meetings, kommunicerar den verkställande ledningen Scaniakoncernens strategiska inriktning, vilken utgör grunden för dess affärs- och verksamhetsplaner.

Scanias funktion för styrning, risk och efterlevnad (Governance, Risk and Compliance, GRC) ansvarar för att lagkrav, internationella GRC-standarder och ägarkrav uppfylls, med hänsyn tagen till Scanias specifika riskmiljö och företagskultur. Funktionen ska också stödja arbetet med att minska regelefterlevnadsrisker och andra risker genom att bidra med kunskap om policyer, riktlinjer, utbildning och rådgivning samt genom att införa strukturer och processer inom respektive område. I enlighet med denna ansvarsfördelning har verkställande ledningen ålagt den centrala funktionen för riskhantering, Group Risk Management, att inleda ett internt kontrollstandardiserings- och förbättringsprojekt som påbörjades tidigt 2020.

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

Under 2017 introducerade Volkswagenkoncernen ett program kallat Together for Integrity, med målet att förbättra företagskulturen gällande

öppenhet, transparens och ansvarstagande. Under 2020 meddelades att Volkswagen AG och dess dotterföretag har godkänts av den oberoende efterlevnadsinspektören (Independent Compliance Monitorship).

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 Scanias system för intern kontroll utgörs av kontrollmiljö, riskbedömning, kontrollaktiviteter, information och kommunikation samt uppföljning.

BOLAGSSTYRNING, FORTS.

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 slutliga utfallsiffror 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 42. 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 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. Sedan 2018 utför den centrala funktionen för riskhantering (Group Risk Management) även representativa och oberoende granskningar av den interna kontrollen av finansiell rapportering inom utvalda delar av företaget.

Under räkenskapsåret 2020 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.

+ Läs om bolagsstyrning på Scania



SOFIA VAHLNE

Sofia Vahlne

Head of People Strategy and
Labour Relations, Scania

Vilka är de största utmaningarna inom bolagsstyrning?

Scania har alltid haft ett decentraliserat arbetssätt. Det gör att vi kommer nära våra kunder och kan fatta beslut som är rätt för dem. Däremot kan det vara svårt att införa företagsgemensamma standarder utan att denna nära relation påverkas. Det är en balansgång.

I takt med att förhållandena utanför företaget blir alltmer komplexa växer nya ansvarsområden fram. Så en annan utmaning är att effektivt samordna alla våra funktioner, så att organisationen håller sig uppdaterad om samhällsutvecklingen och planerar därefter.

Varför är det viktigt att ha en struktur för bolagsstyrningen?

Affärsförhållandena vi verkar i blir allt mer oförutsägbara och därför är det viktigt att ha företagsgemensamma minimistandarder för bolagsstyrning, utöver våra kärnvärden. Om styrningsprocesserna är tydligt beskrivna blir det enklare för oss alla att agera med integritet i varje situation.

Vilket råd vill du ge till Scantias anställda?

Det viktigaste är att alltid ha Scantias syfte och kärnvärden i åtanke. Med dem som riktmärken får vi bra hjälp att fatta beslut i det dagliga arbetet. Men det är också användbart att kunna referera till bolagsstyrningen, när vi behöver mer detaljerad vägledning.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2020

2020 dominerades av effekterna av det globala utbrottet av covid-19 och dess påverkan på människor och affärsliv världen över. För Scania innebar det ett första halvår med lägre efterfrågan och minskad produktion på grund av komponentbrist och störningar i leverans- och logistikkedjan, vilket drabbade både försäljningen och lönsamheten. Trots pandemins inverkan bibehöll vi vårt fokus på vårt syfte och strategi och i september lanserade vi Scantias första helt elektriska lastbilsprogram.

Fordon och tjänster

Scantias fordonsleveranser under 2020 minskade med 28 procent jämfört med 2019, med lägre volym på alla marknader utom Asien. Lastbils leveranserna minskade med 27 procent till totalt 66 899 enheter, medan bussleveranserna minskade med 33 procent till 5 186 enheter. Motorleveranserna ökade med 8 procent till 10 991 enheter. Tjänsteintäkterna förblev relativt stabila, med endast 3 procents minskning i lokala valutor till 27 132 miljoner kronor.

Lastbilsmarknaden

Pandemin medförde ett kraftigt fall i efterfrågan på lastbilar under första halvåret 2020. Efterfrågan återhämtade sig dock markant under andra halvåret och är i dagsläget stark i de flesta regioner.

Under tredje kvartalet 2020 presenterade vi ett helt elektriskt lastbilsprogram, en milstolpe i strävan att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Elektrifiering av tunga nyttofordon är avgörande för att kunna uppfylla Parisavtalets mål att begränsa den globala uppvärmningen till högst 2°C.

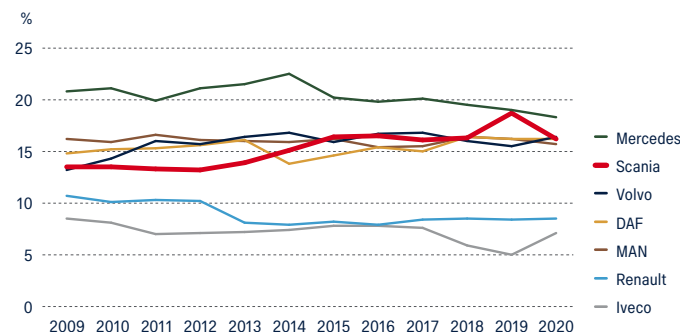
Europa

Orderingången i Europa minskade 2020 till 43 494 enheter jämfört med 45 831 enheter 2019, en nedgång med 5 procent. Efterfrågan minskade på flera stora europeiska marknader såsom Frankrike, Portugal och Spanien, delvis motverkat av öknings i Polen, Österrike och Sverige.

Scantias lastbilsleveranser i Europa minskade 2020 med 38 procent jämfört med 2019 till 36 747 enheter.

Scania R 450 vann den prestigefyllda utmärkelsen Green Truck Award för fjärde året i rad tack vare klassledande bränsleeffektivitet och hållbarhet.

Totalmarknaden för tunga lastbilar i 27 EU-länder (alla utom Malta) samt Norge, Storbritannien, Schweiz och Island minskade med omkring 28 procent till cirka 230 800 enheter 2020 jämfört med cirka 322 300 enheter 2019. Scantias lastbilsregistreringar uppgick till omkring 37 400 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 16,2 (18,7) procent.



Latinamerika

Orderingången i Latinamerika föll kraftigt första halvåret 2020 för att sedan öka starkt från tredje kvartalet, framförallt tack vare högre efterfrågan i Brasilien. Den totala orderingången i Latinamerika uppgick 2020 till 20 707 lastbilar jämfört med 17 709 lastbilar 2019, en ökning med 21 procent.

Scantias lastbilsregistreringar i Brasilien uppgick till 8 700 enheter, motsvarande en marknadsandel på omkring 12,9 procent.

Scantias lastbilsleveranser i Latinamerika minskade under 2020 med 18 procent till 12 173 (14 905) enheter.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2020, FORTS.

Eurasien, Asien samt Afrika och Oceanien

I Eurasien ökade orderingsgången med 65 procent jämfört med 2019 till 10 049 lastbilar, främst tack vare en uppgång i Ryssland. Leveranserna minskade med 11 procent till 5 148 lastbilar.

I Asien ökade orderingsgången med 27 procent till 10 250 lastbilar. Ökningen var främst hänförlig till Turkiet, Kina och Taiwan, medan den delvis motverkades av Indien. Leveranserna steg med 18 procent till 9 072 lastbilar.

I Afrika och Oceanien ökade orderingsgången med 3 procent jämfört med 2019 till 4 408 enheter, främst hänförligt till Nya Zeeland. Leveranserna minskade med 16 procent till 3 759 lastbilar.

Under tredje kvartalet beslutade Scania att stänga ned det regionala produktcentret i Bangkok i Thailand. Lastbilar till den thailändska marknaden kommer i fortsättningen att levereras från Scantias övriga produktionsenheter.

Busmarknaden

Den globala busmarknaden påverkades kraftigt av pandemin under 2020. Efterfrågan på långdistansbussar var i princip obefintlig, medan den var låg inom stads- och kollektivtrafik.

Scantias bussleveranser 2020 uppgick till totalt 5 186 enheter jämfört med 7 777 enheter 2019, en minskning med 33 procent. I Europa minskade leveranserna med 13 procent jämfört med 2019 till 1 827 enheter. I Latinamerika minskade leveranserna med 36 procent till 2 182 enheter. I Asien minskade leveranserna med 45 procent till 582 enheter, i Afrika och Oceanien till 511 enheter. Leveranserna i Eurasien minskade till 84 enheter.

I Europa uppgick Scantias marknadsandel för bussar till omkring 6,7 procent 2020 jämfört med 6,3 procent 2019.

På grund av rådande marknadsförhållanden har Scania beslutat att lägga ner serieproduktionen av bussar i Lahtis i Finland. Enheten kommer fortsatt att fungera som ett centrum för reservdelshantering och utveckling av nya bussar.

Motormarknaden

Inom affärsområdet Power Solutions, tidigare Motorer, var efterfrågan fortsatt stark under 2020 jämfört med 2019. Namnbytet är en anpassning till teknikutvecklingen, där elektrifierade lösningar nu kompletterar förbränningsmotorerna.

Leveranserna inom Power Solutions uppgick till totalt 10 991 enheter jämfört med 10 152 enheter 2019, en ökning med 8 procent, främst hänförlig till Sydkorea och Kina.

Tjänster

Trots pandemin förblev Scantias tjänsteintäkter relativt stabila, med en beskedlig minskning till 27 132 miljoner kronor, motsvarande 6 procent, jämfört med 2019. Lägre volym på de flesta marknader påverkade intäkterna negativt. I lokala valutor minskade intäkterna med 3 procent.

I Europa minskade tjänsteintäkterna med 2 procent jämfört med 2019 till 19 419 miljoner kronor. Minskade gjorde även Latinamerika med 23 procent till 2 554 miljoner kronor, Eurasien med 16 procent till 829 miljoner kronor, Asien med 8 procent till 2 606 miljoner kronor samt Afrika och Oceanien med 10 procent till 1 724 miljoner kronor.

Efterfrågan på tjänster gynnas av att Scania kan använda data från mer än 485 000 uppkopplade fordon till att skräddarsy rätt lösning för varje kund, utifrån hur fordonet faktiskt kommer att användas. Omkring 57 procent av den rullande vagnparken av Scania lastbilar och -bussar är uppkopplad och andelen ökar även i andra delar av världen. Vi fortsätter utvecklingen av smarta underhållstjänster såsom vårt flexibla underhållsavtal som nu har tecknats för mer än 124 000 fordon.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2020, FORTS.

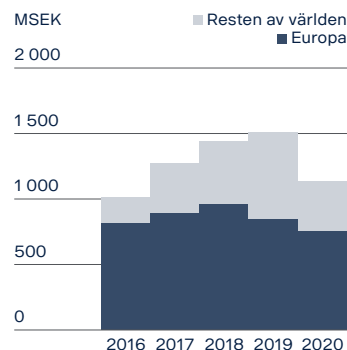
Financial services

Pandemins effekter märktes främst under den första halvan av året och antalet kunder som behövde lägga om sina betalningar av finansiella kontrakt ökade. Under det tredje och fjärde kvartalet återgick det behovet till mer normala nivåer och de allra flesta av våra kunder återgick till sina tidigare betalningsplaner.

Vid utgången av 2020 uppgick Scantias kundfinansieringsportfölj till 95,4 miljarder kronor, en minskning med 8,3 miljarder kronor jämfört med 2019. I lokala valutor växte portföljen med 1,1 miljarder kronor. Penetrationsgraden på nya lastbilar var 40,4 (41,9) procent på de marknader där Scania har egen finansieringsverksamhet. Rörelseintäkterna minskade till 1 123 (1 511) miljoner kronor 2020, ned 26 procent jämfört med rekordnivån 2019. Negativa valutaeffekter och lägre marginal motverkades delvis av en större genomsnittlig portfölj under perioden. Rörelsekostnaderna minskade, främst genom besparingsåtgärder, delvis motverkades av projektkostnader och personalökningar under andra halvåret. Kostnaden för osäkra fordringar ökade, främst hänförligt till en förväntad försämring av kundernas betalningsförmåga.

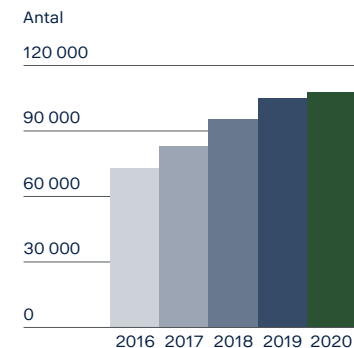
Rörelseresultat, Financial Services

Rörelseresultatet för Financial Services under 2020 minskade till 1 123 MSEK (1 511). Valutaeffekter och lägre marginaler påverkade resultatet negativt vilket delvis motverkades av en större genomsnittlig portfölj och lägre kostnader.



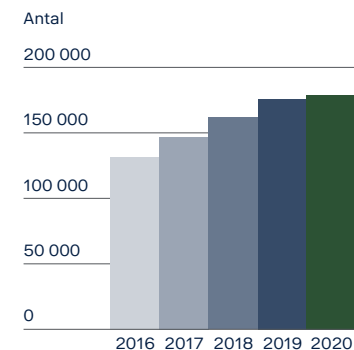
Försäkringslösningar

Efterfrågan på Scantias försäkringslösningar ökade under 2020. Effektiv skadereglering och snabba reparationer i Scantias eget servicenät är kärnan i erbjudandet.



Finansieringskontrakt

Kunderna väljer allt oftare Scania som långsiktig partner för fordonsfinansiering.



Större delen av Scantias finansieringsportfölj består av kunder på europeiska marknader. Portföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på kundkategori, kundstorlek, branscher och fordonstillämpningar. Scania minskar risken genom en konservativ kreditpolicy och en refinansiering som matchar upplåning och utlåning. En viktig anledning till den ökade finansieringsvolymen är det nära samarbetet mellan Financial Services och försäljningsorganisationen. Samarbetet gör att båda parter kan dra 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.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2020, FORTS.

Våra medarbetare

Att säkerställa att alla medarbetare känner engagemang och uppskattning, trivs och mår bra på sitt arbete, oavsett vilken roll de har och var i världen de arbetar, är en viktig uppgift för chefer på alla nivåer inom Scania. Under 2020 införde vi en ny global minimistandard för anställda, med bland annat en anställningspolicy och en policy för mänskliga rättigheter. I vår systematiska uppföljning av trivseln på arbetsplatsen 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. Vi anser att ett inkluderande arbetsklimat och en mångfald i fråga om exempelvis kön, etnicitet, bakgrund och färdigheter är en nyckel till framgång. Därför eftersträvar vi ökad mångfald bland medarbetarna inom alla delar av verksamheten.

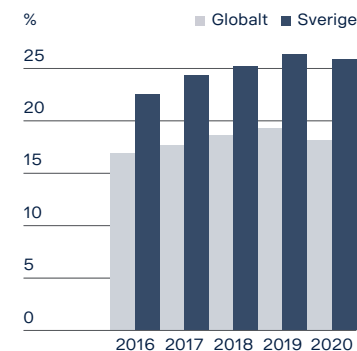
Medarbetarnas säkerhet och hälsa har högsta prioritet för Scania. Vi strävar efter att förebygga arbetsplatsolyckor och ohälsa, liksom att främja trivseln på jobbet genom att erbjuda goda arbetsförhållanden. I samråd med medarbetarna förbättrar vi kontinuerligt standarden för hälsa och säkerhet på våra arbetsplatser. Det har gjort att Scania genom åren har kunnat bibehålla en låg personalomsättning och en hög och stabil frisknärvaro, som under 2020 uppgick till 96,4 procent.

Under covid-19-pandemin har vi ägnat stor uppmärksamhet åt att skydda medarbetarna genom att minska risken för smittspridning, samtidigt som vi har hållit verksamheten igång både i anläggningarna och genom distansarbete. Pandemin ställer nya krav men har också skapat möjligheter eftersom den har tvingats oss att snabbare digitalisera verksamheten och utveckla nya sätt att arbeta.

Många länder har infört speciella permitteringsregler för att hjälpa företaget ekonomiskt under pandemin. Det har gjort att många medarbetare har kunnat använda sin tid till annat än arbete, till exempel att hjälpa till i sjukvården eller att utveckla sin kompetens. I Sverige har vi tillsammans med de fackliga organisationerna uppmuntrat medarbetare att använda upp till 50 procent av den permitterade tiden till kompetensutveckling, med utbildningar som är lätta att komma igång med. Här ingick våra utbildningar om digitalisering och elektrifiering, med vardera omkring 1 500 deltagande Scaniamedarbetare.

Andel kvinnliga chefer

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



Produktion

I januari 2020 utlöstes ett krisläge på grund av begränsningar i leveranskedjan orsakade av covid-19-utbrottet i Kina. Läget blev ännu värre i och med Italiens nedstängning, men var fortfarande under kontroll. I slutet av mars 2020 var Scantias leveranskapacitet starkt begränsad av covid-19 och de samhällsåtgärder för att begränsa spridningen som ledde till komponentbrist och störningar i logistikkedjan. Beslutet att stoppa Scantias produktion i Europa togs i slutet av mars, följt av en systematisk nedstängning av resterande lastbilsproduktion världen över. Efter ett 20 dagar långt totalstopp av Scantias globala lastbilsproduktion inledde vi i april en försiktig återstart och nådde åter full takt i slutet av maj. Under andra halvåret ökade produktionskapaciteten till högre nivåer än före nedstängningen, men med fortsatt påverkan från covid-19 i form av ökad bemanning för att kompensera för högre frånvaro på grund av sjukdom eller karantän, liksom andra regler och begränsningar i leveranskedjan.

Under andra kvartalet vidtog vi omfattande åtgärder för att minska Scantias kostnader. Översynen av våra industriella och kommersiella verksamheter ledde till beslutet att lägga ned bussproduktionen i Lahtis i Finland och det regionala produktcentret i Bangkok i Thailand.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2020, FORTS.

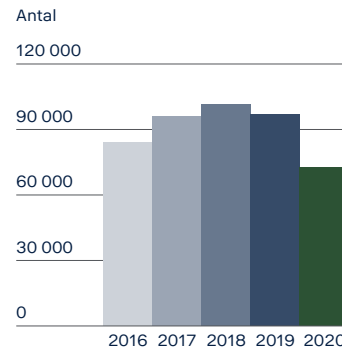
Under 2020 tog vi ett stort kliv i vår asiatiska expansion genom att etablera en helägd anläggning för lastbilsproduktion i Rugao i den kinesiska provinsen Jiangsu, 150 km nordväst om Shanghai. Bygget av den nya anläggningen ska börja under 2021. Satsningen är en del av Scantias strategi att utöka verksamheten i Kina till en fullskalig enhet inom företagets globala produktions- och leverantörsstruktur.

Scania har under 2020 tillkännagett en investering på över 1 miljard kronor i en monteringsanläggning för batterier i Södertälje. Anläggningen kommer att bidra till en snabb utökning av utbudet av elektrifierade lastbilar, bussar och motorer.

För produktionen av vår nya drivlineplattform håller Scania på att ta flera nya produktionsanläggningar i bruk, vi har bland annat investerat i ett gjuteri och nya linor för sammansättning av en ny motorgeneration och GW-växellådan.

Tillverkade fordon

Under 2020 producerade Scania 72 536 fordon (96 995).



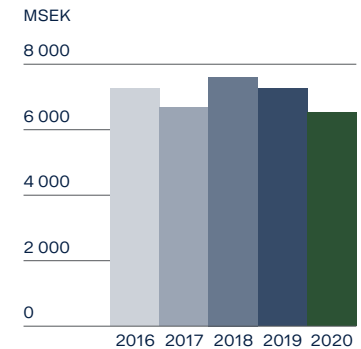
Forskning och utveckling

Målet med Scantias 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 satsar stora resurser på forsknings- och utvecklingsverksamheten, som är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje. Under 2020 uppgick investeringarna i forskning och utveckling till 6,5 (7,2) miljarder kronor, motsvarande 5 procent av nettoomsättningen.

Scania drar också nytta av synergier som uppstår inom TRATON-koncernen. Koncernens samlade, djupa tekniska kunskaper främjar vår innovation och kostnadseffektivitet, medan den ekonomiska styrkan innebär att vi 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 [142](#) 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 företagets möjlighet att leda omställningen till ett hållbart transport-system, verkställa strategier och uppnå mål. Riskerna spänner över många olika områden, alltifrån IT-säkerhet, leverantörskapacitet och produkt-lansering, 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 systematisk riskhantering kan Scania fokusera på affärsverk-samheten och kunderna, liksom att identifiera nya möjligheter, samtidigt som mindre tid och energi ägnas åt att avhjälpa oönskade situationer.

Riskhanteringsprocessen säkerställer att Scantias beslutsfattande är väl underbyggt och att risker hanteras och rapporteras effektivt.

+ [Läs om risker och riskhantering](#)

Så hanterar Scania risker

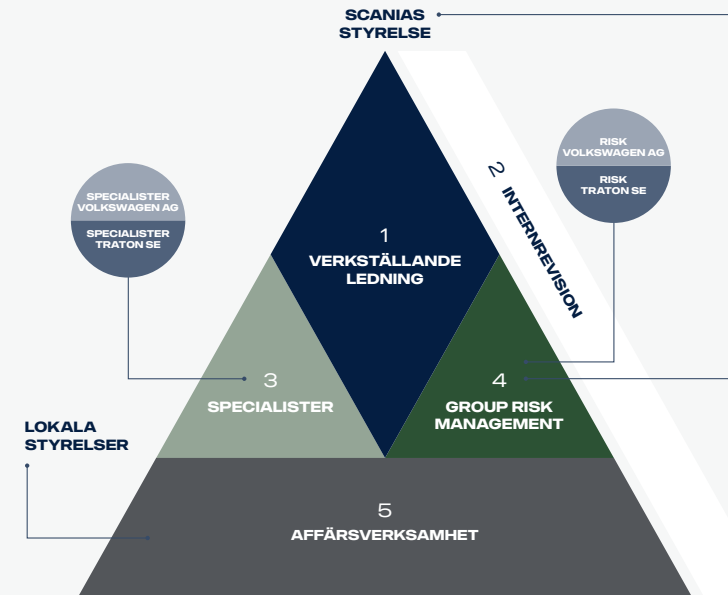
På uppdrag av styrelsen har den verk-ställande ledningen det övergripande ansvaret för Scantias riskhantering.

Eftersom affärsverksamheten är utsatt för risker som behöver hanteras är denna dock ansvarig för att identifiera och kartlägga viktiga risker, ta ägandeskap över och hantera risker, liksom att periodiskt rapportera risker till verk-ställande ledningen via den centrala funktionen för riskhantering, Group Risk Management. Rollerna och ansvars-fördelningen inom Scantias riskhantering illustreras och beskrivs i figuren till höger.

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

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

- Främja en öppen riskkultur
 - Fasställa 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
- Säkerställa effektiviteten i riskhanteringsprogrammet, kontroller och åtgärdsplaner för viktiga risker
- Ge råd och stöd till den centrala funktionen Group Risk Management och till affärsverksamheterna inom specifika ämnen
- Sammanställa riskinformation för transparent rapportering.
 - Identifiera och kartlägga koncerngemensamma risker som behöver eskaleras
 - Övervaka risker och riskhanteringsprocesser
 - Underlätta bedömning och åtgärd av koncerngemensamma och tvärfunktionella risker
 - Skapa och upprätthålla ett koncerngemensamt ramverk för riskhantering
 - Ge vägledning och stöd i implementeringen av programmet
 - Tillhandahålla rådgivning och utbildning
- Identifiera och kartägga relevanta risker
 - Ta övergripande ansvar och hantera risker
 - Övervaka risker och rapportera till Group Risk Management
 - Eskalera nya och förändrade risker



Roller och ansvar inom Scantias riskhantering

RISKER OCH RISKHANTERING, FORTSÄTTNING

Riskprocessen

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

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

För att säkerställa konsekvent bedömning, analys och övervakning av identifierade risker har Scania definierat riskkategorier (strategiska, finansiella, legala och regelverksefterlevnadsrisker 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.

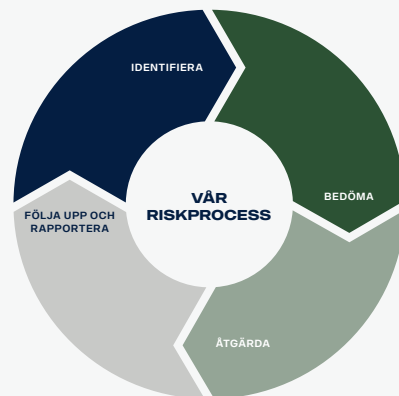
Riskprocessen genomförs som en årlig workshop och kvartalsvisa uppdateringar.

Riskprocessen 2020

Scanias risköversikt för 2020 har bland annat påverkats av vårt pågående strategiarbete, våra forskningsbaserade klimatmål och utgivningen av gröna obligationer. Scania arbetar också med att integrera TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures) i rapporteringen med början 2021.

Årets risköversikt påverkas också av covid-19-pandemin som gör att Scania måste anpassa sig till ökad osäkerhet, hälsopåverkan, långsammare global ekonomisk utveckling, störningar i leveranskedjan och föränderliga IT-säkerhetshot. För att ytterligare stödja affärsverksamheten och beslutsfattandet har Scania infört virtuell riskhanteringsutbildning.

På följande sidor presenteras några av de risker som framkommit genom riskprocessen under 2020, liksom åtgärder som ledningen har vidtagit.



De fyra stegen i riskprocessen



Emil Bojvall

Electrification Officer
R&D, Scania



Mats Harborn

President, Scania
China Group

Hur hjälper riskhanteringen Scania?

Vi i elektrifieringsteamet använder riskhanteringen som ett strukturerat sätt att ta fram det viktigaste för att nå de strategiska målen för år 2025. Vi kan övervaka specifika nyckeltal och arbeta förebyggande med scenarion, vilket hjälper oss att fatta rätt beslut för framtiden.

Vilka risker kopplade till elektrifiering har ni identifierat?

Vissa risker rör hur beredda kunderna är att ta till sig elektrifierade fordon och om de upplever att laddstationsnätet är tillräckligt utbyggt för att de ska vara beredda att göra omställningen. Driftkostnaderna kommer att vara betydligt lägre med elektrifiering, så vi studerar också hur förändringar i affärsmodellen kan påverka kundbeteenden och vilka risker det medför.

Hur bidrar riskhanteringen till att genomföra Scanias strategi?

Elektrifieringen av världen sker snabbt. Våra elektrifierade lösningar, och sättet vi gör affärer med våra kunder, utvecklas hela tiden. Riskhanteringen hjälper oss att ta ett steg tillbaka och se helheten, hur allt detta är kopplat till den övergripande strategin, samtidigt som den är ett stöd i enskilda projekt.

Hur hjälper riskhanteringen Scania?

Scanias strategiska satsning på Kina är gjord utifrån antaganden som är väl underbyggda, men också behöver utvärderas på ett metodiskt sätt. Diskussionen om riskhantering har hjälpt oss att bedöma vilka antaganden som är avgörande för vår framgång och skärpt vårt tänkande kring strategi i allmänhet.

