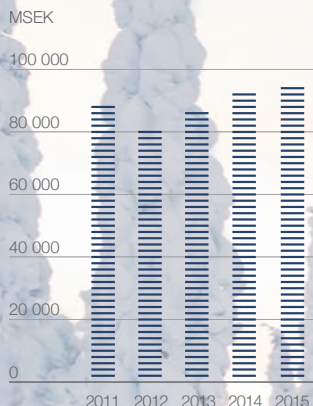


# SCANIA 2015



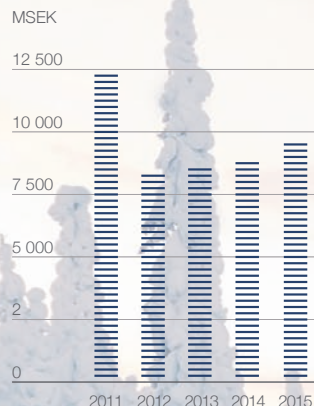
# SCANIA I SIFFROR



## Nettoomsättning

**94 897**

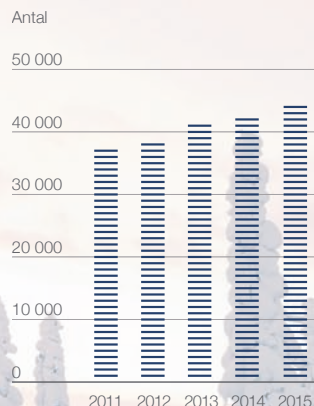
2015 var ett utmanande år, med stora skillnader i efterfrågan mellan Scantias största marknader. Ökade marknadsandelar på flera marknader bidrog till att leveranserna kunde hållas på en stabil nivå. Tjänsteintäkterna nådde rekordnivåer.



## Rörelseresultat

**9 641**

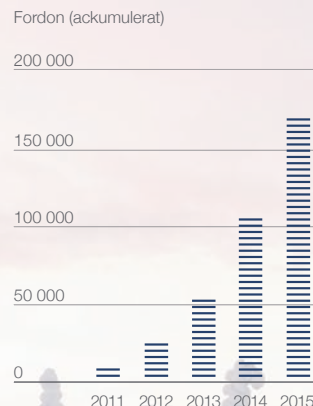
Scania lyckades nå en tvåsiffrig rörelsemarginal 2015. Marknadsmixen, rekordhög volym inom tjänster, positiva valutaeffekter och rekordresultat från finansiella tjänster motverkades delvis av sjunkande volymer på andra marknader.



## Antal anställda

**44 409**

Under de senaste åren har Scania ökat antalet anställda inom försäljning, marknadsföring och tjänster för att stödja expansionen på tillväxtmarknader. Antalet anställda inom forskning och utveckling har också ökat för att stärka produkt- och tjänsteportföljen för att nå företagets ambitioner för tillväxt och lönsamhet.



## Uppkopplade fordon

**167 704**

Leveranserna av uppkopplade fordon har haft en stark tillväxt. Det gör det möjligt för Scania att förbättra erbjudandet till kunderna i form av effektivare tjänster. Lägre bränsleförbrukning och utsläpp, förbättrad trafiksäkerhet och optimering av fyllnadsgrader och transportrutter är några av möjligheterna.

## Information på webben

På Scantias webbplats är det enkelt att hitta mer information om bolagets resultat under året. På webbplatsen finns statistik över lastbilsregistreringar, nyckeltal, hållbarhetsdata med mera. Du kan också prenumerera på våra finansiella rapporter och pressmeddelanden via e-post. Det är också möjligt att beställa en kopia av de tryckta rapporterna.

Besök [www.scania.com/group/en](http://www.scania.com/group/en)

## Kundens lönsamhet – vår kärnaffär

Att förbättra kundernas lönsamhet och därmed vår egen är grunden för Scantias affärsmodell.

Sida 12

## VD-ord

Scantias VD Henrik Henriksson om resultatet 2015 och företagets framtidsvision.

Sida 4

# INNEHÅLL

## Värdeskapande

Med vår helhetssyn strävar vi efter lösningar som skapar värde för alla intressenter i värdekedjan.

Sida 32

## Vägen till hållbara transporter

Hållbara transporter handlar om att förflytta människor och varor och samtidigt bidra till den ekonomiska och sociala utvecklingen.

Sida 22



## SCANIA I KORTHET

Scania i korthet 2015	2
VD-ord	4
En företagskultur som genomsyras av kärnvärden	6

## AFFÄRSMODELL OCH FÖRHÅLLNINGSSÄTT

Möjligheter i en föränderlig värld	8
Våra prioriterade frågor	10
Kundens lönsamhet – vår kärnaffär	12
Skräddarsydda lösningar ökar flexibiliteten	14
Starkt tjänsteerbjudande ökar kundens lönsamhet	16
Våra medarbetare är vår styrka	18
Steget före i en snabbrörlig värld	20

## VÄGEN TILL HÅLLBARA TRANSPORTER

Vägen till hållbara transporter	22
Samarbete ger förbättrad energieffektivitet	24
I tåten för alternativa bränslen	26
Uppkoppling ger smarta transporter	28
Svarar upp mot alla behov	30