Vilka risker kopplade till Kina har ni identifierat?

För att Scania som företag ska vara framgångsrikt globalt måste hela organisationen följa vad som händer i Kina. En av riskerna är att vi inte kopplar våra övriga strategiska fokusområden till den kinesiska utvecklingen, som påverkar alla delar av vår strategi. Det finns också geopolitiska hot och risken att filosofin "The Scania Way" och kärnvärdena inte genomsyrar den kinesiska organisationen.

Vilka slutsatser har dragits hittills?

Genom riskbedömningsarbetet har vi lärt oss hur viktigt det är att övervaka identifierade risker på ett strukturerat sätt. Vi tar de här riskerna och möjligheterna på stort allvar och har därför genomfört workshops i tvärfunktionella grupper, som kritiskt granskat några av våra antaganden om megatrender, för att kunna fatta väl underbyggda beslut framöver.

RISKÖVERSIKT

STRATEGISKA PRIORITERINGAR



Ledare inom hållbara transporter



Bästa anställda



Volymtillväxt



Kundnöjdhet



Lönsamhet

Riskkategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Strategiska risker			
Geopolitiska risker		Som globalt företag riskerar Scania att verka på marknader med politisk instabilitet, konflikter och social oro, vilket kan påverka Scantias möjligheter att göra affärer på berörda marknader/områden. Exempel på sådana faktorer under 2020 var karantäner och andra begränsningar på grund av covid-19, ökad spänning mellan USA och Kina samt Brexit.	Eftersom geopolitiska händelser kan påverka marknadsförhållandena behöver Scania ha rutiner för att hantera eventuell negativ miljömässig och social påverkan. Utvärdering och kartläggning av riskerna med hjälp av en effektiv riskprocess bidrar till att minska Scantias exponering. Exempelvis har Scania etablerat en tvärfunktionell organisation för Brexit för att öka medvetenheten i företaget och säkerställa att förebyggande åtgärder vidtas för att minska risker.
Risker inom affärsutveckling		Transportbranschen är i förändring på grund av ny teknik, nya affärsmodeller och konkurrenter och globala trender såsom digitalisering. Dessa krafter gör att Scania omvandlas, från en tillverkare av tunga fordon, till en leverantör av transport- och logistiklösningar. Därmed finns också en risk att inte lyckas tillhandahålla skräddarsydda produkter och tjänster för specifika kundbehov eller tillgängliggöra de viktigaste tekniska innovationerna inom branschen, till exempel uppkopplade, autonoma och elektrifierade fordon. Den komplexa leveranskedjan för batteriproduktion innebär även ökade sociala risker, exempelvis vad gäller mänskliga rättigheter, arbetsrätt och diskriminering.	Risker relaterade till affärsutveckling och långsiktig planering hanteras huvudsakligen genom 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. Scania har en företagskultur av integritet och öppenhet som innebär att oklarheter och frågor ska identifieras och diskuteras öppet. Det medför att risker kopplade till oklarhet eller otydlighet gällande företagets strategi och affärsutveckling kan hanteras effektivt och med precision. Scania har ständig uppsikt över nya områden som kan bli viktiga i framtidens ekosystem för transport och logistik. Forsknings- och utvecklingsprojekt utvärderas fortlöpande vad gäller teknisk och kommersiell relevans.
Affärsmodells- och strategirisker		Det finns en risk att gällande affärsmodell och -strategi inte kommer att bidra till att skydda, skapa eller öka värdet för Scantias intressenter, eller att säkra företagets engagemang för klimatet och människor.	Scania övervakar, utvärderar och ifrågasätter kontinuerligt affärsmodeller och strategier, för att säkerställa att företaget uppfyller målet att leda omställningen till ett hållbart transportsystem och att uppfylla Parisavtalet. Det är viktigt att Scantias organisation är medveten om rådande osäkerhet, komplexitet och volatilitet för att kunna fortsätta att vara relevant för samhället, kunderna, kapitalmarknaderna och andra intressenter idag och i framtiden. För ytterligare information, se not 8 , 9 och 14 .
Bolagsstyrning och policyrelaterade risker		Eftersom Scania verkar globalt på volatila marknader är det viktigt att effektivt hantera förändringar och utveckla verksamheten i rätt riktning för att säkerställa att ambitioner och mål uppnås.	Den verkställande ledningen har det övergripande ansvaret för hantering av bolagsstyrnings- och policyrelaterade risker. Samtliga funktioner inom företaget arbetar enligt ett väl dokumenterat ledningssystem som uppfyller Scantias krav, riktlinjer och policyer. Ledningssystemet förbättras kontinuerligt i samband med det dagliga arbetet och genom regelbunden översyn internt och av tredjepart. Den centrala funktionen Governance, Risk and Compliance, hjälper såväl den verkställande ledningen som linjechefer att reducera risker genom att tillhandahålla rådgivning och utbildning. För ytterligare information, se Bolagsstyrning sidan 33 .

RISKÖVERSIKT, FORTS.

STRATEGISKA PRIORITERINGAR



Ledare inom hållbara transporter



Bästa anställda



Volymtillväxt



Kundnöjdhet



Lönsamhet

Riskkategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Finansiella risker			
Refinansieringsrisker		Tillgången till konkurrenskraftig finansiering är avgörande för Scania och beror till stor del på företagets kreditbetyg. En nedgradering av betyget ökar Scantias upplåningskostnad och riskerar därmed att drabba lönsamheten.	Refinansieringsrisker hanteras i enlighet med koncernpolicyen Treasury, som ses över årligen av Scantias revisionskommitté. Som en del av Scantias hantering av refinansieringsrisk finns två beviljade kreditfaciliteter: en på den internationella lånemarknaden och en via TRATON SE. För ytterligare information, se not 27 .
Kreditrisker		Om Scantias avtalspartners inte uppfyller sina åtaganden på grund av finansiella problem eller politiska förhållanden kan Scania lida finansiell skada.	Kreditrisk hanteras i enlighet med koncernpolicyerna Credit Risk Governance och Treasury, som ses över årligen av Scantias revisionskommitté. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärda motparter. Scantias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med stor geografisk spridning, vilket begränsar koncentrationen av kreditrisken. För ytterligare information, se not 2 och 27 .
Valuta- och ränterisker		Scantias valutaexponering beror på att försäljningen är mer geografiskt utspridd än produktionen. Rörelser på valuta- och räntemarknaderna kan negativt påverka resultat- och balansräkningen. Ränterisk kan uppstå från räntekänsliga tillgångar och skulder.	Valuta- och ränterisker hanteras i enlighet med koncernpolicyen Treasury, som ses över årligen av Scantias revisionskommitté. För att effektivisera översynen och hanteringen koncentrerar Scania i allmänhet valutaexponeringsrisken till de stora industriella verksamheterna i Sverige och Brasilien. Vad gäller de stora kommersiella valutaflödena inom segmentet Fordon och tjänster använder sig Scania främst av prisjusteringar för att kompensera för valutakursförändringar. Enligt Scantias koncernpolicy kan företagets ledning välja att kurssäkra framtida valutaflöden, men detta görs endast i begränsad omfattning. Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i funktionell valuta kan dock säkring ske. Inom Financial Services säkras valutaflöden med hjälp av derivatinstrument. Målet med ränteriskhanteringen är att till stor del minska risken med hjälp av derivat. Inom Financial Services ska fordringar och skulder matchas vad gäller räntesats och löptid. För ytterligare information, se not 2 och 27 .
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 Scantias 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.

RISKÖVERSIKT, FORTS.

STRATEGISKA PRIORITERINGAR



Ledare inom hållbara transporter



Bästa anställda











Volymtillväxt



Kundnöjdhet



Lönsamhet

Riskkategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Finansiella risker, forts.			
Försäkringsrisker	 	Inom Scantias globala verksamhet finns risker som kan påverka balansräkningen om de inte överförs till externa försäkringsbolag. Alla risker är inte möjliga att överföra, men Scania eftersträvar att minimera exponeringen för vissa försäkringsbara risker.	Scania arbetar kontinuerligt med att identifiera, analysera och hantera försäkringsbara risker, både på koncernnivå och lokalt. En central enhet ansvarar för Scaniakoncernens globala försäkringsportfölj. Sedvanliga försäkringar på koncernnivå används för att säkra koncernens godstransporter, tillgångar och skyldigheter, i enlighet med Scantias styrdokument. Lokala försäkringar tecknas i enlighet med lagar och normer på respektive marknad. När så krävs tar Scania hjälp av utomstående försäkringsrådgivare för att identifiera och hantera risker. Försäkringar tecknas endast hos välrenommerade försäkringsbolag, vars finansiella ställning övervakas kontinuerligt. Riskbesiktningar, främst inriktade på risker i den fysiska miljön, utförs vanligtvis årligen vid samtliga produktionsanläggningar och hos många Scania-ägda återförsäljare och verkstäder, i enlighet med det standardiserade brandsäkerhetssystemet Scania Blue Rating Fire Safety System. Detta arbete bidrar till ett fortsatt skadeförebyggande och lågt skadeutfall.
Legala- och regelefterlevnadsrisker			
Rättsprocesser och administrativa förfaranden	  	Scania berörs av rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. Dessa omfattar påstådda kontraktsbrott, utebliven leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång, intrång rörande andra immateriella rättigheter och påstådda brott mot gällande lagar och regler. Vissa av dessa risker kan vara betydande.	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. Scantias centrala funktion, Corporate Legal Affairs and Risk Management, har specialiserad personal för att bistå med rådgivning och vägledning i juridiska frågor. För ytterligare information, se not 2 .
Risker relaterade till avtal och rättigheter	  	Hantering av avtal, väsentliga rättigheter och juridiska risker sker som en del av den dagliga verksamheten. Scantias 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 Scantias storlek och slag. Inget enskilt affärs- eller finansavtal, patent, licensavtal eller liknande rättighet har avgörande betydelse för Scantias verksamhet.	Scantias centrala funktion Corporate Legal Affairs and Risk Management har specialiserad personal för att stödja med rådgivning och vägledning i juridiska och kommersiella frågor, samt frågor som rör patent, licensiering och annat. För ytterligare information, se not 2 .

RISKÖVERSIKT, FORTS.

STRATEGISKA PRIORITERINGAR



Ledare inom hållbara transporter



Bästa anställda



Volymtillväxt



Kundnöjdhet



Lönsamhet

Riskkategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Legala och regelefterlevnadsrisker, forts.			
Risker relaterade till nya eller ändrade lagar och regler		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.
Affärsetik- och regelefterlevnadsrisker		Scania ska arbeta systematiskt och transparent för att undvika penningtvätt, bedrägeri, förskingring och korruption, liksom för efterlevnad av gällande konkurrenslagstiftning. Vidare måste Scantias finansierings- och försäkringstjänster uppfylla de regelverk som fastställs och övervakas av respektive finansmyndighet och andra relevanta myndigheter.	Scania har specialiserad personal, såväl centralt som lokalt, som hjälper organisationen att övervaka och hantera dessa risker, huvudsakligen funktionerna för efterlevnad (Group Compliance Management), riskhantering (Group Risk Management) och internrevision (Group Internal Audit). Utöver detta finns en regelstruktur, som utgår från Scantias uppförandekod, med bindande regler och riktlinjer gällande ansvarsfullt beteende för alla anställda inom Scaniakoncernen. För ytterligare information, se sidan 32 .
Risker relaterade till handelsbarriärer, exportkontroll och sanktioner		Förändringar vad gäller handelsavtal och handelsbarriärer, liksom införandet av sanktioner riktade mot länder, gods, tjänster eller personer, hämmar Scantias möjlighet att göra affärer. Brott mot sanktioner kan ge dryga böter och andra påföljder. Som globalt företag måste Scania kunna hantera motstridiga sanktionsregler.	Alla delar av Scaniakoncernen bedriver sin verksamhet i enlighet med nationella och internationella lagar och regler, inklusive men inte begränsat till exportlagstiftning och sanktionsregler i alla relevanta jurisdiktioner och regimer där Scania är verksamt, samt i enlighet med Scantias uppförandekod.
Risker relaterade till mänskliga rättigheter		Scantias hela värdekedja är utsatt för risker relaterade till mänskliga rättigheter. Covid-19 kan leda till ekonomisk nedgång, ökad belastning på sociala skyddsnät och social oro, vilket kan få konsekvenser för de mänskliga rättigheterna. Det pågår en utveckling av lagkraven på företag att visa vederbörlig aktsamhet (due diligence) och att redovisa information om svårigheter inom området mänskliga rättigheter.	Scania hanterar mänskliga rättigheter utifrån dubbla perspektiv, dels risken att Scania ska orsaka, bidra till eller vara kopplat till kränkningar av mänskliga rättigheter, dels hanteringen av juridiska risker och negativ inverkan på Scantias anseende. Ett av Scantias kärnvärden är Respekt för individen. Detta tillsammans med Scantias policy för mänskliga rättigheter styr det dagliga arbetet och bidrar till att kombinera affären med en hänsyn till mänskliga rättigheter i relevanta processer, exempelvis genom Scantias Due Diligence-program. Scania står också i ständig dialog med relevanta interna och externa intressenter. För ytterligare information om hur Scania hanterar risker relaterade till mänskliga rättigheter som en del av programmet för en hållbar leveranskedja, se Risker i leverantörskedjan på sidan 32 .

RISKÖVERSIKT, FORTS.

STRATEGISKA PRIORITERINGAR



Ledare inom hållbara transporter



Bästa anställda



Volymtillväxt



Kundnöjdhet



Lönsamhet

Riskkategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Affärsrisker			
Marknadsrisker		<p>Nyttofordonsbranschen påverkas av externa faktorer såsom konkurrens, prisfluktuationer, politisk utveckling och ekonomiska svängningar, vilket ger upphov till både möjligheter och risker kopplade till efterfrågan på Scania produkter.</p> <p>Scania säljer en del av sina fordon med återköpsåtagande, vilket innebär att Scania har en restvärdesexponering. Det gäller även för korttidsuthyrda fordon som har ett beräknat restvärde.</p> <p>En stor del av Scantias försäljning av reservdelar och verkstadstimmar sker i form av reparations- och underhållsavtal. Det innebär att Scania åtar sig att tillhandahålla fordonsunderhåll under avtalsperioden mot en förutbestämd avgift.</p>	<p>Tack vare att Scantias försäljning är utspridd över mer än 100 länder minskar riskerna och svängningarna som kan orsakas av enskilda kunder och marknader.</p> <p>Dessutom hanterar och övervakar Scania kontinuerligt befintliga avtalsförpliktelser gentemot kunder som annars skulle kunna leda till utmaningar att korrekt förutse framtida värdering för begagnade fordon.</p> <p>Kostnaden för att fullgöra avtalet fördelas över avtalsperioden i enlighet med den beräknade åtgången av tjänster och avvikelser från detta bokförs under innevarande period. Scania gör kontinuerliga bedömningar av möjliga avvikelser från den beräknade kostnadskurvan för hela avtalsportföljen. Vid negativa avvikelser görs en avsättning som påverkar resultatet för innevarande period.</p> <p>För ytterligare information, se not 2.</p>
Informationsrisker		<p>Scania använder informationsteknik i det dagliga arbetet för att möjliggöra förbättringar av såväl effektiviteten i verksamheten som kunderbjudandet, vilket också för med sig risker. Digital information, system och infrastruktur kan slå ut på grund av olyckor, katastrofer, tekniska haverier, föråldrad teknik, cyberattacker, etc.</p> <p>Information som inte hanteras korrekt riskerar att delas med obehöriga, gå förlorad eller avsiktligt eller oavsiktligt ändras.</p>	<p>För att kunna bedriva en effektiv, driftsäker och relevant verksamhet måste Scania fortlöpande utvärdera möjligheten att utnyttja data i det dagliga arbetet. För att säkerställa informationens tillgänglighet, integritet och konfidentialitet använder Scania ett riskstyrt säkerhetsledningssystem (ISMS), liksom en kombination av den senaste hårdvaru- och mjukvarutekniken för en effektiv organisation av IT-frågor.</p> <p>Scania har också en central funktion för informationssäkerhet, som ansvarar för implementeringen och uppföljningen av Scantias informationssäkerhetspolicy.</p>
Risker i leverantörskedjan		<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Leverantörer ska uppfylla Scantias uppförandekod för leverantörer. Scania gör fortlöpande riskbedömningar vid val av leverantörer.</p> <p>Dessutom övervakar Scania alla leverantörer som ligger över en viss inköpsstorlek månadsvis med hjälp av tredjeparts riskindikatorer.</p> <p>Nära samarbete inom Volkswagenkoncernen och med leverantörer är också viktigt för att säkerställa att Scania kan anpassa sig till förändringar och hantera identifierade risker.</p> <p>För ytterligare information, se sidan 32.</p>

RISKÖVERSIKT, FORTS.

STRATEGISKA PRIORITERINGAR



Ledare inom hållbara transporter



Bästa anställda



Volymtillväxt



Kundnöjdhet



Lönsamhet

Riskkategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Affärsrisker, fortsättning			
Produktionsrisker		<p>Oförutsedda störningar vid produktionsanläggningar kan orsakas av många olika incidenter, såsom strömavbrott, maskin haveri, brand, översvämning, social oro, terrordåd, smittsamma sjukdomar, personalkonflikter eller andra störningar i verksamheten.</p> <p>Om Scania överskattar kundernas efterfrågan finns en risk att produktionskapaciteten underutnyttjas, medan en underskattning av efterfrågan kan resultera i otillräcklig produktionskapacitet.</p>	<p>Scania driver ett program för att förmå lokal ledning 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.</p> <p>Produktions-, miljö- och kvalitetsrisker i återförsäljar- och verkstadsnätet hanteras genom Scania Retail System (SRS), certifiering enligt Scania Dealer Operating Standard (DOS), Scantias miljöpolicy och med hjälp av specialister i organisationen.</p> <p>Produktionskapaciteten övervakas noggrant genom tvärfunktionella möten och anpassas kontinuerligt till rådande förutsättningar.</p>
Klimat- och naturkastastrofisker		<p>Som globalt företag med anläggningar och leverantörer världen över är Scania utsatt för fysiska risker förknippade med extrema väderförhållanden, såsom översvämningar, värmeböljor, vattenbrist och andra naturfenomen som kan skada byggnader och annan egendom. Det är svårt att förutse var och när dessa ska inträffa och vilka konsekvenser de kan få. Pågående klimatförändringar på grund av global uppvärmning väntas ge allt mer extremt väder och förändrade väderförhållanden i vissa regioner.</p> <p>Scanias ledande roll i transportekosystemet innebär också en risk vid omställningen till teknik med lägre koldioxidutsläpp. Ändringar av utsläppsregler, teknikutveckling och förändrade kundbehov medför såväl risker som möjligheter av stor betydelse för Scania.</p>	<p>Eftersom Scania har anläggningar och leverantörer över hela världen ägnas särskild uppmärksamhet åt risken för klimat- och väderförändringar, naturkatastrofer och resursbrist i företagets avbrottsanalyser och kontinuitetsplaner. Förutsägande analyser och planering enligt scenarion för olika regioner utgör ett stöd i beslutsfattandet.</p> <p>Insikter om klimatförändringen och därtill hörande förändringar av lagstiftning, affärsmodeller och teknikutveckling har en betydande påverkan på Scanias strategiska inriktning.</p> <p>Scania har satt upp mål för minskning av koldioxidutsläppen i linje med vad forskningen säger krävs för att uppfylla Parisavtalet (Science-based targets). Våra forskningsbaserade mål omfattar såväl den egna verksamheten som kundernas drift av Scaniafordon. För att nå dessa krävs en aktiv bevakning av och insikt i teknik-, marknads- och regelutvecklingen.</p> <p>För ytterligare information, se sidan 12.</p>
Risker relaterade till produktansvar och produktansvar		<p>Vid introduktion av en ny produkt på marknaden finns risk för avvikelser i produktkvaliteten, exempelvis på grund av felkonstruktion, produktval eller tillverkningsprocess. Brister i produktkvaliteten kan leda till återkallelse av produkter och medföra betydande egna kostnader, kompensation till kunder för indirekta kostnader och att Scanias anseende skadas.</p>	<p>Dessa risker hanteras genom Scanias processer för utveckling, kontroll och godkännande. Scania har som mål att utveckla produkter som är pålitliga och säkra för kunden, allmänheten och miljön. Om en produkt uppvisar tekniska brister som kan vara skadliga för person, samhälle eller tillgångar hanteras ärendet av Scanias råd för produktansvar (Product Liability Council). Rådet avgör vilka tekniska lösningar som ska användas för att lösa problemet och vilka åtgärder som ska vidtas på marknaden. Rådet utför även en granskning av berörda processer för att säkerställa att problemet inte uppstår igen. Där det är möjligt har Scania överenskommelser om rimligt delat ansvar med leverantörer, för att minimera den finansiella risken.</p>

RISKÖVERSIKT, FORTS.

STRATEGISKA PRIORITERINGAR



Ledare inom hållbara transporter



Bästa anställda



Volymtillväxt



Kundnöjdhet



Lönsamhet

Riskkategori	Strategiska prioriteringar	Kontext/potentiell påverkan	Hantering/åtgärd
Affärsrisker, forts.			
Risker relaterade till medarbetare och kompetens		<p>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.</p> <p>Scanias verksamhet kräver visst resande och det är då viktigt att medarbetare inte utsätts för onödiga risker. Såväl medicinska som säkerhetsrelaterade risker förekommer och kan leda till fysisk skada eller till och med dödsfall.</p>	<p>Scania utvecklar ständigt arbetet inom personalområdet för att säkerställa en affärsdriven kompetensförsörjning. Att utveckla medarbetarna är en nyckel i omställningen till hållbara transporter, både för företaget och medarbetarna. Därför har Scania flera program för vidareutbildning, liksom för att tillvarata entreprenörs- och innovationsanda. För att kunna hantera en kompetensförändring i hela företaget på ett ansvarsfullt sätt krävs en meningsfull social dialog. Scania har en företagsgemensam standard för social dialog och bedriver förebyggande arbete genom initiativet Global Deal.</p> <p>Scania har etablerade strukturer för nära samarbete med ett flertal universitet och tekniska högskolor, för att få fram och rekrytera de främsta specialisterna. Scania driver ett gymnasium i Södertälje, Mälardalens Tekniska Gymnasium, som erbjuder högkvalitativ teknisk utbildning.</p> <p>Scanias styrgrupp för hantering av reserisker (Steering Group Travel Risk Management) beslutar om enhetliga förebyggande åtgärder vid resande. Exempel på aktuella åtgärder är en obligatorisk e-utbildning, ett riskutvärderingsverktyg för resande, automatisk rådgivning inför resor och ett krishanteringssystem. Specialister från funktionen Occupational Health and Corporate Security finns tillgängliga som stöd för alla Scaniamedarbetare.</p>
Risker relaterade till personuppgiftshantering		<p>Om Scania inte kan visa att företaget följer gällande regler avseende skydd av personuppgifter data kan det leda till skadeståndskrav och skyldigheter, betydande böter eller andra påföljder, såväl som förlust av kunder och skador på Scanias anseende.</p>	<p>Ett av Scanias kärnvärden är Respekt för individen. Detta utgör grunden för vår interaktion med bland annat medarbetare, kunder och samarbetspartners, men även hur vi ser på skyddet av personuppgifter.</p> <p>Scanias efterlevnad av personuppgiftslagstiftningen ska vara ett resultat av en aktiv medvetenhet om integritetsskydd och personuppgiftsrutiner som genomsyrar verksamheten.</p> <p>Scania har en specialistfunktion för dataskydd som hjälper till att säkerställa att personuppgifter hanteras korrekt. Varje del av Scanias verksamhet ansvarar dock för att göra dataintegritet till ett självklart inslag i arbetet och för att påvisa efterlevnaden av gällande personuppgiftslagstiftning.</p>

STYRELSE



STYRELSE, FORTS.

1. Matthias Gründler

Ordförande i styrelsen sedan 2020.

Född: 1965.

Utbildning: Lärlingsutbildning i industriell företagsledning och studier i företagsekonomi.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i Supervisory Board, MAN SE och Supervisory Board, MAN Truck & Bus AG.

Relevant arbetslivserfarenhet: Efter att ha haft en rad olika ledande befattningar i Tyskland och utomlands utsågs Matthias Gründler till Chief Finance Officer på Mitsubishi Fuso Trucks & Bus Corp. i Japan 2008. Tre år senare tog han över ledningen för enheten Powertrain Procurement and Business Development på Daimler Trucks & Buses. Han tjänstgjorde som Chief Financial Officer för Daimler Trucks & Buses, ansvarig för Finance and Controlling, från 2012 till 2015. I september 2015 tog Matthias Gründler över tjänsten som Chief Financial Officer för Volkswagen Truck & Bus GmbH (idag: TRATON SE). Sedan 17 juli 2020 är han VD för TRATON.

2. Henrik Henriksson

Ledamot i styrelsen sedan 2016.

Född: 1970.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i styrelsen för Hexagon AB och Electrolux AB.

Relevant arbetslivserfarenhet: 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) under 2020. Ledamot i Teknikföretagen och Svenskt Näringsliv.

3. Lilian Fossum Biner

Ledamot i styrelsen sedan 2019.

Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1962.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i styrelserna för LE Lundbergföretagen, Carlsberg Group, Givaudan S.A. och a-connect (group) ag.

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

4. Gunnar Kilian

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1975.

Utbildning: Journalist.

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

Relevant arbetslivserfarenhet: Olika befattningar inom Volkswagen AG. Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG, ansvarig för Human Resources och ansvarig för Truck & Bus.

5. Julia Kuhn-Piëch

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1981.

Utbildning: Doktor i juridik (Dr jur).

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

Relevant arbetslivserfarenhet: Egenföretagare inom fastighetsförvaltning.

6. Nina Macpherson

Ledamot i styrelsen sedan 2018.

Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1958.

Utbildning: Juristexamen, LL.M.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board, TRATON SE och ledamot i dess revisionskommitté sedan 2019. Ledamot i styrelsen för Scandinavian Enviro Systems AB sedan 2020.

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

7. Christian Porsche

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1974.

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

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

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

8. Mark Philipp Porsche

Ledamot i styrelsen sedan 2020.

Född: 1977.

Utbildning: Master i social- och företagsekonomi.

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

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

STYRELSE, FORTS.

9. Stephanie Porsche-Schröder

Ledamot i styrelsen sedan 2017.
Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1978.

Utbildning: Diplomerad designer
("Diplom designer").

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

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

10. 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: Medlem i
verkställandeledningen, TRATON SE,
CFO med ansvar för Finance and
Business Development. Olika ledande
befattningar inom Daimler AG,
Mitsubishi Fuso Truck & Bus och
Mercedes-Benz Cars.

11. Peter Wallenberg Jr

Ledamot i styrelsen sedan 2005.

Född: 1959.

Utbildning: Master i företagsekonomi.

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

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

12. Marie Carlquist

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

Född: 1969.

Övriga styrelseuppdrag:
Arbetsstagarrepresentant, Supervisory
Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika
befattningar inom Scania sedan 1987.

13. Lisa Lorentzon

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

Född: 1982.

Utbildning: Magisterexamen.

Övriga styrelseuppdrag:
Arbetsstagarrepresentant, Supervisory
Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika
befattningar inom Scania sedan 2007.

14. Mikael Johansson

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

Född: 1963.

Relevant arbetserfarenhet: Olika
befattningar inom Scania.

15. Mikael Lyngsie

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

Född: 1977.

Övriga styrelseuppdrag:
Arbetsstagarrepresentant, Supervisory
Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika
befattningar inom Scania sedan 1993.

16. Mikael Svalefors

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

Född: 1960.

Relevant arbetserfarenhet: Olika
befattningar inom Scania sedan 1982.

17. Bo Luthin

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

Född: 1967.

Övriga styrelseuppdrag:
Arbetsstagarrepresentant, Supervisory
Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika
befattningar inom Scania sedan 1985.

VERKSTÄLLANDE LEDNING



1. Henrik Henriksson

Ledamot i styrelsen.
President and CEO.

Född: 1970.

Utbildning: Civilekonom.
Anställd sedan 1997.

2. Johan Haeggman

Executive Vice President, Chief
Financial Officer (CFO).

Född: 1960.

Utbildning: Civilekonom.
Anställd 1989–1999 och sedan
från 2003.

3. Helle Bay

Executive Vice President,
Head of Human Resources.

Född: 1972.

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

4. Mathias Carlbaum

Executive Vice President,
Head of Commercial Operations.

Född: 1972.

Utbildning: Civilekonom.
Anställd sedan 1997.

5. Claes Erixon

Executive Vice President,
Head of Research and Development.

Född: 1969.

Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1994.

6. Anders Williamsson

Executive Vice President,
Head of Purchasing.

Född: 1969.

Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1994.

7. Alexander Vlaskamp

Executive Vice President,
Head of Sales and Marketing.

Född: 1971.

Utbildning: Kandidatexamen
i fordonsteknik.
Anställd 1997–2007 och sedan
från 2008.

8. Ruthger de Vries

Executive Vice President,
Head of Production and Logistics.

Född: 1965.

Utbildning: Civilingenjör.
Anställd sedan 1990.

Henrik Henriksson lämnar Scania för att börja på ett annat företag. Styrelsen har utsett Christian Levin till ny verkställande direktör och koncernchef på Scania från den 1 maj 2021. Henriksson kvarstår i sin befattning på Scania fram till dess att Levin tillträder som VD.

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

2020 var ett år som påverkades kraftigt av utbrottet av coronaviruset. Scania påverkades genom produktionsstängning och betydligt lägre fordonsvolym. Efter sommaren återhämtade sig lastbilsverksamheten medan bussverksamheten fortsatte på en låg nivå. I Financial Services ökade omförhandlingen av finansiella kontrakt under de två första kvartalen 2020. Under tredje och fjärde kvartalet återgick omförhandlingarna till normala nivåer och de allra flesta kunderna återvände till tidigare betalningsplaner.

Intäkter

Scaniakoncernens intäkter, inom segmentet Fordon och tjänster, minskade med 18 procent till MSEK 120 590 (147 557). Valutaeffekter hade en negativ påverkan på intäkterna med 4 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon minskade med 28 procent. Omsättningen påverkades negativt av lägre volymer och negativa valutaeffekter. Power solutions intäkter minskade med 1 procent.

Serviceintäkterna minskade med 6 procent och uppgick till MSEK 27 132 (28 971). Lägre volymer och valutaeffekter påverkade negativt.

Ränte- och hyresintäkter inom segmentet Financial Services minskade med 4 procent till följd av negativa valutaeffekter och lägre marginaler, vilket delvis kompensades av en högre genomsnittlig portfölj.

Intäkter per produkt, MSEK	2020	2019
Lastbilar	69 934	98 292
Bussar	9 686	11 958
Motorer	2 373	2 409
Service	27 132	28 971
Begagnade fordon	8 582	8 411
Övrigt	4 001	4 615
Summa leveransvärde	121 708	154 656
Justering för hyresintäkter ¹	-1 118	-7 099
Fordon och tjänster, totalt	120 590	147 557
Financial Services	8 600	8 992
Eliminering ²	-4 065	-4 130
Scaniakoncernen totalt	125 125	152 419

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

² Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

Leveranser

Under 2020 levererade Scania 66 899 (91 680) lastbilar, en minskning med 27 procent. Leveranserna av bussar minskade med 33 procent och uppgick till 5 186 (7 777) enheter. Power solutions leveranser ökade med 8 procent till 10 991 (10 152) enheter.

Levererade fordon	2020	2019
Fordon och tjänster		
Lastbilar	66 899	91 680
Bussar	5 186	7 777
Totalt nya fordon	72 085	99 457
Begagnade fordon	21 278	19 753
Motorer	10 991	10 152

Financial Services

Antal finansierade (nya under året)	2020	2019
Lastbilar	24 534	35 814
Bussar	1 122	1 212
Totalt nya fordon	25 656	37 026
Begagnade fordon	8 835	7 016
Nyfinansiering, MSEK	42 439	54 221
Portfölj, MSEK	95 433	103 781

Resultat

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 8 887 (17 488) under 2020. Rörelsemarginalen uppgick till 7,1 (11,5) procent.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 7 764 (15 977) under 2020. Lägre fordon- och servicevolym samt valutaeffekter påverkade resultatet negativt.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 6 528 (7 244). Efter justering för aktivering med MSEK 1 624 (1 788) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 744 (706) minskade den redovisade kostnaden till MSEK 5 648 (6 162).

Jämfört med helåret 2019 var den totala valutaeffekten negativ och uppgick till MSEK 1 762.

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT, FORTS.

Rörelseresultatet för Financial Services minskade till MSEK 1 123 (1 511), vilket motsvarar 1,1 (1,6) procent av årets genomsnittsportfölj. Negativa valutaeffekter och lägre marginaler påverkade resultatet negativt, vilket delvis kompensades av en högre genomsnittlig portfölj.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2020 till 95,4 miljarder kronor, vilket är en minskning med 8,3 miljarder kronor sedan utgången av 2019. I lokala valutor ökade portföljen med 1 miljarder kronor, motsvarande 1 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2020	2019
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	7 764	15,977
Rörelsemarginal, %	6,4	10,8
Financial Services		
Rörelseresultat	1 123	1 511
Rörelsemarginal, % ¹	1,1	1,6
Rörelseresultat Scania CV-koncernen	8 887	17 488
Rörelsemarginal, %	7,1	11,5
Resultat före skatt	7 827	16 476
Skatt	-2 427	-4 092
Årets resultat	5 400	12 384

1 Financial Services rörelsemarginal beräknas som rörelseresultat i procent av genomsnittsportföljen.

Scanias finansnetto uppgick till MSEK -1 060 (-1 012) inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK 169 (46). Räntenettet uppgick till MSEK -452 (-456). Räntenettet påverkades negativt av högre lånevolym. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -777 (-602). I dessa ingick MSEK 90 (-150) av värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 7 827 (16 476). Scaniakoncernens skattekostnad för 2020 motsvarade 31,0 (24,8) procent av resultatet före skatt.

Årets resultat uppgick till MSEK 5 400 (12 384), motsvarande en nettomarginal på 4,3 (8,1) procent.

Kassaflöde

Kassaflödet efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 9 180 (10 994).

Kassaflödet från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten uppgick till MSEK -8 137 (-7 518) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 1 624 (1 788). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2020 till MSEK 21 824 (17 057).

Kassaflödet för Financial Services uppgick till MSEK 113 (-10 632).

Finansiell ställning

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2020	2019
Equity/assets (E/A) ratio, %	26,1	25,5
E/A ratio, Vehicles and Services, %	35,0	34,4
E/A ratio, Financial Services, %	9,7	9,4
Return on capital employed, Vehicles and Services, % 2	12,9	25,4
Net debt/equity ratio, Vehicles and Services 3	-0,39	-0,32

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

2 Nettokassa(-)/nettoskuld (+)

Scaniakoncernens egna kapital ökade under året med MSEK 659 och uppgick vid årets utgång till MSEK 61 547 (60 888). Årets resultat tillförde 5 400 (12 384). Eget kapital har minskat med MSEK -4 470 (945) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK -394 (-2 427), avseende aktuariella vinster på pensionskulda och ökade med MSEK 127 (-48) på grund av justering av verkligt värde på egetkapitalinstrument.

Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till MSEK -2 (542). Innehav utan bestämmande inflytande minskade under året med MSEK 6 i huvudsak beroende på en ökning i ägarandel i Laxå Special Vehicles AB som nu är ett 100 procent (90,1) ägt dotterföretag.

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 2020 uppgick till MSEK 0 (0).

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	58
Koncernens balansräkningar	59
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	60
Koncernens kassaflödesanalyser	61
Koncernens noter	62
Not 1 Redovisningsprinciper	62
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	69
Not 3 Rapportering per segment	72
Not 4 Rörelsens kostnader	78
Not 5 Financial Services	78
Not 6 Finansiella intäkter och kostnader	80
Not 7 Skatter	80
Not 8 Avskrivningar	82
Not 9 Immateriella anläggningstillgångar	83
Not 10 Materiella anläggningstillgångar	85
Not 11 Leasing	86
Not 12 Andelar i intresseföretag och joint ventures	87
Not 13 Varulager	88

Not 14 Andra fordringar	88
Not 15 Eget kapital	89
Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	90
Not 17 Övriga avsättningar	94
Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	95
Not 19 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	95
Not 20 Statliga stöd och bidrag	95
Not 21 Kassaflödesanalys	95
Not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter	97
Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda	97
Not 24 Transaktioner med närstående	98
Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare	98
Not 26 Arvoden och ersättningar till revisorer	100
Not 27 Finansiell riskhantering	100
Not 28 Finansiella instrument	111
Not 29 Aktier och andelar i dotterföretag	114

Moderbolaget Scania AB, räkningar	117
Moderbolaget Scania AB, noter	119
Förslag till vinstdisposition	120
Revisionsberättelse	121
Nyckeltal	125
Definitioner	128
Flerårsöversikt	129

KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

Januari–december, MSEK	Not	2020	2019
Nettoomsättning	3	125 125	152 419
Kostnad för sålda varor och tjänster		-96 833	-113 689
Bruttoresultat		28 292	38 730
Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾		-5 648	-6 162
Försäljningskostnader		-11 564	-12 680
Administrationskostnader		-2 125	-2 306
Övriga rörelseintäkter		138	153
Övriga rörelsekostnader		-206	-247
Rörelseresultat	4, 5	8 887	17 488
Ränteintäkter		477	501
Räntekostnader		-929	-957
Andel av resultat i intressebolag och joint ventures	12	169	46
Övriga finansiella intäkter		833	253
Övriga finansiella kostnader		-1 610	-855
Summa finansiella intäkter och kostnader	6	-1 060	-1 012
Resultat före skatt		7 827	16 476
Skatt	7	-2 427	-4 092
Årets resultat		5 400	12 384

Januari–december, MSEK	Not	2020	2019
Övrigt totalresultat	15		
Poster som återförs till årets resultat			
Omräkningsdifferenser		-4 470	945
Skatt		-65	19
		-4 535	964
Poster som inte kommer att återföras till årets resultat			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	16	-394	-2 427
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument		127	-48
Skatt		63	523
		-204	-1 952
Summa övrigt totalresultat		-4 739	-988
Årets totalresultat		661	11 396
Årets resultat hänförligt till:			
– Scantias aktieägare		5 397	12 381
– innehav utan bestämmande inflytande		3	3
Årets totalresultat hänförligt till:			
– Scantias aktieägare		658	11 392
– innehav utan bestämmande inflytande		3	4
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med	8	-11 097	-10 914

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 6 528 (7 244).

KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

31 december, MSEK	Not	2020	2019
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	9	12 513	11 905
Materiella anläggningstillgångar	10, 11	38 254	38 481
Uthyrningstillgångar	10	27 460	31 336
Andelar i intresseföretag och joint ventures	12	1 248	964
Långfristiga räntebärande fordringar	28	48 004	50 938
Andra långfristiga fordringar	14, 28	3 300	1 444
Uppskjutna skattefordringar	7	5 171	5 561
Skattefordringar		227	297
Summa anläggningstillgångar		136 177	140 926
Omsättningstillgångar			
Varulager	13	21 105	26 065
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		764	848
Räntebärande fordringar	28	30 817	32 808
Icke räntebärande kundfordringar	28	6 936	8 368
Andra kortfristiga fordringar	14, 28	7 260	7 513
Summa kortfristiga fordringar		45 777	49 537
Kortfristiga placeringar	28	54	814
Likvida medel	28		
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		25 202	15 143
Kassa och bank		7 066	5 838
Summa likvida medel		32 268	20 981
Summa omsättningstillgångar		99 204	97 397
Summa tillgångar		235 381	238 323

31 december, MSEK	Not	2020	2019
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		10 864	10 864
Reserver		-6 842	-2 307
Balanserat resultat		55 513	50 313
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		61 535	60 870
Innehav utan bestämmande inflytande		12	18
Summa eget kapital	15	61 547	60 888
Långfristiga skulder			
Långfristiga räntebärande skulder	28	53 564	54,008
Avsättningar för pensioner	16	12 384	12 262
Övriga långfristiga avsättningar	17	6 865	6 776
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	7 502	8 568
Uppskjutna skatteskulder	7	3 492	3 873
Andra långfristiga skulder	28	5 303	6 580
Summa långfristiga skulder		89 110	92 067
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga räntebärande skulder	28	42 478	43 979
Kortfristiga avsättningar	17	3 962	3 986
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	18	14 882	15 973
Förskott från kunder		1 567	1 195
Skulder till leverantörer	28	13 886	12 737
Skatteskulder		1 051	1 352
Andra kortfristiga skulder	28	6 898	6 146
Summa kortfristiga skulder		84 724	85 368
Summa eget kapital och skulder		235 381	238 323

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL FÖR KONCERNEN

I not 15 finns en beskrivning av koncernens eget kapital-poster och information om bolagets aktier.

Scaniakoncernens eget kapital har förändrats på följande sätt (MSEK):

	2020							2019						
	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Eget kapital 1 januari	2 000	10 864	-2 307	50 313	60 870	18	60 888	2 000	1 120	-3 270	54 495	54 345	14	54 359
Årets resultat				5 397	5 397	3	5 400							
Övrigt totalresultat														
Årets förändring av omräkningsreserv			-4 470	-	-4 470	-	-4 470			944	-	944	1	945
Omvärdering av förmånsbestämda planer			-	-394	-394	-	-394			-	-2 427	-2 427	-	-2 427
Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument			-	127	127	-	127			-	-48	-48	-	-48
Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat			-65	63	-2	-	-2			19	523	542	-	542
Summa övrigt totalresultat			-4 535	-204	-4 739	-	-4 739			963	-1 952	-989	1	-988
Årets resultat			-4 535	5 193	658	3	661				12 381	12 381	3	12 384
Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande			-	7	7	-9	-2			-	-	-	-	-
Utdelning till Scania AB:s aktieägare			-	-	-	-	-			-	-14 611	-14 611	-	-14 611
Kapitaltillskott			-	-	-	-	-		9 744	-	-	9 744	-	9 744
Eget kapital 31 december	2 000	10 864	-6 842	55 513	61 535	12	61 547	2 000	10 864	-2 307	50 313	60 870	18	60 888

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

Januari–december, MSEK	Not	2020	2019
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt	<u>21 a</u>	7 827	16 476
Icke kassaflödespåverkande poster	<u>21 b</u>	11 666	10 416
Betald skatt		-3 009	-3 885
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet		16 484	23 007
Förändring av rörelsekapital			
Varulager		2 845	426
Fordringar		653	383
Finansiella fordringar, Financial Services	<u>21 c</u>	-2 687	-10 444
Fordon med återköpsåtaganden och uthyrningsverksamheten		-3 687	-5 490
Skulder till leverantörer		1 597	-2 937
Andra skulder och avsättningar		2 216	2 931
Summa förändring av rörelsekapital		937	-15 131
Kassaflöde från den löpande verksamheten		17 421	7 876
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	<u>21 d</u>	-27	0
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar	<u>21 e</u>	-8 131	-7 558
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		-8 158	-7 558
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten		9 263	318
Förändring av finansiella placeringar och fordringar		762	818
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-7 396	-6 740
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		10 025	1 136

Januari–december, MSEK	Not	2020	2019
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	<u>21 f</u>	2 208	17 359
Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande		-12	-
Utdelning		-	-4 867
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		2 196	12 492
Årets kassaflöde		12 221	13 628
Likvida medel vid årets början		20 981	7 222
Valutakursdifferens i likvida medel		-934	131
Likvida medel vid årets slut	<u>21 g</u>	32 268	20 981

Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster	2020	2019
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	14 990	21 884
Förändring i rörelsekapital mm	2 327	-3 372
Kassaflöde från den löpande verksamheten	17 317	18 512
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten	-8 137	-7 518
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten	9 180	10 994

KONCERNENS NOTER

NOT 1 Redovisningsprinciper

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

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) samt tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) såsom de har antagits av EU. Vidare har rekommendationen RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner från Rådet för finansiell rapportering tillämpats. Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor och 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

Ändrade standarder och nya tolkningar som trätt i kraft under 2020 har inte haft någon effekt på Scaniakoncernens finansiella rapporter. Redovisningsprinciper och definitioner överensstämmer med de som tillämpades 2019.

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 förvärvat dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar, övertagna skulder och eventualförpliktelser. Den överförda ersättningen vid förvärv av dotterföretag utgörs av de verkliga värdena per överlåtelsedagen för erlagda tillgångar, uppkomna skulder till tidigare ägare och emitterade egetkapitalinstrument som lämnats som vederlag i utbyte mot de förvärvade nettotillgångarna. Transaktionskostnader som är direkt 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 eventualförpliktelser, redovisas skillnaden som goodwill. När skillnaden är negativ redovisas denna direkt mot resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade företag ingår i koncernen till den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och orealiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras till den del som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns något nedskrivningsbehov. 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.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Utländska valutor – omräkning

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

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

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 omräknings-reserven 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 leasingperioden 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 överför ägandet av den underliggande tillgången eller omfattar en köpoption som bedöms utnyttjas, avskrivs nyttjanderättstillgången över nyttjandeperioden för den underliggande tillgången.

Scania som leasegivare

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

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

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Balansräkning – värderingsprinciper

Materiella anläggningstillgångar inklusive uthyrningstillgångar

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

Avskrivning sker linjärt över tillgångens bedömda nyttjande- period 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 nedskrivnings- behov 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 erlägga.

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

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

Finansiella tillgångar

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

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

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

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

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

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

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

Upplupet anskaffningsvärde och effektivräntemetoden

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

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

Ränteintäkter redovisas med tillämpning av effektiv- räntemetoden 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 effektiv- räntemetoden 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 ökningarna 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.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Finansiella instrument hänförs till ett av tre kreditrisksteg:

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

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

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

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

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

Finansiella skulder och egetkapitalinstrument

Klassificering som skuld eller eget kapital

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

Egetkapitalinstrument

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

Finansiella skulder

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

Derivatinstrument

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

Derivat redovisas initialt till verkligt värde vid det datum då derivatkontrakten ingås, och omvärderas därefter till verkligt värde i varje rapporteringsperiod. Vinsten eller förlusten redovisas 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 sig på hur underliggande tillgångar eller skulder förväntas bli realiserade eller reglerade. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar med avdrag för uppskjutna skatteskulder värderas endast i den mån dessa sannolikt kommer att kunna nyttjas.

Ersättningar till anställda

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

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

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

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

Räntan på förstklassiga företagsobligationer används i de länder där det finns en fungerande marknad för sådana obligationer, i övriga länder används istället räntan på statsobligationer. För planer som är fonderade minskas det beräknade nuvärdet på åtagandet med marknadsvärdet på förvaltningstillgångarna. Omvärderingar av nettopensionsskulden, som omfattar aktuariella vinster och förluster, avkastning på förvaltningstillgångar exklusive belopp som ingår i 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 Scania del i planerna, varför dessa redovisas 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 tryggs 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

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

Försäljningskostnader

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

Administrationskostnader

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

Finansiella intäkter och kostnader

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

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

Resultaträkning – värderingsprinciper

Intäktsredovisning

Koncernen redovisar intäkter från följande huvudkällor:

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

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

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

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

Försäljning av varor

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

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.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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 kredittid.

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

Utförande av tjänsteuppdrag

Intäkter från service och reparationer redovisas över tid när tjänsten utförs. Det transaktionspris som hänförs 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.

Statliga bidrag inklusive stöd från EU

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

Övrigt

Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor.

Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

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

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 2021 och senare har inte förtidstillämpats.

Ändringar av IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 och IFRS 16 till följd av ränteindexreformen – fas 2 ska tillämpas för perioder som börjar den 1 januari 2021 eller senare, tidigare tillämpning är tillåten. Ändringarna godkändes av EU den 13 januari 2021.

Efter finanskrisen har reformen och ersättningen av styrräntor som USD LIBOR och GBP LIBOR, bland andra erbjudna interbankräntor, prioriterats för globala tillsynsmyndigheter. Vid övergången av befintliga kontrakt och avtal som hänvisar till USD LIBOR till SOFR och GBP LIBOR och SONIA, kan justeringar för tidsdifferenser och kreditdifferenser behöva tillämpas på SOFR och SONIA, så att referensräntorna kan vara ekonomiskt likvärdiga vid övergången.

Scania har etablerat ett projekt för att hantera övergången till alternativa referensräntor. Detta projekt samordnar nödvändiga ändringar av system, processer, risk- och värderingsmodeller, samt redovisningskonsekvenser. Samtidigt övervakar gruppen kontinuerligt och deltar aktivt i diskussioner med externa motparter för att ytterligare förbereda sig för en smidig övergång. IBOR-reformen kommer inte att utsätta Scania för nya finansiella risker.

Reformens påverkan på de finansiella rapporterna förväntas inte vara väsentlig.

Andra ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2021 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.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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 obesattade reserver inklusive uppskjuten skatteskuld. I koncernredovisningen omklassificeras däremot obesattade 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 företags- ledningen 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.

Under 2020 har Scania löpande följt utvecklingen av effekten av coronavirusets utbrott och kommer fortsätta bedöma dess potentiella påverkan på framtida utveckling och/eller risker som kan påverka den framtida finansiella ställningen. Under året har utbrottet av coronaviruset, i segmentet Fordon och Service, huvudsakligen påverkat försäljningsvolymen och kapacitet-utnyttjandet i produktionen. Även i mindre utsträckning värderingen av begagnat lagat för bussar. Inom segmentet Financial services har påverkan främst varit en ökad omförhandling av finansiella kontrakt under de två första kvartalen 2020. Under tredje och fjärde kvartalet återgick omförhandlingarna till normala nivåer och de allra flesta kunderna återvände till tidigare betalningsplaner. Under året har Scantias erhållit statliga bidrag för korttidspermittering uppgående till MSEK 873.

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

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

Texten ovan är inte en uttömmande lista och en eller flera av punkterna kan inträffa oberoende av de andra eller i kombination och ha en menlig inverkan på Scaniakoncernens affär, finansiella utveckling och prestation.

Transaktioner bestående av flera komponenter

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

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

Avsättning för garantiåtaganden

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, eventualitypliktelser och eventualitytillgångar.

Scantias produktåtagande framgår av not 17 Övriga avsättningar och uppgick per 31 december till MSEK 1 682 (1 828).

Leasingavtal

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar, forts.

såsom en väsentlig uppgradering eller anpassning av den underliggande tillgången som inte var förväntad när leasingperioden inleddes, förutsatt att dessa ligger inom Scaniakoncernens kontroll som leasetagare.

Återköpsåtaganden

Scania levererar cirka 12 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 19 079 (21 310).

Kreditrisker

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 95 422 (103 781). I allt väsentligt har Scania säkerhet i form av återtaganderätt i det underliggande fordonet. I de fall marknadsvärdet på säkerheten ej täcker exponeringen mot kund, och kunden har problem att fullfölja sina kontrakterade betalningar, har Scania en förlustrisk.

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

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

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

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

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

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

Inom Financial Services har Scania under 2020 avtalat med ett antal av våra kunder att omförhandla våra finansiella kontrakt. Majoriteten av omförhandlingarna gjordes under första halvåret 2020. Omförhandlingarna var olika typer av anstånd och amorteringsfrihet med en motsvarande förlängning av kontraktstiden. Någon inverkan på nuvärdet av dessa kassaflöden har inte uppstått. Det underliggande skälet till överenskommen omförhandling är tillfälliga likviditetsbegränsningar hos våra kunder på grund av covid-19-pandemin. Under andra halvåret 2020 återgick omförhandlingarna till normala nivåer och de allra flesta kunderna återvände till tidigare betalningsplaner. Scania utvärderar kontinuerligt kreditrisken och har beslutat att lägga till en koncernjustering (manual overlay) utifrån makroekonomiska prognoser som är relevanta för Scania. Koncernjusteringen på grund av covid-19 situationen har resulterat i en ökad förlustreservering om cirka 360 MSEK.

I segmentet Fordon och tjänster har en riskpremie på 20 procent tillämpats under 2020, baserat på värderingsantagandet med vilket den förväntade kreditförlusten (ECL) på kundfordringar uppskattas. Detta har resulterat i en ökad förlustreservering på cirka MSEK 18.

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 1 519 (1 243). Se vidare Kreditrisk under [not 27](#) Finansiell riskhantering.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar, forts.

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 nedskrivnings- prövning som i huvudsak grundas på nyttjandevärden med viktiga antaganden om försäljningsutveckling, marginal och diskonteringsränta före skatt, se vidare nedan.

På grund av covid-19 genomförde Scania per den 30 juni 2020 en granskning av nedskrivningsövningen för år 2019 avseende återvinningsvärdet för immateriella tillgångar, främst goodwill. Granskningen resulterade inte i nedskrivningar av goodwill. Granskningen följdes upp med en fullständig nedskrivningsprövning av goodwill, utförd under november 2020. Det nedskrivningstestet resulterade inte någon nedskrivning av goodwill.

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 5,6 - 8,5 procent (5,2-7,5) före skatt.

Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias goodwill uppgick per 31 december till MSEK 1 299 (1 430). 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 10 741 (9 873).

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 1,25 procent (1,5) använts. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31 december till MSEK 4 465 (4 624), 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 skattedomstolarnas ännu ej slutförda granskning av avgivna deklarerationer. 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 Power solutions inklusive de tjänster som sammanhänger med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter varför resultatuppföljning sker aggregerat.

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

Scanias internprissättning bestäms enligt marknadsmässiga principer, på så kallat armlängds avstånd. Rörelsesegmentens intäkter och kostnader samt tillgångar och skulder är i allt väsentligt direkt 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	2020	2019
Fordon och tjänster		
Intäkter	120 590	147 557
Kostnad sålda varor	-95 482	-112 053
Bruttoresultat	25 108	35 504
Forsknings- och utvecklingskostnader	-5 648	-6 162
Försäljningskostnader	-9 571	-11 059
Administrationskostnader	-2 125	-2 306
Rörelseresultat	7 764	15 977
Ränteintäkter	477	501
Räntekostnader	-929	-957
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	169	46
Utdelningar inom segment	301	726
Övriga finansiella intäkter	833	253
Övriga finansiella kostnader	-1 611	-856
Summa finansiella intäkter och kostnader	-760	-287
Resultat före skatt	7 004	15 690
Skatt	-2 097	-3 666
Periodens resultat	4 907	12 024
Financial Services		
Ränte- och hyresintäkter	8,292	8 675
Försäkringskommission	308	317
Räntor och förutbetalda kostnader	-5 416	-5 766
Räntenetto och försäkringskommission	3 184	3 226
Andra intäkter	138	153
Andra kostnader	-206	-247
Bruttoresultat	3 116	3 132
Försäljnings- och administrationskostnader	-1 263	-1 307
Kreditförluster, konstaterade och befarade	-730	-314
Rörelseresultat	1 123	1 511
Resultat före skatt	1 123	1 511
Skatt	-340	-423
Periodens resultat	783	1 088

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment, forts.

Avstämning av segment till Scaniakoncernen

	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Januari–december								
Intäkter	120 590	147 557	8 600	8 992	-4 065	-4 130	125 125	152 419
Kostnader för sålda varor och tjänster	-95 482	-112 053	-5 416	-5 766	4 065	4 130	-96 833	-113 689
Bruttoresultat	25 108	35 504	3 184	3 226	0	0	28 292	38 730
Forsknings- och utvecklingskostnader	-5 648	-6 162	-	-	-	-	-5 648	-6 162
Försäljningskostnader	-9 571	-11 059	-1 993	-1 621	-	-	-11 564	-12 680
Administrativa kostnader	-2 125	-2 306	-	-	-	-	-2 125	-2 306
Övriga rörelseintäkter	-	-	138	153	-	-	138	153
Övriga rörelsekostnader	-	-	-206	-247	-	-	-206	-247
Rörelseresultat	7 764	15 977	1 123	1 511	-	-	8 887	17 488
Ränteintäkter	477	501	-	-	-	-	477	501
Räntekostnader	-929	-957	-	-	-	-	-929	-957
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	169	46	-	-	-	-	169	46
Utdelningar inom segment	301	726	-	-	-301	-726	0	0
Övriga finansiella intäkter	833	253	-	-	-	-	833	253
Övriga finansiella kostnader	-1 611	-856	-	-	1	1	-1 610	-855
Summa finansnetto	-760	-287	-	-	-300	-725	-1 060	-1 012
Resultat före skatt	7 004	15 690	1 123	1 511	-300	-725	7 827	16 476
Skatt	-2 097	-3 666	-340	-423	10	-3	-2 427	-4 092
Periodens resultat	4 907	12 024	783	1 088	-290	-728	5 400	12 384
Avskrivning ingår i rörelseresultatet med	-11 053	-10 869	-4 061	-4 136	4 017	4 091	-11 097	-10 914

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment, forts.

Kassaflödesanalys per segment	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	14 990	21 884	5 511	5 240	-4 017	-4 117	16 484	23 007
Förändring i rörelsekapital m.m.	2 327	-3 372	-5 377	-15 832	3 987	4 073	937	-15 131
Kassaflöde från den löpande verksamheten	17 317	18 512	134	-10 592	-30	-44	17 421	7 876
Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	-8 137	-7 518	-21	-40	-	-	-8 158	-7 558
Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten	9 180	10 994	113	-10 632	-30	-44	9 263	318

Balansräkningar	Fordon och tjänster		Financial Services		Elimineringar		Scaniakoncernen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
31 december								
Tillgångar								
Immateriella anläggningstillgångar	12 474	11 859	39	46	-	-	12 513	11 905
Materiella anläggningstillgångar	38 137	38 358	7 687	8 833	-7 570	-8 710	38 254	38 481
Uthyrningstillgångar	27 388	31 287	72	49	-	-	27 460	31 336
Andelar i intresseföretag och joint ventures	4 901	4 283	-	-	-3 653	-3 319	1 248	964
Räntebärande fordringar, långfristiga	96	122	54 678	59 061	-6 770	-8 245	48 004	50 938
Andra fordringar, långfristiga	8 283	6 884	730	545	-315	-127	8 698	7 302
Varulager	21 105	26 065	-	-	-	-	21 105	26 065
Räntebärande fordringar, kortfristiga	1 198	249	33 218	36 096	-3 599	-3 537	30 817	32 808
Andra fordringar, kortfristiga	13 775	15 359	2 479	2 560	-1 294	-1 190	14 960	16 729
Kortfristiga placeringar och likvida medel	31 588	22 153	734	640	-	-998	32 322	21 795
Summa tillgångar	158 945	156 619	99 637	107 830	-23 201	-26 126	235 381	238 323

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment, forts.

Eget kapital och skulder	Fordon och tjänster		Financial Services		Elimineringar		Scaniakoncernen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Eget kapital	55 588	53 922	9 631	10 138	-3 672	-3 172	61 547	60 888
Räntebärande skulder, långfristiga	3 837	4 014	47 079	53 174	2 648	-3 180	53 564	54 008
Avsättningar för pensioner	12 278	12 163	106	99	-	-	12 384	12 262
Övriga långfristiga avsättningar	6 857	6 765	8	11	-	-	6 865	6 776
Andra skulder, långfristiga	27 077	31 820	610	689	-11 390	-13 488	16 297	19 021
Räntebärande skulder, kortfristiga	5 928	1 076	39 304	41 038	-2 754	1 865	42 478	43 979
Kortfristiga avsättningar	3 896	3 924	66	62	-	-	3 962	3 986
Andra skulder, kortfristiga	43 484	42 935	2 833	2 619	-8 033	-8 151	38 284	37 403
Summa eget kapital och skulder	158 945	156 619	99 637	107 830	-23 201	-26 126	235 381	238 323
Periodens bruttoinvesteringar i								
- immateriella anläggningstillgångar	1 678	1 901	15	29	-	-	1 693	1 930
- materiella anläggningstillgångar	7 853	7 328	5 511	7 818	-5 488	-7 792	7 876	7 354
- uthyrningstillgångar	7 951	13 867	38	24	-	-	7 989	13 891

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment, forts.

Produkter och tjänster	2020	2019
Fordon och tjänster		
Lastbilar ¹⁾	69 934	98 292
Bussar ²⁾	9 686	11 958
Power solutions	2 373	2 409
Service	27 132	28 971
Begagnade fordon ³⁾	8 582	8 411
Övrigt	4 001	4 615
Summa leveransvärde	121 708	154 656
Justering för hyresintäkter ⁴⁾	-1 118	-7 099
Nettoomsättning Fordon och tjänster	120 590	147 557
Financial Services	8 600	8 992
Eliminering ⁵⁾	-4 065	-4 130
Intäkter från externa kunder	125 125	152 419

1) Varav MSEK 6 299 (6 368) avser leasingintäkter.

2) Varav MSEK 695 (761) avser leasingintäkter.

3) Varav MSEK 191 (250) avser leasingintäkter.

4) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -1 081 (-6 353). 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 ränteutgifter i segmentet Financial Services, vilket uppnås genom eliminering av avskrivningen.

Under 2020 uppgick vinsten för fordon som sålts via finansiella leasingkontrakt till MSEK 1 421 och redovisas i segmentet Fordon och tjänster.

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

MSEK	2020	2019
Förväntad tidpunkt för intäktsredovisning		
Inom ett år	51 475	38 747
1–5 år	14 455	15 463
Efter 5 år	2 523	2 042

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

	Europa		Eurasien		Asien		Amerika ³⁾		Afrika & Oceanien		Summa	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
MSEK												
Fordon och tjänster												
Nettoomsättning, januari – december ^{1), 4)}	77 121	96 289	6 000	7 427	13 330	12 610	16 121	21 030	8 018	10 201	120 590	147 557
Tillgångar, 31 december ²⁾	136 727	132 294	1 355	1 378	3 553	3 522	14 068	16 170	3 242	3 255	158 945	156 619
Bruttoinvesteringar ²⁾	7 920	7 470	26	29	149	304	1 254	1 212	182	214	9 531	9 229
Anläggningstillgångar ⁵⁾	80 655	79 558	407	573	1 106	1 431	7 112	9 030	1 999	2 201	91 279	92 793
Financial Services												
Intäkter, januari – december ^{1), 6)}	6 267	6 398	631	734	215	206	1 038	1 125	449	529	8 600	8 992
Tillgångar, 31 december ²⁾	75 152	80 365	4 203	5 660	4 267	3 892	11 368	13 043	4 647	4 870	99 637	107 830
Nyfinansiering till kunder	28 292	38 260	3 199	3 770	2 672	1 628	5 929	7 497	2 347	3 066	42 439	54 221
Anläggningstillgångar ⁷⁾	48 359	52 521	2 200	2 859	2 922	2 542	6 717	7 772	3 008	2 840	63 206	68 534

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

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

3) Avser i huvudsak Latinamerika.

4) Varav Sverige MSEK 7 390 (7 205).

5) Varav Sverige MSEK 31 971 (26 418).

6) Varav Sverige MSEK 384 (395).

7) Varav Sverige MSEK 4 893 (4 537).

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, Frankrike, Nederländerna, Polen och Ryssland.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 4 Rörelsens kostnader

Scania-koncernen	2020	2019
Kostnad för sålda varor och tjänster		
Varukostnader	62 498	72 345
Personal	18 201	21 428
Avskrivningar ¹⁾	9 391	9 108
Övrigt	6 743	10 808
Summa	96 833	113 689

1) varav nedskrivning MSEK 276 (12).

Forsknings- och utvecklingskostnader

Personal	2 566	2 737
Avskrivningar	959	916
Övrigt ¹⁾	2 123	2 509
Summa	5 648	6 162

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Försäljningskostnader

Personal	6 816	7 336
Avskrivningar ¹⁾	711	856
Övrigt	4 037	4 488
Summa	11 564	12 680

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Administrationskostnader	2020	2019
Personal	1 306	1 428
Avskrivningar	36	34
Övrigt	783	844
Summa	2 125	2 306

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.

	2020	2019
Ränteintäkter	3 754	4 035
Hysesintäkter	4 538	4 640
Avskrivningar	-3 995	-4 070
Räntekostnader	-1 421	-1 696
Försäkringskommision	308	317
Ränteöverskott och försäkringskommision	3 184	3 226
Andra intäkter och kostnader	-68	-94
Bruttoresultat	3 116	3 132
Försäljnings- och administrationskostnader	-1 263	-1 307
Kreditförluster konstaterade och befarade ¹⁾	-730	-314
Rörelseresultat	1 123	1 511

1) Kostnaderna motsvarar 0,73 procent (0,33) av den genomsnittliga kreditportföljen.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 5 Financial Services, forts.

Operationell leasing	2020	2019
Vid årets början	20 191	18 258
Tillkommande kontrakt	7 157	9 714
Avskrivningar	-3 995	-4 070
Avslutade kontrakt	-4 600	-4 158
Förändring av värdereglering	-24	-41
Valutakursdifferenser	-1 054	488
Redovisat värde vid årets slut²⁾	17 675	20 191

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering avseende uppskjuten vinst om MSEK 2 737 (3 152).

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2020	2019
Vid årets början	83 590	70 908
Tillkommande fordringar	35 282	44 507
Amortering/avslutade kontrakt	-31 931	-33 996
Förändring av värdereglering	-392	-2
Valutakursdifferenser	-8 791	2 173
Redovisat värde vid årets slut	77 758	83 590
Summa fordringar och uthyrningstillgångar³⁾	95 433	103 781

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 178 000 (176 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2020	2019
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	46 405	50 461
Beräknad ränta	-3 022	-3 454
Nettoinvestering⁴⁾	43 383	47 007
Reserv för osäkra fordringar	-938	-601
Summa	42 445	46 406

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

Framtida minimileaseavgifter ⁵⁾	Operationell leasing	Finansiell leasing
2021	3 505	16 418
2022	2 475	12 427
2023	1 492	8 499
2024	718	4 920
2025	282	2 283
2026 och senare	177	1 858
Summa	8 649	46 405

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 6 Finansiella intäkter och kostnader

	2020	2019
Ränteintäkter		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	94	144
Derivat ¹⁾	383	357
Summa ränteintäkter	477	501
Räntekostnader		
Upplåning	-663	-500
Derivat ¹⁾	-1 063	-1 349
Summa upplåning och derivat	-1 726	-1 849
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services ²⁾	991	1 179
Pensionsskuld	-194	-287
Summa räntekostnader	-929	-957
Summa räntenetto	-452	-456
Andel av resultat av intresseföretag och joint ventures	169	46
Övriga finansiella intäkter ³⁾	833	253
Övriga finansiella kostnader ³⁾	-1 610	-855
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	-777	-602
Finansiella intäkter och kostnader, netto	-1 060	-1 012

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 90 (-150), samt valutakursdifferenser och realiserade/realiserade vinster om MSEK 25 319 (20 873) och realiserade/realiserade förluster om MSEK 23 289 (21 009) hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader och ränta på leasingkulder.

NOT 7 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2020	2019
Aktuell skatt ¹⁾	-2 681	-4 166
Uppskjuten skatt	254	74
Summa	-2 427	-4 092
1) Varav betald skatt:	-3 009	-3 885

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2020	2019
Skatt avseende temporära skillnader	-119	258
Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler	-2	-23
Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	58	103
Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-12	-25
Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	345	-234
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	-16	-5
Summa	254	74

	2020		2019	
Avstämning av effektiv skatt	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	7 827		16 476	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-1 675	21	-3 526	21
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-356	5	-436	3
Ej skattepliktiga intäkter	68	-1	118	-1
Ej avdragsgilla kostnader	-265	3	-162	1
Ej värderade underskottsavdrag	-55	1	-17	0
Justering av skatt tidigare år	-148	2	-61	0
Ändrade skattesatser	-7	0	-17	0
Övrigt	11	0	9	0
Redovisad skatt	-2 427	31	-4 092	25

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 7 Skatter, forts.

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2020	2019
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar och andra skulder	8 085	8 626
Avsättningar för pensioner	2 425	2 356
Anläggningstillgångar	1 455	1 284
Varulager	821	898
Ej utnyttjade underskottsavdrag ³⁾	375	344
Kvittning inom skatteenheter	-7 990	-7 948
Summa uppskjutna skattefordringar	5 171	5 561
Uppskjutna skatteskulder		
Avsättningar och andra skulder	776	913
Anläggningstillgångar	10 319	10 157
Periodiseringsfond ⁴⁾	345	750
Övrigt	42	-
Kvittning inom skatteenheter	-7 990	-7 948
Summa uppskjutna skatteskulder	3 492	3 873
Uppskjuten skattefordran (-)/skatteskuld (+), netto	-1 679	-1 688

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 471 (358) 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:	2020	2019
Redovisat värde vid årets början	-1 688	-1 090
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	-254	-74
Valutakursdifferenser	325	-1
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförliga till:		
– omvärdering av förmånsbestämda planer	-88	-513
– justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument	26	-10
Uppskjuten skattefordran (-)/skatteskuld (+), netto	-1 679	-1 688

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 8 Avskrivningar

	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering ²⁾		Scaniakoncernen	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Immateriella anläggningstillgångar								
Forsknings- och utvecklingskostnader	764	713	–	–	–	–	764	713
Försäljningskostnader	151	130	14	15	–	–	165	145
Summa	915	843	14	15	–	–	929	858
Materiella anläggningstillgångar								
Kostnad för sålda varor och tjänster	9 382	9 099	3 995	4 070	–3 986	–4 061	9 391	9 108
Forsknings- och utvecklingskostnader	195	203	–	–	–	–	195	203
Försäljningskostnader	525	690	52	51	–31	–30	546	711
Administrationskostnader	36	34	–	–	–	–	36	34
Summa	10 138	10 026	4 047	4 121	–4 017	–4 091	10 168	10 056
Summa avskrivningar¹⁾	11 053	10 869	4 061	4 136	–4 017	–4 091	11 097	10 914

1) Varav MSEK 276 (12) avser nedskrivning.

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar

	Goodwill		Utveckling		Övriga immateriella ¹⁾		Totalt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Akkumulerade anskaffningsvärden								
Vid årets början	1 466	1 442	15 632	13 843	1 596	1 422	18 694	16 707
Nyanskaffningar	–	–	1 624	1 788	69	142	1 693	1 930
Förvärv av dotterföretag	19	–	–	–	–	–	19	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–60	–33	–60	–33
Omklassificeringar	–	–	–	–	21	49	21	49
Valutakursdifferenser	–151	24	–17	1	–101	16	–269	41
Summa	1 334	1 466	17 239	15 632	1 525	1 596	20 098	18 694
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar								
Vid årets början	36	36	5 759	5 053	994	857	6 789	5 946
Årets avskrivning	–	–	744	706	170	152	914	858
Årets nedskrivning	–	–	–	–	15	–	15	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–	–	–53	–28	–53	–28
Omklassificeringar	–	–	–	–	–2	1	–2	1
Valutakursdifferenser	–1	0	–5	0	–72	12	–78	12
Summa	35	36	6 498	5 759	1 052	994	7 585	6 789
Redovisat värde vid årets slut	1 299	1 430	10 741	9 873	473	602	12 513	11 905
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk			6 795	6 091				
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling			3 946	3 782				

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar, forts.

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

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 10 Materiella anläggningstillgångar

	Byggnader och mark		Maskiner och inventarier		Pågående nyanläggningar och förskott		Uthyrningstillgångar ¹⁾		Totalt	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Akkumulerade anskaffningsvärden										
Vid årets början	28 946	23 518	46 908	40 944	4 726	5 186	40 278	36 722	120 858	106 370
Övergång till IFRS 16	–	3 542	–	1 048	–	–	–	–	–	4 590
Förvärv av dotterföretag	–	–	143	–	–	–	–	–	143	–
Nyanskaffningar	1 190	1 411	1 064	1 455	5 622	4 488	7 989	13 891	15 865	21 245
Avyttringar och utrangeringar	–441	–376	–1 815	–1 255	–19	–4	–6 360	–9 001	–8 635	–10 636
Omklassificeringar	504	399	2 029	4 571	–2 654	–5 073	–1 725	–2 501	–1 846	–2 604
Valutakursdifferenser	–1 822	452	–2 538	145	–278	129	–2 767	1 167	–7 405	1 893
Summa	28 377	28 946	45 791	46 908	7 397	4 726	37 415	40 278	118 980	120 858
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar										
Vid årets början	11 419	10 148	30 680	28 014	–	–	8 942	8 449	51 041	46 611
Förvärv av dotterföretag	–	–	34	–	–	–	–	–	34	–
Årets avskrivningar	1 236	1 232	3 669	3 641	–	–	5 002	5 171	9 907	10 044
Årets nedskrivningar	155	11	106	1	–	–	–	–	261	12
Avyttringar och utrangeringar	–249	–125	–1 613	–1 142	–	–	–2 640	–4 183	–4 502	–5 450
Omklassificeringar	–1	3	–8	–9	–	–	–523	–806	–532	–812
Valutakursdifferenser	–651	150	–1 466	175	–	–	–826	311	–2 943	636
Summa	11 909	11 419	31 402	30 680	–	–	9 955	8 942	53 266	51 041
Redovisat värde vid årets slut	16 468	17 527	14 389	16 228	7 397	4 726	27 460	31 336	65 714	69 817
– varav Byggnader	9 694	10 325								
– varav Mark	3 137	3 382								
– varav Nyttjanderättstillgångar	3 637	3 820	952	1 168						
– varav Financial Services	164	52	58	112	0	0	72	49		

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

Not 11 Leasing

Scania som leasetagare

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

Nyttjanderättstillgångar

	Byggnader och mark		Maskiner och inventarier		Summa	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Akkumulerade anskaffningsvärden						
Vid årets början	4 426	3 542	1 631	1 048	6 057	4 590
Anskaffningar	909	982	404	613	1 313	1 595
Avyttringar och utrangeringar	-309	-184	-308	-35	-617	-219
Omföringar	0	0	0	-1	0	-1
Valutakursdifferenser	-328	86	-77	6	-405	92
Summa	4 698	4 426	1 650	1 631	6 348	6 057
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar						
Vid årets början	606	5	462	12	1 068	17
Avskrivningar under året	630	624	492	471	1 122	1 095
Nedskrivningar under året	58	-	5	-	63	-
Avyttringar	-155	-18	-229	-18	-384	-36
Omföringar	-4	-	1	0	-3	0
Valutakursdifferenser	-74	-5	-33	-3	-107	-8
Summa	1 061	606	698	462	1 759	1 068
Redovisat värde vid årets slut	3 637	3 820	952	1 168	4 589	4 988

Belopp som har redovisats i resultaträkningen	2020	2019
Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar	-1 185	-1 095
Räntekostnader hänförliga till leasingskulder	-163	-190
Kostnader avseende leasingavtal med kort leasingperiod	-70	-103
Kostnader avseende leasingavtal med underliggande tillgång till lågt värde	-168	-168

Vid utgången av året hade koncernen ett åtagande om MSEK 27 (70) avseende leasingavtal med kort leasingperiod.

Det totala kassautflödet avseende leasingavtal uppgår till MSEK 1 298 (1 235).

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

Möjlig exponering av framtida kassautflöden från:	2020	2019
Förlängningsoptioner	-341	-350
Uppsägningsoptioner	-5	-4
Ingångna leasingavtal där underliggande tillgång ännu inte är tillgänglig	-435	-575

Leasingskulder

	2020	2019
Långfristig räntebräande skuld	3 867	4 041
Kortfristig räntebärande skuld	969	1 054
Summa	4 836	5 095

	2020	2019
Förfallostruktur		
Inom 1 år	1 102	1 235
Mellan 1–5 år	3 383	2 468
Senare än 5 år	1 251	1 481

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 12 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	2020	2019
Redovisat värde vid årets början	747	560
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året ¹⁾	13	128
Valutakursdifferenser	-86	18
Årets resultatandel ²⁾	169	46
Utdelning	-3	-5
Redovisat värde vid årets slut	840	747
Eventualförpliktelser	-	-

- 1) MSEK 127 avser sennder GmbH som under 2019 har omklassificerats från övriga aktier och andelar till andelar i intresseföretag.
- 2) MSEK 102 är hänförligt till en utspädning av ägandet i sennder GmbH. Under 2020 gjorde sennder en riktad nyemission vilket resulterade i en utspädning av ägandet i sennder. Scantias ägarandel minskade från 16,85 till 14,64 procent. Utspädningseffekten om MSEK 102 utgör summan av effekten av den minskade ägarandelen och Scantias andel av det tillskjutna kapitalet från nyemissionen.

Intresseföretag/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2020	2019
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33.0	2	8	6
ScaValencia S.A., A46332995, Spanien	26.0	16	30	30
N.W.S S.R.L, IT1541500227, Italien ³⁾	-	-	-	1
Telematics GmbH, HRB 203799 B, Tyskland	46.73	15	15	0
sennder GmbH, HRB 170455 B, Tyskland	14.64	127	180	117
Andelar i intresseföretag		160	233	154
Andel i:				
- årets resultat			77	-3
- årets totalresultat			77	-3

- 3) Under 2020 köpte Scania ytterligare 6 procent i N.W.S S.r.L, vilket ökade ägandet till 52,5 procent och bolaget omklassificerades till koncernföretag.

Joint ventures/Organisationsnummer/Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2020	2019
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50	515	594	579
Oppland Tungbilservice AS, 982 787 602, Norge	50	1	7	8
Tynset Diesel AS, 982 787 580, Norge	50	1	6	6
Andelar i joint ventures		517	607	593
Andel i:				
- årets resultat			92	49
- årets totalresultat			92	49
Andelar i intresseföretag och joint ventures			840	747
Övriga aktier och andelar	-	-	408	217
Summa	-	-	1 248	964

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

Resultaträkningar i sammandrag	2020	2019
Nettoomsättning	2 284	2 995
Rörelseresultat ¹⁾	106	94
Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter	-29	7
Skatt	103	-10
Periodens resultat	180	91
Övrigt totalresultat	-	-
Periodens totalresultat	180	91
Scaniakoncernens andel (50 %)	90	45

- 1) Avskrivningar uppgående till MSEK 107 (121) inkluderas i rörelseresultatet.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 12 Andelar i intresseföretag och joint ventures, forts.

Balansräkningar i sammandrag	2019	2019
Anläggningstillgångar	712	828
Kortfristiga placeringar och likvida medel	123	129
Övriga omsättningstillgångar	948	806
Summa tillgångar	1 783	1 763
Eget kapital	1 187	1 159
Övriga kortfristiga skulder	596	604
Summa eget kapital och skulder	1 783	1 763
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50 %)	594	579
Redovisat värde	594	579

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

	2020	2019
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	3 152	3 598
Varor under tillverkning	1 739	1 631
Färdiga varor ¹⁾	16 214	20 836
Summa²⁾	21 105	26 065

1) Varav begagnade fordon MSEK 1 067 (3 193).

2) Varav värderegleringsreserv vid årets slut MSEK -939 (-1 274).

NOT 14 Andra fordringar

	2020	2019
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	340	461
Derivat med positivt värde	2 565	370
Förskottsbetalningar	35	41
Pensionstillgång	5	30
Övriga fordringar	355	542
Summa andra långfristiga fordringar	3 300	1 444
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	2 070	2 079
Derivat med positivt värde	826	182
Mervärdesskatt	1 883	2 623
Förskottsbetalningar	296	411
Övriga fordringar	2 185	2 218
Summa andra kortfristiga fordringar	7 260	7 513
Summa andra fordringar	10 560	8 957

KONCERNENS NOTER, FORTS.

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 nettotillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagets nettoinvestering. Årets valutakursdifferens på MSEK -4 470 (945) har uppstått som en följd av att den svenska kronan har förstärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan förstärkts främst mot BRL.

Balanserat resultat består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuld förändring 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 2021 att ett totalt belopp om MSEK 2 700 som ordinarie utdelning, vilket motsvarar 50 procent av årets resultat om 5 400 för 2020, delas ut till aktieägarna som kontant utdelning.

Styrelsens förslag innebär att balanserade vinstmedel uppgående till MSEK 8 816 balanseras i ny räkning.

Innehav utan bestämmande inflytande utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scaniakoncernen har några få icke helägda dotterföretag, varav inget bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande. Under 2020 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK 3 (3) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 12 (18) per 31 december 2020.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2020	2019
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 2020 uppgick koncernens kapital till MSEK 61 547 (60 888). Enligt koncernens finanspolicy ska koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven för att erhålla minst kreditvärderingen BBB från ett av de mest betydelsefulla kreditvärderingsinstituten.

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

Inom Financial Services ingår 12 bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2020 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 2020 var för:

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

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, avgångs-pension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar. För avgiftsbestämda planer görs fortlöpande inbetalningar till myndigheter och fristående organ, som därmed övertar förpliktelsena gentemot de anställda.

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2020 uppgick till MSEK 1 670 (1 949). Förpliktelser 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 528 för 2021.

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 kredit-försäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti. En del av ITP2-planen tryggas dock genom premier till försäkring i Alecta. Dessa åtaganden redovisas under Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare.

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

Schweiz

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

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

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

Brasilien

Anställda på Scania Latin America Ltda omfattas av fyra förmånsbestämda planer efter avslutad anställning. Tre hälsovårdsplaner täcker kostnader för läkarvård, tandvård och läkemedel samt en livförsäkringsplan. De som omfattas av planerna är personal som går i pension vid minst 55 års ålder och 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 144 procent (148). 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 (111).

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 företaget och anställda till planen. Företagets avgifter till MN Services uppgick till MSEK 155 (134). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 95 procent (100) och för PME till 97 procent (99).

Information gällande de största planerna 2020	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	12 449	1 211	405	1 041
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 523	-1 216	-52	-922
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	-	-	0	-
Redovisat som pensionskulda (tillgång) i balansräkningen, MSEK	10 926	-5	353	119
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	7 953	708	-209	-
Aktiva, antal	10 356	282	2 544	-
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	2 072	-	-	700
Fribrevshavare, antal	2 880	-	-	399
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	2 424	503	614	341
Pensionärer, antal	2 693	109	1 224	208
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	1.3	0.1	7.6	1.4
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	88	86	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	22,9	16,0	11,5	20,0
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5 % ökning diskonteringsräntan	-1 305	-91	-27	-97
0,5 % minskning diskonteringsräntan	1 503	103	16	109
1 års ökning livslängd	539	35	42	43

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

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 pensionsskuld (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

Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	2020	2019
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	-606	-472
Ränteintäkter/kostnader, netto	-193	-287
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	12	12
Vinster (+) och förluster (-) beroende av reduceringar och regleringar, netto	-2	-
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	-789	-747

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 126 (102), kostnad för sålda varor MSEK 271 (210), försäljningskostnader MSEK 126 (99) och administrativa kostnader MSEK 73 (50). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	2020	2019
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	-134	-321
Effekter av ändrade demografiska antaganden	-2	-2
Effekter av ändrade finansiella antaganden	-303	-2 217
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	44	101
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	1	12
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-394	-2 427

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

	Pensionsförpliktelser	
	2020	2019
Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen		
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	14 233	13 578
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	2 268	2 369
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	16 501	15 947
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-4 122	-3 717
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	0	2
Redovisat i balansräkningen	12 379	12 232
Varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	12 384	12 262
Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-5	-30

	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2020	2019
Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:		
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	15 947	12 709
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	-4	-3
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	606	472
Räntekostnader	237	328
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	18	19
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	134	321
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	2	2
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	303	2 323
Valutakursdifferenser	-379	146
Betalningar från bolagets tillgångar	-255	-234
Betalningar från förvaltningstillgångar	-96	-124
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-12	-12
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	16 501	15 947

	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2020	2019
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:		
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	3 717	2 368
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	-5	-2
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	44	42
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	44	101
Effekter av ändrade finansiella antaganden	0	106
Valutakursdifferenser	-175	132
Inbetalningar gjorda av arbetsgivaren	576	1 075
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	18	19
Utbetalningar från förvaltningstillgångar	-96	-124
Verkligt värde på förvaltningstillgångar i förvärvade/avytttrade företag	-1	-
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	4 122	3 717

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

	Tillgångstak	
	2020	2019
Nuvärde av tillgångstaket		
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	2	12
Räntekostnader	0	1
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	-1	-12
Valutakursdifferenser	-1	1
Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut	0	2

	2020		2019	
Fördelning av verkligt värde av förvaltningstillgångar	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad ¹⁾	Onoterat pris
Likvida medel	195	-	25	-
Eget kapitainstrument utgivet av annan	973	-	1,088	-
Skuldinstrument utgivet av Scania	-	-	-	51
Skuldinstrument utgivet av annan	794	-	548	-
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	-	48	-	40
Fastigheter investeringsobjekt	-	-	132	-
Aktiefonder	538	-	604	-
Räntefonder	455	47	411	3
Fastighetsfonder	238	-	266	-
Övriga investeringsfonder	300	-	-	-
Övriga förvaltningstillgångar	48	486	51	498
Totalt	3 541	581	3 125	592

1) 2020 har en omklassificering av rapporterade förvaltningstillgångar 2019 gjorts, jämförelsesiffrorna har justerats enligt detta.

NOT 17 Övriga avsättningar

2020	Produkt- åtaganden	Legala och skattemässiga risker ²⁾	Andra avsättningar ¹⁾	Summa
Vid årets ingång	1 828	4 624	4 310	10 762
Avsättningar under året	1 053	145	2 167	3 365
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 116	-274	-1 737	-3 127
Under året återförda avsättningar	-84	-39	-60	-183
Valutakursdifferenser	1	9	0	10
Vid årets utgång	1 682	4 465	4 680	10 827
- varav kortfristiga avsättningar	1 247	221	2 494	3 962
- varav övriga långfristiga avsättningar	435	4 244	2 186	6 865

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

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2020 med 7 300 stycken (3 500) och uppgick vid årets slut till 259 600 stycken (252 300).

2) EU:s konkurrensmål 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 förpliktelsernas karaktär, se även [not 1](#) Redovisningsprinciper och [not 2](#) Kritiska bedömningar och uppskattningar.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2020	2019
Upplupna personalrelaterade kostnader	6 172	6 764
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	6 439	7 176
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande ¹⁾	6 001	6 724
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	3 772	3 877
Summa	22 384	24 541
– varav kortfristigt	14 882	15 973
– varav långfristigt	7 502	8 568
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	794	687

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 2 039 (2 172) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 284 (407) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

Tabellen nedan visar förändringen av kontraktsskulderna under året.

MSEK	2020	2019
Kontraktsskulder vid årets början	7 176	6 133
Förvärv och avyttringar	–242	796
Valutakursdifferenser	–495	247
Kontraktsskulder vid årets slut	6 439	7 176

Intäkter under 2020 vilka ingick i kontraktsskulder vid årets början uppgick till MSEK 3 076 (2 840).

NOT 19 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	2020	2019
Finansiella fordringar	–	–
Övrigt	0	5
Summa¹⁾	0	5

¹⁾Varav säkerheter ställda för:

– annans skuld	0	5
----------------	---	---

Eventalförpliktelser	2020	2019
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	93	86
Övriga garantiförbindelser	247	327
Övriga ansvarsförbindelser avseende skatt	629	863
Summa	969	1 276

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 6 (11).

NOT 20 Statliga stöd och bidrag

Scania-koncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 953 (87) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 14 144 (425).

Av erhållna stöd 2020 hänför sig MSEK 873 till statliga ersättningar för korttidspermitteringar med anledning av covid-19.

NOT 21 Kassaflödesanalys

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

	2020	2019
a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning		
Erhållen utdelning från intresseföretag	3	5
Erhållen ränta	4 243	4 451
Erlagd ränta	–2 460	–3 074

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 21 Kassaflödesanalys, forts.

	2020	2019
b. Icke kassaflödespåverkande poster		
Avskrivningar	11 097	10 914
Intresseföretag	-166	-41
Avsättning pensioner	-48	-562
Övrigt	783	105
Summa	11 666	10 416

	2020	2019
c. Financial Services; nettoinvestering i kreditportfölj etc.		
Nyfinansiering ¹⁾	-42 439	-54 221
Amorteringar och avslutade kontrakt	39 752	43 777
Summa	-2 687	-10 444

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

	2020	2019
d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter²⁾		
Försäljning av verksamheter	0	0
Förvärv av verksamheter	-27	-
Summa	-27	0

2) Se not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2020	2019
e. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar		
Investeringar i anläggningstillgångar ³⁾	-8 338	-7 787
Försäljning av anläggningstillgångar	228	269
Summa	-8 110	-7 518

3) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 1 624 (1 788).

	2020	2019
f. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter		
Nettoförändring av kortfristig upplåning	-30 373	-8 219
Minskning av långfristig upplåning	-1 107	-400
Ökning av långfristig upplåning	34 755	26 954
Leasingskulder	-1 067	-976
Summa	2 208	17 359

Avstämning av skulder i finansieringsverksamheten

	2019	Kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande			2020
			Valutakurs- förändringar	Om- klassificeringar	Nya leasing-avtal	
Långfristiga räntebärande skulder	49 967	33 648	-2 423	-31 495	-	49 697
Kortfristiga räntebärande skulder	42 517	-30 373	-2 492	31 495	-	41 147
Leasingskulder	5 116	-1 067	-526	-	1 313	4 836
	97 600	2 208	-5 441	0	1 313	95 680
Likvida medel	20 981	12 221	-934	-	-	32 268
	118 581	14 429	-6 375	0	1 313	127 948

	2018	Kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande			2019
			Valutakurs- förändringar	Om- klassificeringar	Nya leasing-avtal	
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 justerad öppningsbalans leasingskulder med MSEK 4 544.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 21 Kassaflödesanalys, forts.

	2020	2019
g. Likvida medel		
Kassa och bank	7 066	5 838
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	25 202	15 143
Summa	32 268	20 981

NOT 22 Förvärvade/avytttrade 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 2019–2020.

I november 2020 slutförde Scania ett strategiskt förvärv av ett mindre dotterföretag i Kina. Målet är att etablera en helägd produktionsanläggning för lastbilar med start av serieproduktion i början av 2022.

NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2020	2019
Styrelser och ledande befattningshavare ¹⁾	499	512
– varav tantiem	189	193
Övriga anställda	19 967	20 696
Summa	20 466	21 208
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	7 082	7 535
– varav pensionskostnader ²⁾	2 269	2 430
Summa	27 548	28 743

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 562 (538).

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 23 (50) styrelser och ledande befattningshavare i Scaniakoncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 209 (146) för denna grupp.

	2020		2019	
Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	18 137	24 %	17 998	23%
Europa (exklusive Sverige)	16 477	14 %	16 589	14%
Eurasien	758	25 %	802	26%
Amerika	7 665	13 %	7 928	13%
Asien	1 973	21 %	2 149	21%
Afrika och Oceanien	2 006	18 %	2 023	19%
Summa	47 016	18 %	47 489	18%

Könsfördelning	2020	2019
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	435	421
– varav män	401	392
– varav kvinnor	34	29
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	127	117
– varav män	121	112
– varav kvinnor	6	5

Antal anställda per 31 december	2020	2019
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	25 825	25 224
Forskning och utveckling	4 229	4 651
Försäljnings- och servicebolag	18 896	20 345
Summa	48 950	50 220
Financial Services	1 061	1 058
Summa	50 011	51 278
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	4 707	4 684

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 24 Transaktioner med närstående

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Volkswagenkoncernen	870	1 295	980	1 171	24 370	14 234	776	936
Intresseföretag och joint ventures								
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	109	155	631	706	14	12	0	0
ScaValencia S.A.	170	247	97	175	4	4	2	1
Övriga	12	13	23	11	1	2	1	1

Upplysningar om närstående relationer 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 12](#) Andelar i intresseföretag och joint ventures. Upplysningar om pensionsplaner lämnas i [not 16](#) Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt [not 23](#) Löner och ersättningar samt antal anställda. Köp och hyra av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med Volkswagenkoncernen. Fordringar Volkswagenkoncernen avser i huvudsak kortfristiga placeringar vilka ingår i Scaniakoncernens likvida medel. Samtliga transaktioner med närstående sker på marknadsmässiga villkor.

NOT 25 Ersättningar till ledande befattningshavare

Principer för ersättning till ledande befattningshavare

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

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

Den fasta lönen för ledande befattningshavare ska vara marknadsmässig i relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen. Den rörliga 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 företagsförvärv, väsentliga förändringar av aktieägarstrukturen eller vissa affärshändelser eller strukturella åtgärder vidtagna av företaget, har företaget rätt att, under vissa förutsättningar, ändra planens villkor eller antal prestationsaktier. I de fall en individ lämnar företaget under så kallade "bad leaver"-omständigheter, definierade i relevant del av prestationsaktieplanen (specifikt i fallet vid extraordinär uppsägning av en medlem av verkställande ledningen), förverkas samtliga prestationsaktier för innevarande prestationsperiod utan någon kompensation.

Villkoren för LTI för respektive prestationsperiod fastställs av styrelsen i TRATON SE med rimlig frihet. Styrelsen har infört regler kring böter och löneåterbetalning vid försummelse, såsom brister i tillsyn eller organisatoriska plikter, i syfte att främja en god företagskultur och hög integritet. Straffet kan omfatta minskning eller förverkande av LTI som redan har utbetalats.

Totalt tilldelades VD 32 417 (5 180) prestationsaktier. Det verkliga värdet av utfästelsen av prestationsaktierna per 31 december 2020 var MSEK 1 (4). Kostnaderna för planen, totalt MSEK 3 (4), redovisas som personalkostnader. Om förmånstagarna i prestationsaktieplanen hade lämnat företaget den 31 december 2020 hade utfästelserna (beräknat värde) uppgått till MSEK 0 (0).

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 25 Ersättningar till ledande befattningshavare, forts.

Uppsägning villkor för den verkställande ledningen

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en tolv månaders period. Förekommade utfall av programmet för rörlig lön proportioneras med hänsyn till villkoren som fastställts av styrelsen. Vid en uppsägning från företagets sida gäller en uppsägningstid om 12 månader med bibehållna förmåner samt att det utgår ett avgångsvederlag motsvarande 24 månadslöner.

För övriga medlemmar i den verkställande ledningen gäller vid uppsägning från bolagets sida ett avgångsvederlag motsvarande högst 18 månadslöner utöver lönen under 6 månaders uppsägningstid. Om ny anställning erhålls inom 18 månader räknat från dagen för uppsägningen upphör avgångsvederlaget.

2020, KSEK	Fast lön	Styrelse- arvode ¹⁾	Rörlig lön	LTI	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensions- kostnader avgiftsbestämd pension	Pensions- kostnader förmåns- bestämd pension (ITP)	Totala pensions- kostnader	Pensions- förpliktelser
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Verkställande direktören	6 026	–	1 923	2 782	469	11 200	3 243	495	3 738	3 742
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	24 369	–	37 546	–	1 754	63 669	7 628	3 306	10 934	24 550

1) Andra styrelsemedlemmars totala ersättningar: Matthias Gründler 0; Andreas Renschler 0; Peter Wallenberg Jr. 550; Markus S. Piëch 0; Stephanie Porsche-Schröder 0; Nina Macpherson 700; Christian Schulz 0; Lilian Fossum Biner 700; Gunnar Kilian 0; Julia Kuhn-Piëch 0; Mark Philipp Porsche 0; Christian Porsche 0; Lisa Lorentzon 0; Michael Lyngsie 0; Mari Carlquist 0; Mikael Johansson 0.

Andreas Renschler avgick den 15 juli 2020. Matthias Gründler valdes den 11 augusti 2020. Gunnar Kilian, Julia Kuhn-Piëch, Mark Philipp Porsche, Christian Porsche, Mari Carlquist och Mikael Johansson valdes den 20 augusti 2020.

2019, KSEK	Fast lön	Styrelse- arvode ¹⁾	Rörlig lön	LTI	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensions- kostnader avgiftsbestämd pension	Pensions- kostnader förmåns- bestämd pension (ITP)	Totala pensions- kostnader	Pensions- förpliktelser
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
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.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 25 Ersättningar till ledande befattningshavare, forts.

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

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

Övriga ersättningar: skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

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

NOT 26 Arvoden och ersättningar till revisorer

Nedan redovisas arvoden och ersättningar till revisorer som kostnadsförts under året. Ersättning för konsultationer redovisas i de fall samma revisionsbyrå innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget. Med revisionsuppdrag avses den lagstadgade revisionen av årsredovisningen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Med revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag avses granskning av förvaltning eller ekonomisk information som ska utföras enligt författning, bolagsordning, stadgar eller avtal som inte innefattas av revisionsuppdraget och som ska utmynna i en rapport, ett intyg eller någon annan handling som är avsedd även för andra än uppdragsgivaren. Skatterådgivning är konsultation i skatterättsliga frågeställningar. Övriga tjänster är rådgivning som inte går att hänföra till någon av de andra kategorierna. Revisionskostnader som uppkommit på grund av att Scania är dotterföretag till Volkswagen har vidarefakturerats.

	2020		2019	
	EY	Övriga revisorer	PwC	Övriga revisorer
Revisionsfirma				
Revisionsuppdrag	40	4	44	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	1	0	1	1
Skatterådgivning	10	3	2	–
Övriga tjänster	0	0	2	0
Summa	51	7	49	2

NOT 27 Finansiell riskhantering

Finansiell riskhantering inom Scaniakoncernen

Scania är i sin verksamhet utöver affärsrisker, exponerat för olika finansiella risker. De finansiella risker som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, kredit och refinansieringsrisk, vilka regleras i av Scanias styrelse fastställda koncernpolicys.

Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kredit-bedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av Scanias treasuryenhet. Den centrala treasuryenheten mäter dagligen risken på utestående positioner mot fastställda limiter enligt koncernpolicyn Treasury.

Likviditetsrisk

Likviditetsrisken beskriver risken att Scaniakoncernen kommer att ha svårigheter att uppfylla sina betalningsåtaganden eller att likviditet enbart kan erhållas till ett högre pris.

För att motverka denna risk övervakas och hanteras kassaflöden avseende in- och utbetalningar samt förfallodagar kontinuerligt. Likviditetsbehov tillgodoses främst av vår verksamhet och av externa finansieringsarrangemang. Som ett resultat av detta finns ingen väsentlig koncentration av likviditetsrisker.

Scanias solvens och likviditet säkerställs löpande av rullande likviditetsplanering, likviditetsreserv i form av kontanter, kreditfaciliteter och utfärdande av värdepapper på internationella penningmarknader och kapitalmarknader. För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker nettot av skuldförfall med avdrag för 50 procent av förfallande kundkontrakt för de närmaste 3 månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning och/eller eget kapital som säkerställer den befintliga portföljen.

Lokala likvida medel i vissa länder (t.ex. Brasilien, Kina, Indien, Ryssland och Sydkorea) är endast tillgängliga för koncernen för gränsöverskridande transaktioner som omfattas av valutakontroll, det finns inga betydande begränsningar utöver dessa.

Valutarisk

Valutarisk är risken för negativa effekter på resultat och balansräkningsposter i utländsk valuta som är hänförliga till valutaväxlingar. Valutakursförändringar påverkar dessutom Scanias resultat- och balansräkning på följande sätt:

- Ett enskilt bolag kan ha monetära tillgångar och skulder i en annan valuta än dess funktionella valuta, vilka omräknas till den funktionella valutan med balansdagskursen. Vid reglering av monetära tillgångar och skulder uppstår en valutakursdifferens mellan transaktionsdagens kurs och betalkurs. Samtliga valutakursförändringar hänförliga till omräkning eller reglering av monetära poster, redovisas i resultaträkningen (transaktionseffekt).
- Intäkter, kostnader, tillgångar och skulder i annan funktionell valuta än moderbolagets rapporteringsvaluta (SEK) omräknas till genomsnittskurs respektive balansdagskurs. Effekten som uppstår av att balansdagskursen förändras från årets början samt att årets snittkurs avviker från balansdagskursen redovisas i omräkningsreserven i övrigt totalresultat (omräkningseffekt).

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Under 2020 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 94 (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 2020 cirka MSEK 35 800 (54 200). De största flödesvalutorna var USD, GBP och EUR. I tabellen nedan framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2020	2019
US dollar, USD	6 200	-400
Brittiska pund, GBP	5 900	10 300
Euro, EUR	5 300	5 200
Ryska rubel, RUB	3 700	4 800
Norska kronor, NOK	3 500	4 200
Kinesiska yuan renminbi, CNY	2 600	2 100
Koreanska won, KRW	2 300	1 900
Schweiziska franc, CHF	1 700	2 000
Danska kronor, DKK	1 600	2 000
Taiwandollar, TWD	1 400	1 300
Sydafrikanska rand, ZAR	1 300	2 000
Brasilianska real, BRL	-1 200	-1 300
Övriga valutor	-100	18 300
Summa valutaexponering i rörelseresultat	34 200	52 400

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2020	2019
Euro, EUR	600	600
Övriga valutor	1 000	1 200
Summa valutaexponering i rörelseresultat	1 600	1 800

Baserat på 2020 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 358 (542). För Fordon och tjänster uppgick de totala negativa valutaeffekterna jämfört med 2019 till MSEK -1 762 (1 900).

I enlighet med Scantias koncernpolicy Treasury har CFO mandat att godkänna säkring av upp till 75 procent av framtida kassaflöden under en tidsperiod upp till 6 månader. CEO har mandat att godkänna säkring av upp till 50 procent av framtida kassaflöden under en tidsperiod från 6 månader till 12 månader. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminkontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner.

För att säkerställa effektivitet och riskkontroll sker upplåning i Scantias dotterföretag i stor utsträckning genom den centrala Treasuryenheten främst i EUR och SEK och överförs sedan till dotterföretag i form av interna lån i deras lokala valutor.

Genom derivatkontrakt omvandlas den centrala upplåningen till utlåningsvalutorna. Inom Financial Services ska tillgångar finansieras av skulder i samma valuta. 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 2020 till MSEK 27 400 (39 100). 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 2020 var inga utländska nettotillgångar säkrade (-).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2020	2019
Brasilianska real, BRL	4 600	9 200
Euro, EUR	3 400	5 500
US dollar, USD	1 600	2 100
Kinesiska yuan renminbi, CNY	600	0
Taiwandollar, TWD	600	400
Norska kronor, NOK	500	1 000
Polska zloty, PLN	500	700
Colombianska pesos, COP	500	800
Koreanska won, KRW	500	500
Sydafrikanska rand, ZAR	500	800
Australiska dollar, AUD	400	700
Danska kronor, DKK	400	600
Schweiziska franc, CHF	400	600
Övriga valutor	2 200	5 100
Summa nettotillgångar i utländska valuta, Fordon och tjänster	16 700	28 000

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Nettotillgångar, Financial Services	2020	2019
Euro, EUR	5 300	5 200
Övriga valutor	5 400	5 900
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	10 700	11 100
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scania-koncernen	27 400	39 100

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2020	2019
Rörelseresultat	-56	156
Finansiella intäkter och kostnader	-446	-52
Skatter	155	-26
Påverkan på årets resultat	-347	78

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 2020 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

Utplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättnings hastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scantias koncernpolicy Treasury för ränterisker inom segmentet Fordon och tjänster är att räntebindningen på nettoskulden i normalfallet ska vara 0–6 månader, dock kan avvikelser göras upp till 24 månader. Löptid på över 24 månader tar styrelsen beslut om.

Nettokassan inom Fordon och tjänster var MSEK 21 824 (17 057) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 9 765 (5 090) Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 31 588 (22 153) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 2 (2) månader.

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra räntekostnaderna med cirka MSEK 98 (51) och ränteintäkterna med cirka MSEK 315 (175) på årsbasis.

Ränterisk inom Financial Services

Scantias koncernpolicy Treasury för ränterisker inom segment Financial Services är att tillgångar och skulder ska matchas avseende ränta och förfalltidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Financial Services följande struktur per den 31 december 2020.

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2020	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2021	47 906	47 262
2022	20 265	19 359
2023	14 422	13 169
2024	8 096	4 933
2025	3 372	964
2026 och senare	1 372	557
Summa	95 433	86 244

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

1) Inklusive operationell leasing.

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

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

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 4,8 (4,2).

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 91 205 (92 871).

Upplåning per den 31 december 2019	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	44 051	56 265
NOK	4 695	1 565
BRL	3 387	5 372
GDP	2 783	5 079
CLP	1 408	2 570
USD	969	2 740
ZAR	787	2 348
KRW	79	1 909
CHF	47	750
THB	5	888
AUD	0	1 162
SEK	30 777	1 824
Övriga	1 856	8 372
Summa¹⁾	90 844	90 844
Upplupen ränta	361	361
Summa	91 205	91 205

1) Total upplåning exkluderar MSEK 361 (387) 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

	2020				2019					
	Generell metod		Förenklad metod	Summa	Generell metod		Förenklad metod	Summa		
	Förväntad kreditförlust över 12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskrivn (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivn (Steg 3)			Förväntad kreditförlust över 12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskrivn (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivn (Steg 3)		
MSEK										
Förlustreserv vid årets början	59	45	306	1 289	1 699	57	48	305	1 168	1 578
Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början										
Överförts till steg 1	4	-19	-13		-28	0	-9	-7		-16
Överförts till steg 2	-14	33	-11		8	-25	37	-1		11
Överförts till steg 3	-14	-8	48		26	-18	-11	60		31
Bortskrivning (Utnyttjade)			-77	-133	-210			-8	-104	-112
Nya eller förvärvade finansiella tillgångar	93			378	471	75			527	602
Förändringar av modell eller riskparametrar ¹⁾					360					
Återföringar	-22	-11	-44	-368	-445	-31	-32	-106	-497	-666
Valutakursförändringar	-10	-9	-63	-88	-170	1	3	10	28	42
Andra förändringar inom en nivå	21	3	62	214	300	0	9	53	167	229
Förlustreserv vid årets slut	117	34	208	1 292	2 011	59	45	306	1 289	1 699

1) Avser koncernjustering (manual overlay) om MSEK 360, för ytterligare information se [not 2](#).

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

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

	2020					2019				
	Generell metod			Förenklad metod	Summa	Generell metod			Förenklad metod	Summa
	Förväntad kreditförlust över 12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad tillgångens livslängd – ej nedskrivna (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivna (Steg 3)			Förväntad kreditförlust över 12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad tillgångens livslängd – ej nedskrivna (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivna (Steg 3)		
MSEK										
Redovisat värde vid årets början	58 886	1 419	995	56 648	117 948	37 878	1 190	1 155	52 020	92 243
Överförs till steg 1	469	-427	-42		0	209	-190	-19		0
Överförs till steg 2	-479	511	-32		0	-521	527	-6		0
Överförs till steg 3	-93	-166	259		0	-95	-175	270		0
Förändringar i bokfört värde brutto (p.g.a. förvärv och avyttringar, väsentliga modifieringar)	15 648	-213	-311	-683	14 441	20 680	23	-449	2 824	23 078
Valutakursförändringar	-5 481	-226	-151	-4 485	-10 343	735	44	44	1 804	2 627
Redovisat värde vid årets slut	68 950	898	718	51 480	122 046	58 886	1 419	995	56 648	117 948

Redovisat värde brutto för Scantias oåterkalleliga lånelöften hänförligt till avbetalningskontrakt per den 31 december 2020 uppgår till MSEK 4 949 (4 345) med en förlustreserv om MSEK 2 (2).

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Bokfört värde finansiella tillgångar brutto per ratingkategori

	2020					2019				
	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3)	Finansiella tillgångar – förenklad metod	Summa	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3)	Finansiella tillgångar – förenklad metod	Summa
MSEK										
Ratingnivå										
Kreditrisk ratingnivå 1	68 950			46 612	115 562	58 886			49 780	108 666
Kreditrisk ratingnivå 2		898		3 577	4 475		1 419		5 546	6 965
Kreditrisk ratingnivå 3			718	1 291	2 009			995	1 322	2 317
Summa	68 950	898	718	51 480	122 046	58 886	1 419	995	56 648	117 948

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 8 506 (9 265), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 163. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året erhöles säkerheter till ett värde av MSEK 376.

	Förfallna betalningar	
	2020	2019
Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna		
< 30 dagar	783	1 064
30–90 dagar	351	300
91–180 dagar	90	163
> 180 dagar	90	355
Summa	1 314	1 882

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 492 (455) motsvarande 6,4 (5,4) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 167 (173).

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

	2020	2019
Avsättning för osäkra fordringar		
Avsättning vid årets början	455	362
Reservering för befarade förluster	198	202
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-122	-146
Valutakursdifferenser	-33	10
Övrigt	-6	27
Avsättning vid årets slut	492	455

Kreditrisk inom Financial Services

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

	2020	2019
Kreditportfölj		
Exponering	96 952	105 024
– varav operationell leasing	17 917	20 418
Kreditriskreserv	-1 519	-1 243
Redovisat värde	95 433	103 781
– varav operationell leasing	17 675	20 184

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 2020 är likvärdig med hur den såg ut 2019.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Tidsanalys på portföljens tillgångar

	2020			2019		
	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	73	3 119	2 925	158	5 552	5 366
30–90 dagar	85	1 563	1 441	149	2 154	2 037
91–180 dagar	71	511	480	76	733	652
> 180 dagar	174	684	599	97	399	384
Ej aktiva kontrakt	197	744	424	316	1 383	848
Summa	600	6 621	5 869	796	10 221	9 287

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.

	2020			2019		
	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Koncentration av kreditrisk						
Exponering < 15 MSEK	42 270	97,9	66,7	39 426	97,5	65,0
Exponering 15–50 MSEK	752	1,7	17,6	806	2,0	19,0
Exponering > 50 MSEK	175	0,4	15,7	193	0,5	16,0
Summa	43 197	100,0	100,0	40 425	100,0	100,0

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

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.

Under 2020 ökade omförhandlingen av finansieringskontrakt kraftigt under första och andra kvartalet till följd av pandemins effekter på samhällen och transportsystem. Under tredje och fjärde kvartalet har omförhandlingarna återgått till normala nivåer och de allra flesta kunder återvänt till tidigare betalplaner. Det är främst kunder inom turist- och bussbranschen som upplever fortsatt svag efterfrågan. Det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats vid något tillfälle, uppgick vid utgången av 2020 till MSEK 22 554 (1 847). 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 2020. Under året återtog 1 652 (2 392) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 248 (591) med ett totalt redovisat värde på MSEK 103 (321). 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	2020	2019
Avsättning vid årets början	1 243	1 199
Reservering för befarade förluster	657	155
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-242	-142
Valutakursdifferenser	-139	31
Avsättning vid årets slut	1 519	1 243
Avsättning som procent av bruttoportföljen	1,6	1,2

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 730 (314).

Transaktioner med tillgångssäkrade värdepapper

Vid årsskiftet ingår tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner, genomförda för att refinansiera segmentet Financial Services, med ett redovisat värde om MSEK 1 750 (3 064) i finansiella skulder. Motsvarande redovisat värde på fordringar är MSEK 2 068 (3 477). Säkerheter om totalt MSEK 2 068 (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 värdepappers-

transaktioner har inte resulterat i att fordringar i segmentet Financial Services bokats bort från balansräkningen eftersom Scania koncernen behållit kreditrisken. Skillnaden mellan beloppet på de tilldelade fordringarna och de tillhörande skulderna är resultatet av olika villkor och andelen obligationer som Scania själv innehar.

Under vissa förhållanden kan de tillgångssäkrade värdepapperstransaktioner som genomförts av Scania koncernen återbetalas tidigt. De tilldelade fordringarna kan inte tilldelas en andra gång eller användas som säkerhet på något annat sätt. Obligationsinnehavarnas fordringar är begränsade till de tilldelade fordringarna. Kassaflödet som härrör från dessa fordringar är avsett för avräkning av motsvarande skuld.

Den 31 december 2020 var verkligt värde på tilldelade fordringar som fortsätter att redovisas i balansräkningen MSEK 2 068 (3 477). Det verkliga värdet på de associerade skulderna uppgick till MSEK 1 750 (3 064) från och med det datumet. Den resulterande netto-positionen är MSEK 318 (413).

Övriga kreditrisker inom Scania

Hantering av de finansiella kreditrisker som främst uppkommer inom den centrala treasury-verksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias koncernpolicy Treasury. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärddiga 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 netting (International Swaps and Derivatives Association) med samtliga av sina motparter.

Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i koncernpolicy Treasury följs.

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 2 686 (-1 154) vid utgången av 2020. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 3 391 (552) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 32 322 (21 818). De kortfristiga placeringarna finns främst placerade hos TRATON.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 25 256 (15 956) varav MSEK 25 253 (15 954) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 3 (2) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 7 066 (5 838).

Refinansieringsrisk

Refinansieringsrisk utgör risken att inte kunna möta behovet av framtida finansiering. Scania tillämpar en konservativ policy avseende refinansieringsrisk. För Fordon och tjänster ska det finnas en likviditetsreserv bestående av tillgängliga likvida medel och outnyttjade kreditfaciliteter som överstiger finansieringsbehovet över en kommande tvåårsperiod.

För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker nettot av skuldförfall med avdrag för 50 procent av förfallande kundkontrakt för de närmaste tre månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning och/eller eget kapital som säkerställer refinansieringen av den existerande portföljen.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Scanias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2020 till MSEK 61 391 (51 064). Scanias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallade Change of Control-klausuler, vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

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

Upplåning 2020	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	70 178	120 296
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	28 069
Företagscertifikat Sverige	–	10 000
Företagscertifikat Belgien	2 105	15 037
Banklån	18 561	–
Summa^{1),2)}	90 844	173 402

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

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 28 069 (29 246).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 361 (387) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Kontrollen av refinansieringsrisken innefattar säkerställande av tillgång på kreditfaciliteter samt att tillse att förfallostrukturen på upptagna lån är diversifierad. Vid årsskiftet hade Scanias totala upplåning följande förfallostruktur:

Förfallostruktur på Scanias upplåning	2020	2019
2020	–	42 517
2021	41 147	32 417
2022	23 577	14 192
2023	14 331	1 276
2024	1 940	1 025
2025	8 320	1 057
2026 och senare	1 529	–
Summa	90 844	92 484

1) Total upplåning exkluderar MSEK 361 (387) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2020	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2021	2	–49
2022	57	–2
2023	19	0
2024	0	–18
2025 och senare	47	0
Summa¹⁾	125	–69

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

1) Inkluderar ej upplupen ränta.

KONCERNENS NOTER, FORTS.

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 derivatinstrument. Scania använder sig av derivatinstrument främst i syfte att:

- Omvandla centralt upptagen upplåning i ett begränsat antal valutor till de valutor i vilka de finansierade tillgångarna är denominerade.
- Omvandla räntebindningstiden för upplåningen i Financial Services samt även uppnå önskad räntebindning för övrig upplåning.
- Konvertera framtida kommersiella betalningar till funktionell valuta.
- I mindre omfattning konvertera överlikviditet i utländsk valuta till svenska kronor.

Verkligt värde på finansiella instrument

I 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 130 (86). 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 -2 686 (-1 154).

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 3 337 (537) respektive MSEK 672 (1 696). Det belopp som kan kvittas från respektive belopp uppgår till MSEK 636 (475).

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 28 Finansiell riskhantering, forts.

	2020					2019				
	Värderade till verkligt värde	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde	Värderade till verkligt värde	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Koncernen, MSEK										
Egetkapitalinstrument	341			341	341	143			143	143
Långfristiga räntebärande fordringar		48 004		48 004	48 103		50 938		50 938	51 149
Kortfristiga räntebärande fordringar		30 815		30 815	30 906		32 792		32 792	33 000
Icke räntebärande kundfordringar		6 936		6 936	6 936		8 368		8 368	8 368
Kortfristiga placeringar och likvida medel	130	32 192		32 322	32 317	86	21 708		21 794	21 790
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	2 565	50		2 615	2 615	370	46		416	416
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	826			826	826	182	291		473	473
Summa tillgångar	3 862	117 997	–	121 859	122 043	781	114 143	0	114 924	115 339
Långfristiga räntebärande skulder			49 696	49 696	50 980			49 967	49 967	50 280
Kortfristiga räntebärande skulder			41 509	41 509	41 359			42 904	42 904	42 880
Leverantörsskulder			13 886	13 886	13 886			12 738	12 738	12 738
Andra långfristiga skulder ³⁾	355			355	355	1 076			1 076	1 076
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	350			350	350	630			630	630
Summa skulder	705	–	105 091	105 796	106 930	1 706	0	105 609	107 315	107 604

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 3 300 (1 444).

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under kundfordringar och andra kortfristiga fordringar MSEK 14 196 (15 881).

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 5 303 (6 580).

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 6 898 (6 146).

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 28 Finansiella instrument, forts.

Säkringsredovisning

År 2020 tillämpade Scania inte säkringsredovisning.

Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända koncernpolicyn Treasury.

Vinster/förluster netto på finansiella instrument redovisade i resultaträkningen

Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultaträkningen:

- Vinster och förluster avseende valutakursdifferenser, inklusive vinster och förluster hänförliga till derivat.

Vinster/förluster netto	2020	2019
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	333	60
Lånefordringar och kundfordringar ¹⁾	-784	-861
Övriga finansiella skulder	-236	900
Summa	-687	99

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:

	2020	2019
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ¹⁾	3 372	4 368
Räntekostnader på finansiella skulder ^{2), 3)}	-1 168	-2 320
Summa	2 204	2 048

1) MSEK -336 (357) består av räntor 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 -139 (-1 376) 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 2020.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %	Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
DynaMate AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100	Scania Administradora de Consórcios Ltda.	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Södertälje	Sverige	100	Suvesa Super Veics Pesados Ltda.	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Södertälje	Sverige	100	Codema Comercial e Importadora Ltda.	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,98
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100	LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda.	29.094.173/0001-06	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100	Scania Latin America Ltda.	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
LOTS Group AB	556593-3057	Södertälje	Sverige	100	Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
MW-hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100	Scania Real Estate Bulgaria EOOD	BG201589120	Sofia	Bulgarien	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80,00	Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago de Chile	Chile	100
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Södertälje	Sverige	100	Scania Colombia S.A.S.	900.353.873-2	Bogotá	Colombia	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100	Scania Danmark A/S	DK17045210	Ishøj	Danmark	100
Scania Growth Capital AB	559090-6524	Södertälje	Sverige	90,10	Scania Danmark Ejendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100	Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100	Scania Real Estate Finland Oy	2559582-1	Helsingfors	Finland	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100	Scania Real Estate Holding Oy	2566377-5	Helsingfors	Finland	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100	Scania Suomi Oy	0202014-4	Helsingfors	Finland	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100	SOE Busproduction Finland Oy	26121679	Lahti	Finland	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	Södertälje	Sverige	100	Scania France S.A.S.	307166934	Angers	Frankrike	100
Scania Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100	Scania Holding France S.A.S.	403092786	Angers	Frankrike	100
Scania Transportlaboratorium AB	556528-9294	Södertälje	Sverige	100	Scania IT France S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100	Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Trucks & Buses AB	556267-1585	Södertälje	Sverige	100	Scania Real Estate France S.A.S.	78961241300011	Angers	Frankrike	100
Sågverket 6 AB	556528-9062	Södertälje	Sverige	100	Tachy Experts S.A.S	824579163	Angers	Frankrike	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100	Scania Middle East FZE	150175	Dubai	Förenade Arabemiraten	100
Vindbron Arrendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100	Scania West Africa Ltd.	CS450862014	Accra	Ghana	100
TRATON AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100	Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd.	U35999KA2011FTC05698	Bangalore	Indien	100
Laxå Specialvehicles AB	556548-4705	Laxå	Sverige	100	SST Sustainable Transport Solutions India Private Ltd	U74999MH2017PTC29098	Nagpur	Indien	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100	PT Scania Parts Indonesia	AHU-09655.40.10.2014	Balikpapan	Indonesien	100
CNC Factory AB	556387-4659	Värnamo	Sverige	100	Italscania S.p.A.	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100	Scania Commerciale S.p.A.	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Australia Pty Ltd.	000537333	Melbourne	Australien	100	Scania Milano S.p.A.	IT 02170120220	Trento	Italien	100
Scania Belgium N.V.	BE0402.607.507	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100	N.W.S. S.r.l.	IT 1541500227	Trento	Italien	52,5
Scania Real Estate Belgium N.V.	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100	Scania Japan Ltd.	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania BH d.o.o., Sarajevo	4200363460007	Sarajevo	Bosnien och Hercegovina	100	Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakstan	100
Scania Botswana (Pty) Ltd.	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100	Scania East Africa Ltd.	PO51426902Z	Nairobi	Kenya	100
Santa Catarina Veiculos e Serviços Ltda.	22.416.982/0001-30	Biguaçu	Brasilien	100					

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %	Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Real Estate Kenya Ltd.	PVT-XYUME96	Nairobi	Kenya	100	Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
Lots Logistics (Guangxi) Ltd	32956526-9	Beihai, Guangxi Province	Kina	100	Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd.	440101400126397	Guangzhou	Kina	100	Scania Senegal SUARL	SN.DKR.2018B.25840	Dakar	Senegal	100
Scania (Hong Kong) Ltd.	1205987	Hongkong	Kina	100	Scania Real Estate d.o.o. Beograd	20659874	Belgrad	Serbien	100
Scania Production (China) Co., Ltd.	91360924754233361N	Rugao City	Kina	100	Scania Srbija d.o.o.	17333321	Krnjesevci	Serbien	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100	Scania Singapore Pte. Ltd.	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Lettland	100	Scania Real Estate Slovakia s.r.o.	44767668	Senec	Slovakien	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100	Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Senec	Slovakien	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	100	Scania Slovenija d.o.o.	1124773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l.	B160795	Münsbach	Luxemburg	100	Scania Hispania Holding S.L.	B82853938	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Makedonija d.o.o.e.l	7027532	Ilinden	Makedonien	100	Scania Hispania S.A.	A59596734	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd.	518606-D	Shah Alam	Malaysia	100	Scania Real Estate Hispania, S.L.U.	B36682003	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Marocko	100	Scania Great Britain Ltd.	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO031124MF5	Queretaro	Mexiko	100	Scania Real Estate (UK) Ltd.	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124MF5	Queretaro	Mexiko	100	Griffin Automotive Ltd.	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania Moçambique, S.A.	100453150	Beira	Moçambique	100	Scania South Africa Pty Ltd.	1995/001275/07	Aeroton	Sydafrika	100
Scania Namibia (Pty) Ltd.	2004/438	Windhoek	Namibia	100	Scania Korea Group Ltd.	110111-5304681	Seoul	Sydkorea	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100	Scania Tanzania Ltd.	39320	Dar es Salaam	Tanzania	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	50687921	Breda	Nederländerna	100	Power Vehicle Co.Ltd.	01055547132895	Bangkok	Thailand	100
Scania Production Meppel B.V.	05046846	Meppel	Nederländerna	100	Scan Siam Service Co. Ltd.	0105545023525	Bangkok	Thailand	100
Scania IT Nederland B.V.	05062402	Zwolle	Nederländerna	100	Scania Siam Co Ltd.	0105543060121	Bangkok	Thailand	100
Scania Logistics Netherlands B.V.	56552793	Zwolle	Nederländerna	100	Scania Thailand Co Ltd.	0105534098031	Bangkok	Thailand	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	Zwolle	Nederländerna	100	Scania Group (Thailand) Co., Ltd.	0115560001383	Smutprakarn	Thailand	100
Norsk Scania AS	879263662	Oslo	Norge	100	Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.	0115560001375	Smutprakarn	Thailand	100
Norsk Scania Eiendom AS	996036545	Oslo	Norge	100	Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100
Scania New Zealand Limited	9429047066823	Wellington	Nya Zeeland	100	Scania Real Estate Czech Republic s.r.o.	24196746	Prag	Tjeckien	100
Scania del Perú S.A.	20101363008	Lima	Peru	100	SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 20490	Koblenz	Tyskland	100
Scania Polska S.A.	KRS0000091840	Nadarzyn	Polen	100	B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG	HRA 3377	Koblenz	Tyskland	100
Scania Real Estate Polska Sp.z o.o.	435941	Nadarzyn	Polen	100	B. + V. Grundstücks-Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH	HRB 2277	Koblenz	Tyskland	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100	Scania CV Deutschland Holding GmbH	HRB 6077	Koblenz	Tyskland	100
Scania Power Polska Sp. z o.o.	517301	Warszawa	Polen	100	SCANIA DEUTSCHLAND GmbH	HRB 532	Koblenz	Tyskland	100
Scania Portugal S.A.	PT502929995	Santa Iria de Azóia	Portugal	100	SCANIA Real Estate Deutschland GmbH	HRB 23796	Koblenz	Tyskland	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	PT508948118	Vialonga	Portugal	100	SCANIA Real Estate Deutschland Holding GmbH	HRB 23798	Koblenz	Tyskland	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/2019/29.07.2011	Ciorogârla	Rumänien	100	TOV Kyiv-Scan	35706433	Kiev	Ukraina	100
Scania Romania S.R.L.	J23/588/27.04.2004	Ciorogârla	Rumänien	100	TOV Scania Ukraine	30107866	Kiev	Ukraina	100
OOO Scania-Rus	1025004070079	Golitsino	Ryssland	100					
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino	Ryssland	100					
OOO Scania Peter	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100					

KONCERNENS NOTER, FORTS.

NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %	Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
TOV Scania-Lviv	37497108	Lviv	Ukraina	100	Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	0000036594	Stara Wies	Polen	100
TOV Donbas-Scan-Service	34516735	Makijivka	Ukraina	100	Scania Insurance Polska Sp.z o.o.	0000478529	Stara Wies	Polen	100
Scania Hungaria Kft.	10415577	Biatorbágy	Ungern	100	Scanrent – Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A.	502631910	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Real Estate Hungaria Kft.	13-09-159119	Biatorbágy	Ungern	100	Scania Credit Romania IFN S.A.	J23/1818/2005	Ciorogârla	Rumänien	100
Scanexpo International S.A.	21.490591.0012	Montevideo	Uruguay	100	Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	J23/534/2011	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania USA Inc.	06-1288161	San Antonio/ TX	USA	100	Scania Rent Romania S.R.L.	J23/1669/2008	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Holding Inc.	4019619	Wilmington	USA	100	OOO Scania Finance	1045005504774	Moskva	Ryssland	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100	OOO Scania Leasing	1027700203970	Moskva	Ryssland	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100	OOO Scania Strachovanie	1127747003097	Moskva	Ryssland	100
Scania Österreich GmbH	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100	Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Financial Services					Scania Leasing RS d.o.o.	21401625	Krnjesevci	Serbien	100
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100	Scania Credit Singapore Pte.Ltd.	201816765C	Singapore	Singapore	100
Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100	Scania Finance Slovak Republic s.r.o.	43874746	Senec	Slovakien	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100	Scania Leasing d.o.o.	356417700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Finance Australia Pty Ltd.	609637596	Melbourne	Australien	100	Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	A82853995	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Finance Belgium N.V.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100	Scania Finance Hispania EFC S.A.	A82853987	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Banco S.A.	CNPJ11.417.016/00011	São Bernardo do Campo	Brasilien	100	Scania Finance Great Britain Ltd.	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Corretora de Seguros Ltda.	CNPJ11.513.179/00105	São Bernardo do Campo	Brasilien	100	Scania Credit Solutions Pty Ltd.	2009/016998/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100	Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aeroton, Guateng	Sydafrika	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago de Chile	Chile	100	Scania Finance Korea Ltd.	195411-0007994	Kyungam	Sydkorea	100
Scania Finance Colombia S.A.S.	901197448	Bogotá	Colombia	100	Scania Credit Taiwan Ltd.	54330725	Taipeh	Taiwan	100
Scania Finance France S.A.S.	350890661	Angers	Frankrike	100	Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Location S.A.S.	402496442	Angers	Frankrike	100	Scania Finance Czech Republic spol. s r.o.	CZ25657496	Prag	Tjeckien	100
Scania Finance Ireland Ltd.	482137	Dublin	Irland	100	Scania Finance Deutschland GmbH	HRB 3917	Koblenz	Tyskland	100
Scania Finance Israel Ltd	515988814	Ashdod	Israel	100	Scania Versicherungsvermittlung GmbH	HRB 22831	Koblenz	Tyskland	100
Scania Finance Italy S.p.A.	03333020158	Milano	Italien	100	TOV Scania Credit Ukraine	33052443	Kiev	Ukraina	100
Scania Financial Leasing (China) Co Ltd	41000002201903280018	Shanghai	Kina	100	Scania Finance Magyarországn Zrt.	13-10-040959	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	80516047	Lucko	Kroatien	100	Scania Lizing Kft.	13-09-107823	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B0082907	Münsbach	Luxemburg	100	Scania Leasing Österreich GmbH	FN246699v	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd.	1011611-H	Shah Alam	Malaysia	100	Scania Österreich Holding GmbH	FN 316321 d	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Finance Mexico, S.A. de C.V. SOFOM, E.N.R.	NPR19158-4	Querétaro	Mexico	100	Vilande bolag är inte inkluderade.				
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					

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

Resultaträkning

Januari–december, MSEK	Not	2020	2019
Administrationskostnader		0	0
Rörelseresultat		0	0
Finansiella intäkter och kostnader		0	0
Resultat efter finansiella poster		0	0
Resultat före skatt		0	0
Skatt		0	–
Årets resultat		0	0

Rapport över totalresultat

Januari–december, MSEK	2020	2019
Årets resultat	0	0
Övrigt totalresultat	0	–
Årets totalresultat	0	0

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2020	2019
Tillgångar			
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterföretag	1	8 435	8 435
Omsättningstillgångar			
Fordran på dotterföretag	2	6 201	6 201
Summa tillgångar		14 636	14 636
Eget kapital	3		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		11 516	11 516
Årets resultat		0	0
Summa eget kapital		14 636	14 636
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder		0	0
Summa eget kapital och skulder		14 636	14 636

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR, FORTS.

Förändringar i eget kapital

	Bundet kapital		Fritt eget kapital	Summa
	Aktie-kapital	Reserv-fond		
2020, MSEK				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	11 516	14 636
Årets totalresultat			0	0
Utdelning			–	–
Utgående kapital per den 31 december 2020	2 000	1 120	11 516	14 636

	Bundet kapital		Fritt eget kapital	Summa
	Aktie-kapital	Reserv-fond		
2019, MSEK				
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

Kassaflödesanalys

Januari–december, MSEK	Not	2020	2019
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	4	0	0
Icke kassaflödespåverkande poster		–	–
Betald skatt		–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		0	0
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital			
Fordran dotterföretag		–	4 867
Summa förändring av rörelsekapital		–	4 867
Kassaflöde från den löpande verksamheten		0	4 867
Investeringsverksamheten			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–	–
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		–	–
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter		–	–4 867
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–	–4 867
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	
			2020	2019
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

	2020	2019
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	6 201	6 201
Totalt	6 201	6 201

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

NOT 3 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten.

Eget kapital ska enligt svensk lag fördelas mellan icke utdelningsbara (bundna) respektive utdelningsbara (fria) medel.

Bundet eget kapital består av aktiekapital samt reservfond. Scania AB har 400 000 000 utelöpande A-aktier med en 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

	2020	2019
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	75 541	81 580
Totalt	75 541	81 580

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.volkswagenag.com.

Transaktioner med närstående bestod av utdelning till TRATON SE och MAN SE. Beslutad utdelning 2020 uppgick till MSEK 0 (12 660) för TRATON SE och till MSEK 0 (1 951) för MAN SE. Erhållet kapitaltillskott 2019 uppgick till MSEK 9 744.

FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår till årsstämman 2021 att MSEK 2 700 som ordinarie utdelning, vilket motsvarar 50 procent av årets resultat om 5 400 för 2020, 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	2 700
Till nästa år balanseras	8 816
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	8 816
Summa	11 936

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 10 mars 2021. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 6 maj 2021.

Södertälje, 10 mars 2021

Matthias Gründler
Styrelsens ordförande

Henrik Henriksson
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Lilian Fossum Biner
Styrelseledamot

Gunnar Kilian
Styrelseledamot

Julia Kuhn-Piëch
Styrelseledamot

Nina Macpherson
Styrelseledamot

Christian Porsche
Styrelseledamot

Mark Philipp Porsche
Styrelseledamot

Stephanie Porsche-Schröder
Styrelseledamot

Christian Schulz
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Mari Carlquist
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Lisa Lorentzon
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Mikael Johansson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Michael Lyngsie
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats den 11 mars 2021
Ernst & Young AB

Heléne Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

REVISIONSBERÄTTELSE

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB (publ) för år 2020. Bolagets årsredo-vis-ning och koncernredovisning ingår på sidorna [36-120](#) i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2020 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 2020 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i för-hållande 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 ända-måls-enliga som grund för våra uttalanden.

Övriga upplysningar

Revisionen av årsredovisningen för år 2019 har utförts av en annan revisor som lämnat en revisionsberättelse daterad 20 mars 2020 med omodifierade uttalanden i Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. Beskrivningen nedan av hur revisionen genomfördes inom dessa områden ska läsas i detta sammanhang.

Vi har fullgjort de skyldigheter som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar i vår rapport om årsredovisningen också inom dessa områden. Därmed genomfördes revisions-åtgärder som utformats för att beakta vår bedömning av risk för väsentliga fel i årsredovisningen och koncernredovisningen. Utfallet av vår granskning och de granskningsåtgärder som genomförts för att behandla de områden som framgår nedan utgör grunden för vår revisionsberättelse. Frågan om avsättning för risker från EU:s antitrust förfaranden påverkar även moderbolaget.

REVISIONSBERÄTTELSE, FORTS.

Särskilt betydelsefulla områden, koncernen

Värdering av avsättning för risker från EU:s antitrust förfaranden

Beskrivning av området

I september 2017 utfärdade EU-kommissionen ett beslut i vilket Scania hölls ansvarigt för en överträdelse av konkurrenslagstiftningen i form av en kartell för prissamordning och påstått informationsutbyte. Enligt beslutet ålades Scania att betala EUR 880 miljoner i böter. Scania överklagade i december 2017 beslutet till EU domstolen och lämnade en bankgaranti motsvarande bötesbeloppet som kontant säkerhet fram till domslut har fattats. Scania redovisar per 31 december 2020 en avsättning utifrån bolagets bästa bedömning av det framtida utfallet. Förändringar i bedömningen kan ha en materiell påverkan på avsättningens storlek.

Upplysningar avseende Kritiska bedömningar och uppskattningar framgår av [Not 2](#). I [Not 17](#), Övriga avsättningar, lämnas information om avsättningen och dess storlek för den pågående tvisten.

Till följd av det materiella beloppet samt att det krävs väsentliga uppskattningar och bedömningar av bolaget för att värdera avsättningen, har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

Hur detta område beaktades i revisionen

I vår revision har vi utvärderat bolagets process för att hantera EU-kommissionens pågående utredning samt för att värdera och redovisa den relaterade avsättningen.

Vi har granskat de väsentliga uppskattningar och bedömningar som bolaget gjort i samband med värderingen av avsättningen. Granskningen har omfattat genomgång av information från bolagets interna jurister samt bedömningar och bekräftelser från bolagets externa juridiska rådgivare. Vidare har vi tillsammans med bolagets ledning samt interna jurister diskuterat och utvärderat uppskattningarna och bedömningarna utifrån den aktuella utvecklingen i det pågående förfarandet.

Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

Redovisning av intäkter för fordon som levererats med restvärdeåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster

Beskrivning av området

Scania är en global koncern verksam på flera geografiska marknader och med flera olika kunderbjudanden vilka bland annat inkluderar försäljning med återköpsåtaganden samt service- och reparationskontrakt.

För fordon som Scania levererar med återköpsåtaganden uppgick koncernens intäkter under året till MSEK 19 079. Intäkterna redovisas över den kontrakterade löptiden för åtagandet i och med att kontrollen är kvar hos Scania. Bedömningar och uppskattningar krävs för att Scania ska kunna fastställa värdet på återköpsåtagandet och därmed även intäkten som ska periodiseras. Scania har i sin redovisningsmanual instruktioner och modeller för hur intäkter ska periodiseras och dessa tillämpas inom hela koncernen.

För service- och reparationskontrakt redovisas intäkter i takt med arbetet utförs baserat på nedlagda kostnader i förhållande till totala estimerade kostnader. Detta kräver ledningens bedömning och uppskattning vad gäller tidpunkt för fullgörandet och den totala estimerade kostnaden. Scania har i sin redovisningsmanual tagit fram instruktioner och modeller för hur intäkter ska periodiseras för dessa transaktioner med kunder.

Upplysningar avseende Redovisningsprinciper framgår av [Not 1](#), Kritiska bedömningar och uppskattningar framgår av [Not 2](#), Övriga avsättningar framgår av [Not 17](#) och i [Not 18](#) framgår Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter.

Till följd av de materiella beloppen samt att det krävs väsentliga uppskattningar och bedömningar av bolaget för att värdera och redovisa återköpsåtaganden samt service- och reparationskontrakt, har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

Hur detta område beaktades i revisionen

I vår revision har vi bedömt bolagets processer för intäktsredovisning. Vidare har vi utvärderat tillämpade redovisningsprinciper utifrån gällande redovisningsstandarder samt granskat huruvida redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent inom koncernen.

Vi har granskat bolagets väsentliga antaganden och bedömningar i de beräkningsmodeller som tillämpas inom koncernen. Vår granskning har bland annat innefattat följande granskningsåtgärder:

- Aritmetiskt testat modellerna samt bedömt de antaganden/estimat som använts för att periodisera intäkterna.
- Testat modellen mot underliggande kontrakt samt testat fullständigheten i modellen.
- Avstämning mot redovisade värden på tillhörande resultat- och balansräkningar.

Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

REVISIONSBERÄTTELSE, FORTS.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–35 samt 125–132. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- inhämtar vi tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för enheterna eller affärsaktiviteterna inom koncernen för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och utförande av koncernrevisionen. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

REVISIONSBERÄTTELSE, FORTS.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall tillhörande motåtgärder.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Scania AB (publ) för år 2020 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet 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 ersättningskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat styrelsens motiverade yttrande samt ett urval av underlagen för detta för att kunna bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Göteborg den 11 mars 2021

Ernst & Young AB

Heléne Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

NYCKELTAL

Scania presenterar vissa finansiella mått för att förklara relevanta trender och koncernens prestation, vilka inte definieras enligt IFRS. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt, är dessa inte alltid jämförbara med mått som används av andra företag. Dessa finansiella mått ska därför inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS.

Nedanstående är finansiella mått som Scania använder som inte definieras enligt IFRS, om inget annat framgår.

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Scaniakoncernen										
Rörelsemarginal, % ³⁾	7,1	11,5	10,1	10,1	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	7,1	11,5	10,1	10,1	9,7	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1
Soliditet, %	26,1	25,5	27,1	28,3	26,0	26,8	31,4	31,2	30,6	31,1
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK ^{1),4)}	63 356	75 799	63 351	51 581	49 788	42 183	35 780	34 696	31 591	28 213
Nettoskudsättningsgrad ^{1),4)}	1,03	1,24	1,17	1,03	1,18	1,11	0,86	0,93	0,90	0,82
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, % ³⁾	6,4	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5
Kapitalomsättningshastighet, gånger	1,71	2,24	2,44	2,45	2,31	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47
– exkl. jämförelsestörande poster, % ²⁾	1,62	2,11	2,28	2,28	2,21	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47
Avkastning på sysselsatt kapital, % ³⁾	12,9	25,4	24,1	24,4	14,0	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	12,2	24,0	22,6	22,7	21,4	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9
Avkastning på operativt kapital, % ³⁾	17,3	33,2	31,3	32,5	15,6	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	16,0	30,8	28,6	29,3	25,2	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3
Nettoskudsättning, exkl avsättning för pension, MSEK ^{1),4)}	-21 824	-17 057	-16 926	-17 058	-10 954	-7 579	-12 139	-8 019	-8 026	-8 834
Nettoskudsättningsgrad ^{1),4)}	-0,39	-0,32	-0,34	-0,29	-0,31	-0,24	-0,35	-0,25	-0,27	-0,29
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	1,1	1,6	1,7	1,8	1,6	1,9	1,9	1,5	1,4	1,3
Soliditet, %	9,7	9,4	8,9	9,0	9,0	9,8	11,5	10,4	10,3	10,3

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 Volkswagens avseende presentation av kassaflödet 2019.

NYCKELTAL, FORTS.

Scania-koncernen

Nettoskudsättning exkl avsättning för pensioner ⁴⁾	2020	2019
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	54	814
Likvida medel	32 268	20 981
Skulder Volkswagenkoncernen	4	8
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	-1	-2
	32 325	21 801
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	53 564	54 008
Kortfristiga räntebärande skulder	42 478	43 979
Uppskjuten ränta räntebärande skulder	-361	-387
	95 681	97 600
Nettoskudsättning	63 356	75 799

Fordon och tjänster

Nettoskudsättning exkl avsättning för pensioner ⁴⁾	2020	2019
Tillgångar		
Kortfristiga placeringar	54	1 795
Likvida medel	31 535	20 358
Upplupen ränta kortfristiga placeringar	0	-6
	31 589	22 147
Skulder		
Långfristiga räntebärande skulder	3 837	4 014
Kortfristiga räntebärande skulder	5 928	1 076
	9 765	5 090
Nettoskudsättning	-21 824	-17 057
Sysselsatt kapital²⁾	2020	2019
Totala tillgångar	153 428	148 900
Övriga långfristiga avsättningar + Kortfristiga avsättningar ²⁾	6 703	6 425
Övriga skulder	71 499	74 243
Netto derivat	965	-1 556
Sysselsatt kapital	74 261	69 788

NYCKELTAL, FORTS.

Fordon och tjänster forts.

Sysselsatt kapital ²⁾	2020	2019
Totala tillgångar	153 428	148 900
Likvida medel	25 600	17 850
Rörelsens skulder		
– övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar ²⁾	6 703	6 425
– övriga skulder	71 499	74 243
– netto derivat	965	–1 556
Sysselsatt kapital²⁾	48 661	51 938

Avkastning på sysselsatt kapital ²⁾	2020	2019
Rörelseresultat ²⁾	7 764	15 977
Finansiella intäkter	1 310	754
Sysselsatt kapital ²⁾	74 261	69 788
Avkastning på sysselsatt kapital²⁾	12,2	24,0

Kapitalomsättningshastighet	2020	2019
Nettoomsättning	120 590	147 557
Sysselsatt kapital ²⁾	74 261	69 788
Kapitalomsättningshastighet	1,62	2,11

Avkastning på operativt kapital ²⁾	2020	2019
Rörelseresultat ²⁾	7 764	15 977
Operativt kapital ²⁾	48 661	51 938
Avkastning på operativt kapital²⁾	16,0	30,8

Financial Services

Rörelsemarginal	2020	2019
Rörelseresultat	1 123	1 511
Genomsnittlig portfölj	99 607	96 474
Rörelsemarginal	1,1 %	1,6 %

Soliditet %	2020	2019
Eget kapital	9 631	10 138
Tillgångar	99 637	107 830
Soliditet %	9,7 %	9,4 %

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

Nettoskuldsättningsgrad

Nettoskuldsättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.¹⁾

Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.¹⁾

Kapitalomsättningshastighet

Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital.¹⁾

Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

1) Kapitalet (sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de senaste tretton månaderna.

Geografiska områden

Europa: Albanien, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, 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	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	80 349	105 404	91 583	78 869	73 363	65 100	53 211	46 712	43 490	47 747
Eurasien	6 671	8 162	9 003	7 081	3 291	2 623	5 319	6 047	5 966	6 084
Amerika ¹⁾	17 216	22 267	17 357	14 348	10 746	11 799	17 648	23 552	18 391	20 912
Asien	13 556	12 813	14 922	16 708	13 187	13 044	12 155	7 758	7 853	10 182
Afrika och Oceanien	8 451	10 872	9 854	8 927	8 358	7 991	6 952	5 925	5 796	5 360
Justering för hyresintäkter ²⁾	-1 118	-7 099	-5 593	-2 567	-5 018	-5 660	-3 234	-3 146	-1 894	-2 599
Totalt	125 125	152 419	137 126	123 366	103 927	94 897	92 051	86 847	79 603	87 686
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	7 764	15 977	12 392	11 160	5 309	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881
– justerat för jämförelsstörande poster ⁵⁾	7 764	15 977	12 392	11 160	9 109	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881
Financial Services	1 123	1 511	1 440	1 274	1 015	1 040	1 016	719	606	517
Totalt	8 887	17 488	13 832	12 434	6 324	9 641	8 721	8 455	8 300	12 398
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	6,4	10,8	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5
– justerat för jämförelsestörande poster ⁵⁾	6,4	10,8	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5
Totalt³⁾	7,1	11,5	10,1	10,1	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1
Finansnetto	-1 060	-1 012	-513	-352	-361	-532	-399	-47	-19	214
Årets resultat	5 400	12 384	9 734	8 705	3 243	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422
– justerat för jämförelsstörande poster ⁵⁾	5 400	12 384	9 734	8 705	7 043	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422

FLERÅRSÖVERSIKT, FORTS.

Belopp i MSEK om ej annat anges	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	-6 528	-7 244	-7 603	-6 682	-7 199	-7 043	-6 401	-5 854	-5 312	-4 658
Aktivering	1 624	1 788	1 996	1 367	1 682	1 863	1 454	1 123	860	387
Avskrivning	-744	-706	-728	-454	-387	-393	-357	-293	-229	-169
Forsknings- och utvecklingskostnader	-5 648	-6 162	-6 334	-5 769	-5 904	-5 573	-5 304	-5 024	-4 681	-4 440
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttringar av verksamheter	27	0	-2	32	0	125	154	26	-25	-44
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	8 131	7 558	7 177	5 905	7 864	7 612	5 561	5 294	4 480	3 776
Portfölj Financial Services verksamhet	95 433	103 781	89 166	77 028	67 935	56 486	55 556	48 863	45 038	42 235
Kassaflöde, Fordon och tjänster	9 180	10 994	3 718	5 696	3 427	4 376	4 690	3 231	3 025	6 970
Lageromsättningshastighet, gånger ⁴⁾	5,0	5,2	5,2	5,4	5,4	5,3	5,4	5,8	5,4	6,1

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 konkurrensmål, se [not 2](#).

FLERÅRSÖVERSIKT, FORTS.

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Antal producerade fordon										
Lastbilar	67 106	89 276	92 679	87 454	75 452	72 382	75 287	75 957	60 647	75 349
Bussar	5 430	7 719	8 696	8 327	8 488	6 964	6 921	6 897	6 283	8 708
Totalt	72,536	96 995	101 375	95 781	83 940	79 346	82 208	82 854	66 930	84 057
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	36 747	58 851	52 016	48 436	49 102	43 082	34 008	32 625	27 720	31 443
Eurasien	5 148	5 763	8 006	6 748	3 233	2 583	5 964	6 260	6 798	7 445
Amerika ⁹⁾	12 173	14 905	12 725	9 701	7 022	8 118	16 150	23 756	15 391	17 632
Asien	9 072	7 703	10 464	13 175	9 287	11 514	12 889	7 400	8 089	12 485
Afrika och Oceanien	3 759	4 458	4 784	4 412	4 449	4 465	4 004	3 570	3 053	3 115
Totalt	66 899	91 680	87 995	82 472	73 093	69 762	73 015	73 611	61 051	72 120
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	1 827	2 099	2 212	2 009	2 094	1 917	1 361	1 000	1 312	1 916
Eurasien	84	109	344	365	62	94	105	850	198	84
Amerika ⁹⁾	2 182	3 422	2 805	2 302	2 350	2 123	2 542	2 778	2 738	3 272
Asien	582	1 062	2 058	2 821	2 568	1 806	1 620	1 388	1 304	2 065
Afrika och Oceanien	511	1 085	1 063	808	1 179	859	1 139	837	798	651
Totalt	5 186	7 777	8 482	8 305	8 253	6 799	6 767	6 853	6 350	7 988
Totalt antal levererade fordon	72 085	99 457	96 477	90 777	81 346	76 561	79 782	80 464	67 401	80 108

FLERÅRSÖVERSIKT, FORTS.

	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	3 807	4 150	5 968	3 938	3 272	2 664	2 823	2 719	3 664	3 450
Amerika	2 439	2 874	2 667	1 368	1 727	3 180	3 176	2 925	2 582	2 809
Övriga marknader	4 745	3 128	4 174	3 215	2 801	2 641	2 288	1 139	817	701
Totalt	10 991	10 152	12 809	8 521	7 800	8 485	8 287	6 783	7 063	6 960
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU28) ⁷⁾										
Lastbilar	231 742	323 357	322 276	303 909	302 527	265 769	223 187	237 325	221 188	241 200
Bussar	26 311	34 393	30 632	29 728	29 141	27 928	24 815	22 962	21 813	25 200
Antal anställda per 31 december⁸⁾										
Produktion och centrala staber	25 825	25 224	27 176	24 298	21 736	20 453	19 304	19 069	17 663	17 489
Forskning och utveckling	4 229	4 651	4 293	3 908	3 900	3 801	3 671	3 596	3 509	3 327
Försäljnings- och servicebolag	18 896	20 345	19 688	20 166	19 718	19 331	18 395	17 549	16 734	16 038
Summa Fordon och tjänster	48 950	50 220	51 157	48 372	45 354	43 585	41 370	40 214	37 906	36 854
Financial Services	1 061	1 058	993	891	889	824	759	739	691	642
Totalt	50 011	51 278	52 150	49 263	46 243	44 409	42 129	40 953	38 597	37 496

6) Avser Latinamerika.

7) 27 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Malta plus Norge och Schweiz).

8) Inklusivt inhyrd och tillfälligt anställd personal.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL

Vi utvärderar och följer upp resultatet av Scantias hållbarhetsarbete i förhållande till fastställda mål. Till vår hjälp har vi utvecklat 21 hållbarhetsnyckeltal som rör Scantias mest materiella områden. På vår hemsida finns en utökad tabell med hållbarhets- och ESG-data.

Scania har antagit vetenskapligt baserade koldioxidmål som innebär att vi ska minska utsläppen i en omfattning och takt som vetenskapen kräver för att begränsa den globala uppvärmningen. Målen omfattar inte bara direkta utsläpp från vår egen globala verksamhet, utan också från våra produkter när de används av kunderna. Vi har åtagit oss att minska koldioxidutsläppen från vår egen verksamhet med 50 procent och från våra produkter när de används med 20 procent till år 2025 med 2015 som basår.

Våra vetenskapligt baserade mål ingår som en del av våra affärsmål och kommer att påverka investeringsbesluten inom alla affärsområden, från produktion och logistik till produktutveckling och säljprioritering. Måluppfyllnaden övervakas och följs upp av Scantias ledning.

+ Läs mer på sidan 15

HÅLLBARA TRANSPORTER

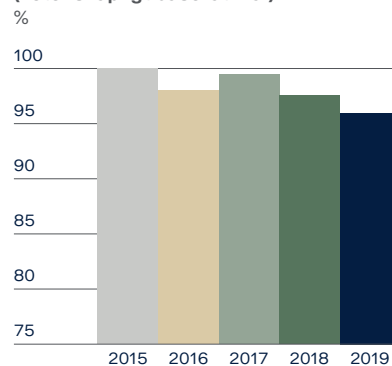
Vetenskapligt baserat mål

Mer än 90 procent av Scantias totala koldioxidutsläpp uppstår vid driften av våra produkter hos kunderna. Scania tar hänsyn till bränslets hela livscykel (WtW, well-to-wheel) vid beräkning av fordonens utsläpp, det vill säga även utsläpp som uppstår exempelvis vid produktionen av bränslet eller elektriciteten.

Vi strävar efter att nå det vetenskapligt baserade målet för våra produkter i drift på tre huvudsakliga sätt:

- Förbättra bränsleeffektiviteten för våra konventionella produkter och tjänster.
- Övergå till förnybara bränslen i våra förbränningsmotorer.
- Påskynda omställningen till elektrifierade transporter och säkerställ att elektriciteten kommer från förnybara källor.

Koldioxid från produkter i drift (vetenskapligt baserat mål)¹



År	Procent
2019	95,8
2018	97,3
2017	99,1
2016	97,4
2015	100,0

Grafen visar vår väg mot målet på 20 procents koldioxidminskning för våra produkter när de används. Med utgångspunkten 100 procent år 2015 är målet att nå 80 procent senast år 2025. Vi ligger för närvarande på 95,8 procent, det vill säga en minskning med strax över 4 procent sedan 2015.

Vi förväntar oss en kraftigt accelererande minskningstakt de kommande åren, tack vare ökad försäljning av batterifordon, stigande andel förnybara bränslen i kundernas fordon, förbättrade förbränningsmotorer och drivlinor, liksom ett starkt fokus på energieffektiviserande tjänster.

Mål
20 %

minskning av koldioxidutsläppen från 2015 till 2025 (koldioxidekvivalenter per km)



Förklaringar:

1. Grafen visar hur vi når 20-procentsmålet. Bakgrund till beräkningarna: Nyckeltal för klimatutsläppen från alla lastbilar och bussar som produceras av Scania globalt under ett kalenderår, mätt enligt principen WtW, well-to-wheel som koldioxidekvivalenter per fordon-km. Relevanta regionala faktorer, såsom den normala inblandningen av biodiesel och elmixens sammansättning, tas med i beräkningen. Utsläppen beräknas utifrån driftdata från våra uppkopplade fordon och avläsningar vid verkstadsbesök. Utgångsvärdet utgörs av de fordon som producerades år 2015. Indata är koldioxidekvivalenter per km under 12 månaders drift från och med månaden efter produktionsmånaden. Rapporteringen släpar därför efter ett år. Målet ligger enligt SBTi (Science Based Targets initiative) i linje med Parisavtalets scenario om en temperaturökning på mindre än 2 grader.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL, FORTS.

Energieffektivitet

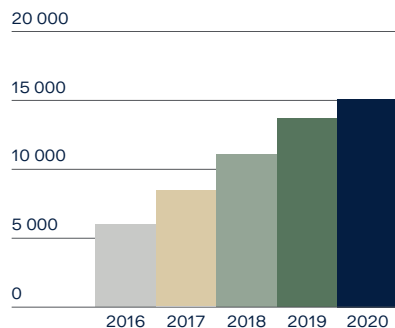
Oavsett bränsletyp eller energikälla har energieffektivitet hög prioritet för Scania. Bränsleförbrukningen är den viktigaste beslutsfaktorn för kunder som köper en lastbil eller buss idag. Vi arbetar därför ständigt med att öka fordonens effektivitet såväl som försäljningen av vårt Ecolution-program och andelen förare som tar del av vår coaching och utbildning, för att minska utsläppen och förbättra trafiksäkerheten.

I takt med att antalet flexibla underhållsplaner ökar stiger också resurseffektiviteten i våra verkstäder, samtidigt som ståtiden för kundernas fordon blir kortare.

Att förbättra energieffektiviteten är ett viktigt sätt för oss att nå våra vetenskapligt baserade mål. Under 2021 kommer vi att se över koncepten för Scania Ecolution och våra coachnings- och utbildningsprogram, inklusive relevanta hållbarhetsnyckeltal, för att säkerställa att våra kunder får bästa möjliga hjälp att minska sina utsläpp utifrån hur de faktiskt använder fordonen.

Scania Ecolution²

Antal kontrakt (ackumulerat)

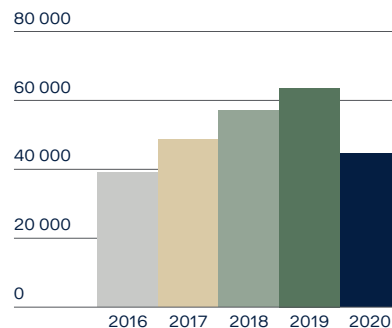


År	Antal kontrakt (ackumulerat)
2020	15 906
2019	13 676
2018	11 065
2017	8 459
2016	5 975

Under 2020 har antalet Ecolution-avtal fortsatt att öka och programmet har lanserats på nya marknader.

Förarutbildning³

Antalet förare



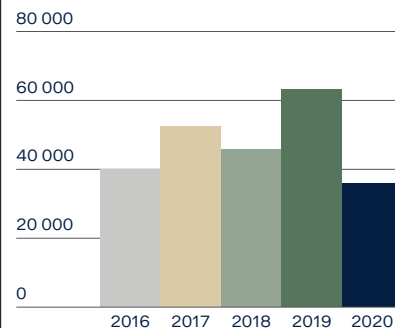
År	Antalet förare
2020	44 666
2019	63 618
2018	57 085
2017	48 434
2016	39 146

Förarens skicklighet har stor betydelse för bränsleförbrukningen och därmed utsläppen. Förare världen över fortsätter att söka sig till Scantias utbildningar. Antalet utbildade förare 2020 uppgick till nästan 50 000.

Pandemin tvingade oss att minska antalet utbildningstillfällen under 2020, men många marknader har hittat nya kreativa sätt att genomföra förarutbildningarna, till exempel i digital form.

Förarcoachning⁴

Antal sessioner

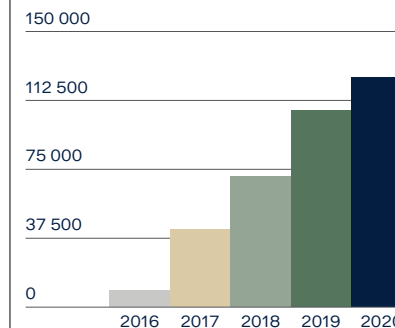


År	Antalet sessioner
2020	35 810
2019	63 101
2018	45 704
2017	52 409
2016	40 038

Vi fortsatte med förarcoachning även under 2020, men de senaste åren har vi inte lyckats öka antalet lektioner i den takt vi hade tänkt. Eftersom vi vill fortsätta att sprida den positiva inverkan som förarcoachning har för våra kunder och miljön kommer vi att omarbete tjänsten så att den bättre kan leverera sitt värde till marknaden.

Scania Flexible Maintenance⁵

Antalet aktiva kontrakt



År	Antalet aktiva kontrakt
2020	124 240
2019	106 322
2018	70 622
2017	42 084
2016	8 968

Under 2020 fortsatte vi att öka antalet avtal som ger kunden ett underhåll anpassat utifrån faktisk drift. På grund av covid-19 har tillväxttakten varit något lägre än väntat, om än fortsatt hög. Antalet avtal steg till 124 240.

Förklaringar:

- Ecolution-avtal är knutna till produktionsåret för det specifika fordonet. 2018 öppnade vi för försäljning av Ecolution till befintlig vagnpark, inte bara nya fordon. Det har påverkat antalet ackumulerade Ecolution-avtal för tidigare år.
- Antal utbildade förare per år. Data samlas in manuellt från marknaderna. På grund av fördröjning i rapporteringen för 2020 är resultaten för 7 av 40 marknader uppskattade.

- Antal lektioner per år.
- Antal aktiva avtal för Scania Underhåll med flexibla planer.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL, FORTS.

Förnybara bränslen och elektrifiering

En ökad användning av förnybara bränslen och försäljning av elektrifierade fordon är avgörande för att vi ska nå våra vetenskapligt baserade mål.

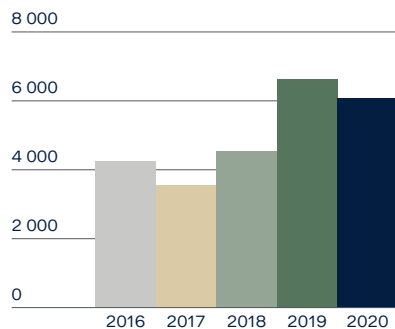
För att minska användningen av fossila bränslen måste vi förbättra tillgången till förnybara bränslen. Scania erbjuder marknadens bredaste utbud av förnybara och alternativa bränslelösningar. De flesta Scaniafordon för Euro 5 och 6 kan köras på HVO-biodiesel utan att modifieras och utan begränsningar.

Försörjningen av biogas är alltjämt en utmaning för transportbranschen. Både produktionen och distributionsnätet är i tillväxt, men naturgasen fortsätter att vara en viktig hjälp i övergången. Scania bidrar till omställningen genom samarbeten med partners från olika delar av transport-ekosystemet, alltifrån kunder och transportköpare till infrastrukturleverantörer, bränsleproducenter, beslutsfattare och lagstiftare.

Elektrifieringen av transportbranschen går snabbt. Scanias utbud av elektriska lösningar omfattar idag både hybridiserade och helt batteridrivna bussar och lastbilar – en produktportfölj som ska fortsätta att växa de kommande åren. Scania ska utöka sitt utbud av elektrifierade fordon varje år detta årtionde. Målet är att elektriska lösningar ska utgöra 10 procent av vår totala försäljning år 2025.

Försäljning, alternativa bränslen och elektrifierade fordon⁶

Antal fordon



Antal fordon	
2020	6 063
2019	6 631
2018	4 538
2017	3 543
2016	4 243

Under 2020 sålde Scania 6 063 fordon som kan drivas med alternativ till diesel, inklusive el, motsvarande 8,5 procent av den totala försäljningen. Antalet fordon är något lägre än föregående år, men andelen av den totala försäljningen har ökat markant. Mer än 50 procent av vår bussförsäljning utgörs nu av koldioxidsnåla alternativ. För lastbilar går utvecklingen långsammare men ändå stadigt uppåt, landar på strax under 5 procent 2020. Vi förväntar oss att andelen elektrifierade bussar och lastbilar ökar de kommande åren i takt med att utbudet breddas och lösningarna blir tillgängliga för allt fler kunder.

Smarta och säkra transporter

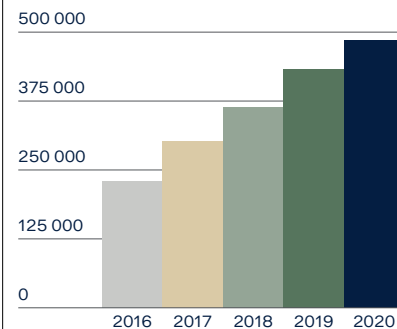
Digitalisering är nyckeln till effektiva, smarta och säkra transporter. Sedan 2011 utrustar Scania alla nya fordon med kommunikationsenheten Scania Communicator som standard. Enheten samlar in och analyserar driftdata som vi använder för att skraddarsy lösningar som förbättrar effektiviteten i hela transportkedjan, vilket gynnar både våra kunder och kundernas kunder. Bussystem (BRT) är ett exempel på transportsystem som bidrar positivt till ekonomisk och social utveckling, samtidigt som det är en smart lösning på miljöproblem såsom trängsel och föroreningar i städer.

Förklaringar:

- Antalet fakturerade produkter (lastbilar och bussar) för gas, etanol (ED95) eller FAME (biodiesel), hybrider, batterielektriska samt bränslecellsfordon. 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.
- Antal uppkopplade fordon.
- Antal registreringar av bussar avsedda för BRT-system globalt. Bussarna ingår i heltäckande kollektivtransportsystem inriktade på regelbundna avgångar, hög snitthastighet och total passagerarkapacitet. Eftersom BRT-bussar vanligtvis säljs i stora affärer i offentliga upphandlingar kan registreringarna variera från år till år.

Uppkopplade fordon⁷

Antal fordon

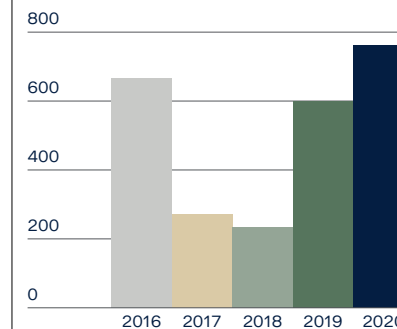


Antal fordon	
2020	485 693
2019	432 440
2018	363 676
2017	302 755
2016	230 470

Kunderna fortsatte under 2020 att satsa på uppkoppling av fordon och 79 procent av vår 5-års rullande vagnpark är nu uppkopplad. Det utgör en bra grund för vårt fortsatta arbete med att möjliggöra smarta och säkra transporter. För fem år sedan antog vi målet att ha 450 000 uppkopplade fordon år 2020. Det målet är nu uppnått, med 485 693 uppkopplade fordon vid årets utgång.

BRT-bussregistreringar⁸

Antal registreringar



Antal registreringar	
2020	760
2019	598
2018	233
2017	272
2016	665

Under 2020 registrerades 760 nya Scaniabussar i BRT-system globalt, vilket innebar att vi nådde vårt mål om 750 registrerade bussar. Volymen väntas bli betydligt lägre 2021 eftersom covid-19 gjorde att ordergången för bussar föll kraftigt under 2020.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL, FORTS.

ANSVARFULLT FÖRETAGANDE

Miljöpåverkan

Att proaktivt minska miljöpåverkan genom resurs- och energieffektivitet är en naturlig del av det dagliga arbetet på Scania, där vi använder oss av försiktighetsprincipen och ett livscykelperspektiv. Kärnvärdet Eliminering av slöseri är ledstjärnan när vi kontinuerligt förbättrar våra processer vad gäller exempelvis koldioxidutsläpp, energianvändning, avfall och vattenanvändning.

Vi har satt ett tufft mål för minskning av koldioxidutsläppen från Scantias egen verksamhet och målet har godkänts av SBTi (Science Based Targets initiative). Till år 2025 ska vi minska koldioxidutsläppen med 50 procent jämfört med 2015 i både vår industriella och kommersiella verksamhet. Vi har också mål för koldioxidminskning i vår logistik, energi- och vattenanvändning och andelen fossilfri elektricitet.

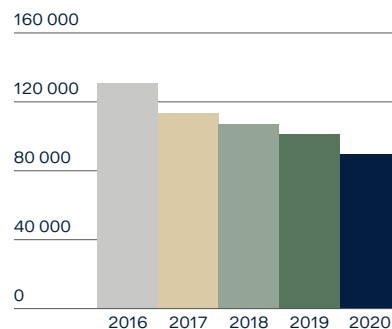
Vår produktutveckling och alla produktionsanläggningar är certifierade enligt ISO 14001. Vi arbetar ständigt med att minska miljöpåverkan från våra produkter, processer och tjänster. Hållbarhetsnyckeltalen följs noga upp av Scantias ledning.

På grund av covid-19 gjorde Scania flera anpassningar av produktionen under 2020. Den minskade försäljningen drabbade särskilt våra siffror per producerat fordon och det gjorde att vi fick svårt att nå de mål för miljöpåverkan som var satt på detta sätt. Men i takt med att verksamheten återupptogs började vi se talen förbättras igen. Vid utgången av året förnyade vi de flesta mål med ännu högre ambitioner för 2025.

+ Läs om vår miljöprestanda

Koldioxidutsläpp från egen verksamhet (SBT)⁹

Ton CO₂e



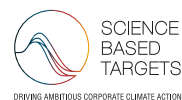
År	Ton CO ₂ e
2020	89 000
2019	101 500
2018	107 400
2017	113 800
2016	130 800

Sedan 2015 har koldioxidutsläppen från Scantias globala verksamhet minskat väsentligt. Tack vare ökad energieffektivitet, minskat energislöseri och övergång till förnybar energi har vi åstadkommit en 43-procentig minskning jämfört med 2015.

Mål

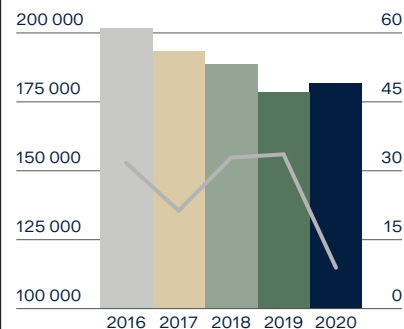
50 %

minskning av koldioxidutsläppen från både vår industriella och kommersiella verksamhet jämfört med 2015.



Koldioxidutsläpp från landtransporter¹⁰

— Totala kg CO₂/ton CO₂ transporterat ton



År	Totala ton CO ₂	kg CO ₂ /transporterat ton
2020	114 804	49
2019	155 944	47
2018	154 736	53
2017	135 472	56
2016	152 799	61

2020 började i rätt riktning, med minskade koldioxidutsläpp per transporterat ton. Men från april påverkade covid-19 logistikflöden kraftigt och orsakade avvikelser och minskade volymer. När läget sedan stabiliserades under årets sista månader återhämtade vi oss väl. Sammantaget ökade de årliga utsläppen per fordon med 4 procent jämfört med föregående år. Däremot minskade de totala koldioxidutsläppen med 25 procent till den lägsta nivån sedan målet antogs. Mängden koldioxid per transporterat ton för ankommande logistik slutade rekordlångt i december, tack vare att vi införde fossilfri bränslen i flera flöden.

Mål

50 %

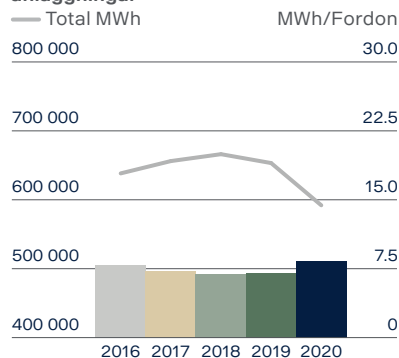
minskning av koldioxidutsläppen från landtransporter per transporterat ton från 2016 till 2025.

Förklaringar:

- Scope 1 och 2-utsläpp av växthusgaser (GHG, greenhouse gases) redovisas enligt GHG-protokollet. Beräkningarna av växthusgasutsläpp för 2020 är delvis baserade på data från 2018 på grund av brister i datainsamlingen. Scantias mål ligger enligt SBTi i linje med 1,5-gradersscenariot i Parisavtalet.
- Totala utsläpp av koldioxidekvivalenter i kg 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.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL, FORTS.

Energianvändning i industriella anläggningar¹¹



År	Total MWh	MWh/Vehicle
2020	593 828	8,2
2019	681 574	7,0
2018	700 010	6,9
2017	685 677	7,2
2016	660 120	7,9

Under 2020 minskade vår energianvändning kraftigt i absoluta tal. Sedan 2018 motsvarar den årliga minskningen årsförbrukningen vid anläggningen i Nederländerna. Energianvändningen per fordon ökade till 8,2 MWh, vilket motsvarar en minskning med 15,5 procent sedan 2010. Ökningen beror på den ovanliga situationen med covid-19, som begränsade hur vi kunde driva våra anläggningar och orsakade de lägre produktionsvolymerna. Vi förväntar oss att nå energimålet när verksamheten återgår till ett mer normalt läge. Målet har förnyats och reviderats med sikte på 2025.

Mål

33 %

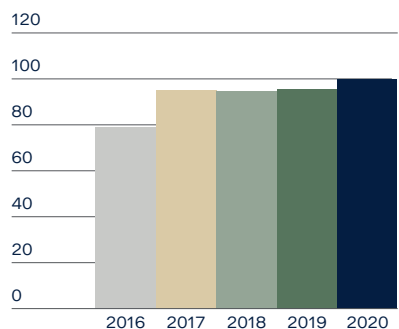
minskning av energianvändningen i vår industriella verksamhet per producerat fordon från 2010 till 2020.

25 %

minskning av energianvändningen i vår industriella verksamhet per fordon 2015–2025.

Fossilfri elektricitet¹²

% av total GWh



År	% av total GWh
2020	99,74
2019	95,53
2018	94,48
2017	95,14
2016	79,16

I mars 2020 började Scantias produktionsanläggning i Argentina köpa in fossilfri elektricitet. Det innebär att målet om 100 procent fossilfri elektricitet vid alla industriella anläggningar är uppnått. Från 2020 är även elen till alla Scantias regionala produktcenter fossilfri.

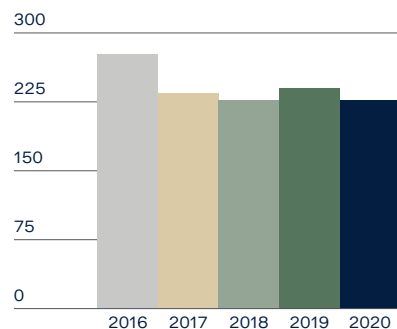
Mål

100 %

av vår verksamhet ska drivas med fossilfri elektricitet år 2020, där förutsättningar finns.

Ej återvunnet avfall¹³

Kg/for don



År	Kg/for don
2020	227
2019	240
2018	227
2017	235
2016	277

Vid utgången av 2020 har mängden avfall som inte återvinns minskat med 24 procent sedan 2015, vilket var 1 procentenhet ifrån vårt mycket ambitiösa mål på 25 procent. Förklaringen är vilymtappet i spåren av pandemin.

Trots att 2020 var ett svårt år har våra genomförda åtgärder och bibehållna fokus på avfall resulterat i en marginell miss av ett mycket högt uppsatt mål. Målet har reviderats, förlängts till år 2025 och kompletterats med ett nytt mål i absoluta tal.

Mål

50 %

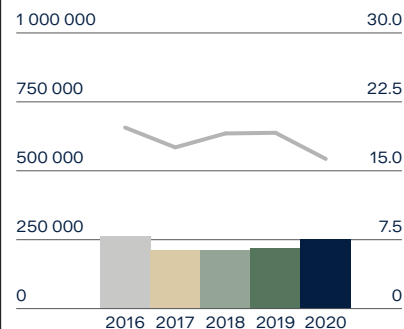
minskning av ej återvunnet avfall i vår industriella verksamhet per producerat fordon från 2015 till 2025.

25 %

minskning av avfallet i absoluta tal från 2015 till 2025.

Vattenanvändning¹⁴

Total m³ m³ per for don



År	Total m ³	m ³ per for don
2020	542 725	7,5
2019	637 307	6,6
2018	634 950	6,3
2017	584 471	6,1
2016	656 281	7,8

Under 2020 har vår vattenanvändning i absoluta tal minskat väsentligt. Användningen per fordon ökade däremot till 7,1 m³ på grund av de lägre produktionsvolymerna till följd av covid-19.

Mål

40 %

minskning av vattenanvändningen per fordon från 2015 till 2025.

Förklaringar:

- Energianvändning i alla Scantias anläggningar, även hyrda anläggningar inom produktion och logistik (förutom regionala produktcentra), liksom bränsle som används för motortester.
- Inköpt och egenproducerad fossilfri elektricitet som andel av total GWh som används under ett år i Scantias industriella verksamhet i Europa och Latinamerika, exklusive återförsäljarverksamheten och Indien. Målet gäller endast marknader med avreglerad elmarknad och tillgång till fossilfria alternativ via elnätet.
- Mängden avfall skickat för energiåtervinning eller deponering, per producerat fordon, från produktions- och logistikenheter förutom regionala produktcentra.
- Vattenanvändning i produktionsprocesserna i produktions- och logistikenheter förutom regionala produktcentra.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL, FORTS.

ANSVARSFULLT FÖRETAGANDE

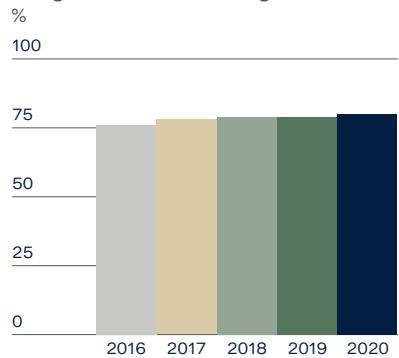
Mångfald och inkludering

Mångfald bland medarbetarna är avgörande för Scanias framgång. En blandning av färdigheter och perspektiv, i kombination med ett tryggt och inkluderande arbetsklimat, är en förutsättning för att Scania ska kunna leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Programmet Skill Capture är avsett att bredda vår horisont till att omfatta fler typer av mångfald, inte bara exempelvis kön och kulturell bakgrund, utan även personlighet och erfarenhet. Programmet hjälper oss också att bli mer inkluderande. Det används på alla nivåer i organisationen och omfattar hela processen, från uppmärksammande till åtgärd och återkommande uppföljningar.

Vi utvecklar kontinuerligt vår företagskultur och utformar strategin för mångfald med hjälp av det samlade kunnande som finns inom organisationen.

Mångfalds- och inkluderingsindex¹⁵



	%
2020	80
2019	79
2018	79
2017	78
2016	76

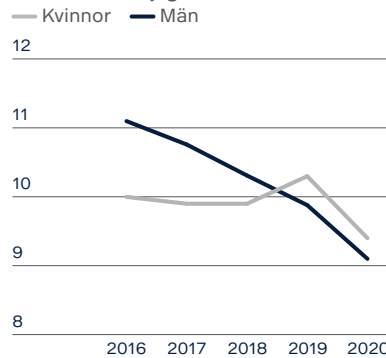
Trots covid-19 har vi gjort framsteg genom att kombinera Skill Capture och digitalisering när vi infört nya arbetssätt. Skill Capture omfattar nu fler verktyg och har fått en större spridning, vilket tillsammans med ökad medvetenhet har gett resultat.

Mål

>85 %

på de relevanta frågorna i medarbetarundersökningen Employee Satisfaction Barometer.

Jämställda möjligheter¹⁶



	Kvinnor	Män
2020	9,4	9,1
2019	10,3	9,88
2018	9,9	10,31
2017	9,9	10,76
2016	10,0	11,10

Resultatet för 2020 visar på jämställdhet mellan män och kvinnor, med en minskad skillnad jämfört med föregående år.

Mål

JÄMSTÄLLDA

möjligheter för män och kvinnor att få en chefsbefattning.

Förklaringar:

15. Medarbetarnas uppfattning om Scanias 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.
16. Andel kvinnliga chefer i förhållande till andel kvinnliga anställda jämfört med samma tal för män.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL, FORTS.

Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

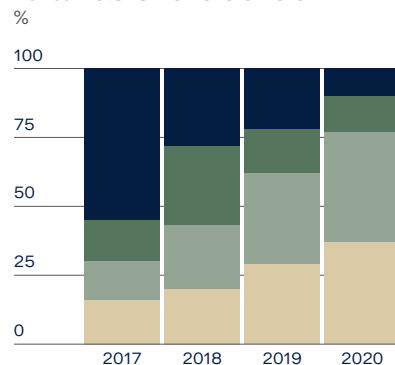
Att hålla en hög standard inom mänskliga rättigheter och arbetsvillkor är centralt för Scania. Vi arbetar med att hantera vår påverkan och att stödja människor i hela vår värdekedja, från de egna medarbetarna till leverantörer, kunder och de samhällen där vi verkar.

Under 2020 införde vi en policy för mänskliga rättigheter och en anställningspolicy som anger koncerngemensamma regler för anställningar. Vi utvecklar aktivt Scantias analys och hantering av risker kopplade till mänskliga rättigheter.

Vi anser att goda relationer och social dialog bidrar till såväl trivseln på arbetet som företagets framgång. Scania European Committee är vårt högsta forum för arbetsrättsfrågor, där vi löpande informerar och konsulterar 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 vet att några av de allvarigaste riskerna kopplade till mänskliga rättigheter finns i vår leverantörskedja. Därför kräver vi att våra leverantörer ska hålla högsta standard och agera i enlighet med våra policyer och riktlinjer angående mänskliga rättigheter och arbetsvillkor. Under 2020 har Scania tillsammans med Volkswagen-koncernen infört ett system för hantering av risker i råmaterialens värdekedjor, för att öka transparensen i leverantörskedjan.

Hållbarhetsrisk för leverantörer¹⁷



	A	B	C	N/A
2020	37	40	13	10
2019	29	33	16	22
2018	20	23	29	29
2017	16	14	15	55

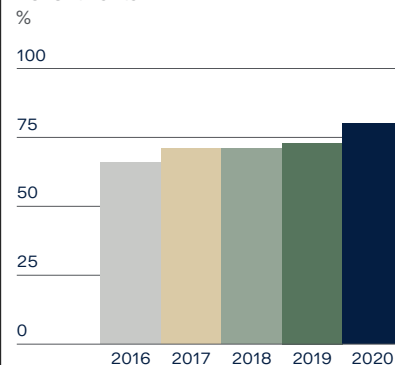
Under 2020 ökade vi antalet leverantörer, både nya och befintliga, som utvärderats för hållbarhetsrisker. Leverantörernas genomsnittliga hållbarhetspoäng har ökat under årens lopp. Vårt mål är att majoriteten av leverantörerna ska ha högsta betyg (A) och att andelen högriskleverantörer med det lägsta betyget (C) ska minimeras. Leverantörer av både komponenter och tjänster bedöms inom områdena arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter, hälsa och säkerhet, affärsetik, miljö, leverantörshantering och råmaterialshantering.

Mål

50 %
leverantörer med högsta betyg (A) år 2025

0
leverantörer med lägsta betyg (C) år 2025

Kollektivavtal¹⁸



	%
2020	80
2019	73
2018	71
2017	71
2016	66

Vi arbetar fortlöpande med att säkerställa att medarbetarna har rätt och möjlighet att föra dialog med företaget, liksom att arbetsvillkoren är goda. Ett sätt att mäta detta är andelen anställda som omfattas av kollektivavtal. För 2020 var andelen 80 procent.

Mål

100 %

Vårt mål är att samtliga anställda ska ha möjlighet att ingå kollektivavtal eller på annat sätt föra en konstruktiv dialog.

Förklaringar:

- 17.** Under 2020 ändrade vi vårt interna hållbarhetsnyckeltal för leverantörers hållbarhetsrisk, då vi gick från kriteriet "SAQ score" till det mer ingående "Sustainability Rating". Utöver SAQ-poängen omfattar den nya bedömningen riskinformation om olika länder och en granskningspoäng (audit score). Figurerna i grafen använder det nya poängsystemet, med tidigare års data omräknad i efterhand.
- 18.** Andel anställda som omfattas av centrala eller lokala kollektivavtal.

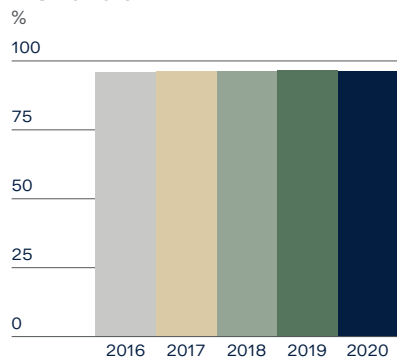
HÅLLBARHETSNYCKELTAL, FORTS.

Säkerhet och hälsa

I ett hållbart samhälle är hänsyn till medarbetares säkerhet och hälsa en självklarhet. För Scania som ledande i omställningen till hållbara transporter har det högsta prioritet. Vårt mål är att upprätthålla säkerheten, hälsan och välmåendet på arbetet för alla medarbetare, i enlighet med Scanias principer och kärnvärden. Vi eftersträvar en hållbar arbetsplats och en säker, hälsosam arbetsmiljö. Vi ska efterleva alla gällande lagar och regler upprättade av nationella myndigheter såväl som Scanias egna mål.

I strävan att bli och förbli en arbetsgivare av högsta klass med de bästa medarbetarna ska alla våra aktiviteter utgå från principen att "Genom att skapa goda arbetsförhållanden kan alla skador och hälsoproblem undvikas".

Frisknärvaro¹⁹



År	Frisknärvaro (%)
2020	96,41
2019	96,53
2018	96,25
2017	96,21
2016	95,93

Chefer och medarbetare arbetar målinriktat och systematiskt för att kontinuerligt förbättra vårt arbete och säkerställa att människorna i vår organisation mår bra. Den globala frisknärvaron sjönk med runt 0,1 procentenheter under 2020 och landade på 96,41. På grund av covid-19 är det svårt att dra några slutsatser av resultatet för 2020.

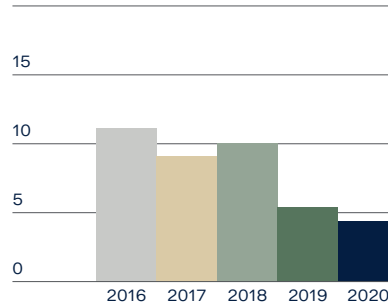
Mål

97 %

frisknärvaro

Olyckor med sjukfrånvaro²⁰

Antalet olyckor per miljon arbetade timmar



År	Antalet olyckor per miljon arbetade timmar
2020	4,40
2019	5,40
2018	10,03
2017	9,10
2016	11,17

Med ett starkt engagemang från chefer och medarbetare, kombinerat med en systematisk hantering av avvikelser och risker, använder vi våra erfarenheter till att kontinuerligt förbättras. Tack vare det arbetet understeg antalet arbetsrelaterade olyckor målnivån 2020.

Mål

5

olyckor per miljon arbetade timmar.

Förklaringar:

- 19.** Närvarotimmar i förhållande till totalt antal timmar i Scanias globala industriella verksamhet.
- 20.** Totalt antal arbetsrelaterade olyckor med efterföljande sjukfrånvaro per miljon arbetstimmar i Scanias globala industriella verksamhet och affärsenheter.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL, FORTS.

Affärsetik

Scania har nolltolerans mot korruption och oetiska affärsmetoder. Vi upprätthåller en hög etisk standard oavsett var i världen vi verkar.

Scanias uppförandekod sätter ramarna och vägleder oss i hur vi ska agera. Under 2020 införde vi globalt en uppdaterad utbildning i uppförandekoden, som är obligatorisk för alla medarbetare. Trots utmaningarna kopplade till covid-19 fortsatte Scania Group Compliance, vår centrala funktion för regelefterlevnad och affärsetik som också har regionalt och lokalt ansvar, att tillhandahålla utbildning och rådgivning i affärsetiska frågor.

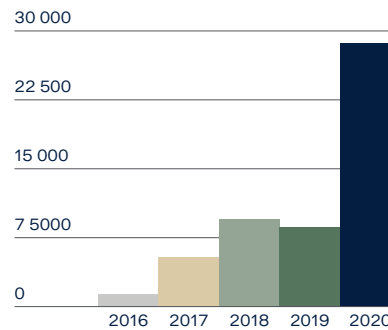
Utöver uppförandekoden finns våra riktlinjer för affärsetik angivna i ett antal koncernpolicyer, som gäller för alla Scanias enheter runtom i världen. Policyerna täcker in områden såsom donation och sponsring, förmåner till och från affärspartners, förbud mot smörjpengar (facilitation payments), penningtvätt, konkurrenslagstiftning, intressekonflikter och due diligence av mellanhänder.

För att kunna ge hela vår organisation stöd i affärsetik samarbetar funktionen för regelefterlevnad med interna specialister, bland annat i frågor som rör mänskliga rättigheter.

En annan nyckel till Scanias affärsetiska arbete är visseblåsarsystemet, med flera olika kanaler för rapportering av misstänkta etiska övertramp av Scaniamedarbetare. Vi har också etablerade rutiner för internundersökningar.

Utbildning i uppförandekod²¹

Antal utbildade medarbetare



Antal utbildade medarbetare	
2020	28 672
2019	8 656
2018	9 334
2017	5 379
2016	1 402

Under 2020 lanserade vi en ny onlineutbildning i Scanias uppförandekod som alla medarbetare ska genomgå. 61 procent av medarbetarna gick utbildningen under året.

Mål

100 %

av medarbetarna har utbildats i Scanias uppförandekod.

Förklaringar:

21. Utöver utbildningen i Scanias uppförandekod erbjuder vi flera specialiserade affärsetikutbildningar, både online och på plats. För 2019 ingick flera olika utbildningar i nyckeltalet, men i denna rapport har talet räknats om så att det endast omfattar utbildning i uppförandekoden.

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.

Global Reporting Initiative (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 strategiarbetet och Scantias 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

Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD)

Task Force on Climate-related Financial Disclosures är ett initiativ för frivillig rapportering om klimatrisker och hur de påverkar företagets resultat. Scania anser att TCFD är viktigt och har börjat arbeta med att integrera delar av TCFD i vår redovisning, ett arbete som kommer att fortsätta de närmaste åren. I år har steg tagits inom områdena styrning, strategi, riskhantering samt nyckeltal och mål:

Klimatpåverkan och koldioxidminskning som viktiga delar av Scantias strategi (sidan [14–16](#)).

Ytterligare information om klimatrelaterade risker och möjligheter, liksom hur de identifieras och hanteras i enlighet med våra processer för bolagsstyrning och riskhantering (sidan [33–35](#) och [42–50](#)).

Ytterligare inkludering av klimatrelaterade risker och möjligheter, liksom hur de är styrda, identifieras och hanteras i enlighet med Scantias bolagsstyrning och riskhantering (sidan [31–33](#) och [39–47](#)).

Publicering och redovisning av våra vetenskapligt baserade klimatmål (sidan [15–16](#), [133](#) och [136](#)) och fullständig rapportering om våra koldioxidutsläpp.

www.scania.com/sbt

Hållbarhetsrapport 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	08
Scantias strategi	14–18
Hållbarhetsrisker	32, 42–50
Hållbarhetsnyckeltal	133–141

Läs mer om hur vi jobbar genom styrning och policyer inom följande områden:

Miljö	20, 31–32, 133–137
Medarbetare	26–27, 29–30, 39, 138–140
Socialt ansvarstagande	03, 29–30, 138–140
Mänskliga rättigheter	31–32, 139
Anti-korruption	32, 141

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

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

Uppdrag och ansvarsfördelning

Styrelsen ansvarar för att den lagstadgade hållbarhetsrapporten för år 2020 på sidan [142](#) har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FAR:s rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med 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 11 mars 2021
Ernst & Young AB

Heléne Siberg Wendin
Auktoriserad revisor

FINANSIELL INFORMATION

Finansiell information

På Scania-koncernens webbplats, www.scania.com, är det enkelt att följa bolagets ekonomiska utveckling. På webbplatsen finns bokslutskommunikéer, delårsrapporter och års- och hållbarhetsrapporter på både engelska och svenska. Här finns också vår ekonomiska historik, statistik över lastbilsregistreringar och mer.

Prenumerera på finansiella rapporter och pressmeddelanden:

www.scania.com/subscriptions

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
151 32 Södertälje
Sverige

OM RAPPORTEN

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2020 och innefattar en översikt av Scantias affär och verksamhet. Den är upprättad i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI) riktlinjer för hållbarhetsredovisning. Alla Scantias 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).

Scantias 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 [57–119](#) och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar sidorna [36–56](#) och sidan [120](#).

Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt årsredovisningslagen och har reviderats av Scantias revisorer.

Scantias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564.

Om inte annat anges avser alla jämförelser i rapporten samma period föregående år.

Scania AB, 151 87 Södertälje, Sweden
Telefon: 08-55 38 10 00
Fax: 08-55 38 10 37
www.scania.com