## VÄRDESKAPANDE

Värdeskapande i alla led av värdekedjan	32
---	----

## ANSVARSFULLT FÖRETAGANDE

Så här arbetar Scania	34
-----------------------	----

## BOLAGSSTYRNING

	36
--	----

## FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

39–53, 108

Marknadstrender 2015	39
Risker och riskhantering	43
Styrelse och verkställande ledning	48
Koncernens ekonomiska översikt	51

## FINANSIELLA RAPPORTER

54–107

Koncernens resultaträkningar	56
Koncernens balansräkningar	58
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	60
Koncernens kassaflödesanalyser	61
Koncernens noter	62
Moderbolaget Scania AB, redovisning	105
Moderbolaget Scania AB, noter	106

Förslag till vinstdisposition	108
Revisionsberättelse	109
Nyckeltal	111
Definitioner	112
Flerårsöversikt	113

## GRI-INDEX

115–119

## FINANSIELL INFORMATION

120



This is our Communication on Progress in implementing the principles of the United Nations Global Compact and supporting broader UN goals.

We welcome feedback on its contents.

Med målet att vara ledande inom hållbara transporter, utvecklar Scania affären samtidigt som vi skapar värde för våra kunder, medarbetare och samhället. Vi levererar skräddarsydda tunga lastbilar, bussar, motorer och tjänster med fokus på effektiva lösningar med låga koldioxidutsläpp i syfte att stärka kundens lönsamhet.

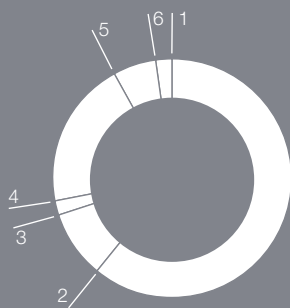
# SCANIA I KORTHET 2015

## HÄR FINNS VI



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

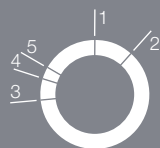
### Omsättning per produktområde 2015, %



1. Lastbilar 61 %
2. Bussar 9 %
3. Motorer 2 %
4. Service 20 %
5. Begagnade fordon 6 %
6. Övrigt 2 %

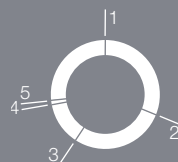
### Försäljning och leverans 2015, geografisk fördelning, %

**Lastbilar**  
69 762 enheter



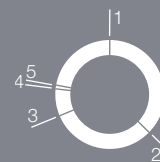
1. Latinamerika 12 %
2. Europa 62 %
3. Afrika och Oceanien 6 %
4. Eurasien 4 %
5. Asien 16 %

**Bussar**  
6 799 enheter



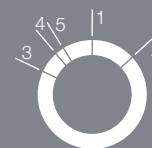
1. Latinamerika 31 %
2. Europa 28 %
3. Afrika och Oceanien 13 %
4. Eurasien 1 %
5. Asien 27 %

**Motorer**  
8 485 enheter



1. Latinamerika 38 %
2. Europa 31 %
3. Afrika och Oceanien 8 %
4. Eurasien 1 %
5. Asien 22 %

**Tjänster**  
20 585 MSEK



1. Latinamerika 13 %
2. Europa 69 %
3. Afrika och Oceanien 6 %
4. Eurasien 3 %
5. Asien 9 %

## HÄR SKAPAR VI VÄRDE

### Kunder:

Förarutbildning

# 30 000

År 2015 utbildade Scania 30 000 förare i säker och effektiv körning.

### Medarbetare:

Frisknärvaro

# 96,3 %

Den totala globala frisknärvaron 2015 låg på en hög och stabil nivå på 96,3 procent.

### Leverantörer:

Kostnad av varor

# 44 134

Inköpen av varor från leverantörer 2015 uppgick till 44 134 MSEK.

### Ägare/långivare:

Avkastning på sysselsatt kapital

# 19,3 %

Avkastningen på sysselsatt kapital 2015 var stabil på 19,3 procent.

### Samhälle:

Investeringar i FoU

# 5 600

Under 2015 investerade Scania 5 600 MSEK i forskning och utveckling.

## VÅRA LÖSNINGAR

### LASTBILAR



Scania hjälper transportföretag världen över genom att leverera skräddarsydda tunga lastbilar utifrån varje kunds behov, inom fjärrtrafik, distribution och konstruktion.

### BUSSAR



Scania har ett komplett utbud av stadsbussar och turistbussar till kollektivtrafikbolag och bussreseföretag. Lösningar för kollektivtrafiken blir allt viktigare i takt med att urbaniseringen ökar.

### MOTORER



Scanias motorer är själva hjärtat i maskiner som måste vara i drift dygnet runt. De återfinns i en rad olika verksamhetsområden som exempelvis i hjullastare, patrullbåtar och reservkraftverk.

### TJÄNSTER



Scanias omfattande serviceerbjudande inkluderar verkstadstjänster, tjänster för uppkopplade fordon, utbildning och coachning av förare samt snabba leveranser av reservdelar för att förbättra fordonsprestandan för kunden.

Du hittar mer information på [www.scania.com/group/en](http://www.scania.com/group/en)

Vid FN:s klimatkonferens COP21 i december 2015 åtog sig världens ledare att begränsa den globala temperaturökningen till två grader. Detta var en milstolpe – för klimatet, för världssamfundet och för näringslivet. Vår industri spelar en särskilt viktig roll i den här utmaningen.

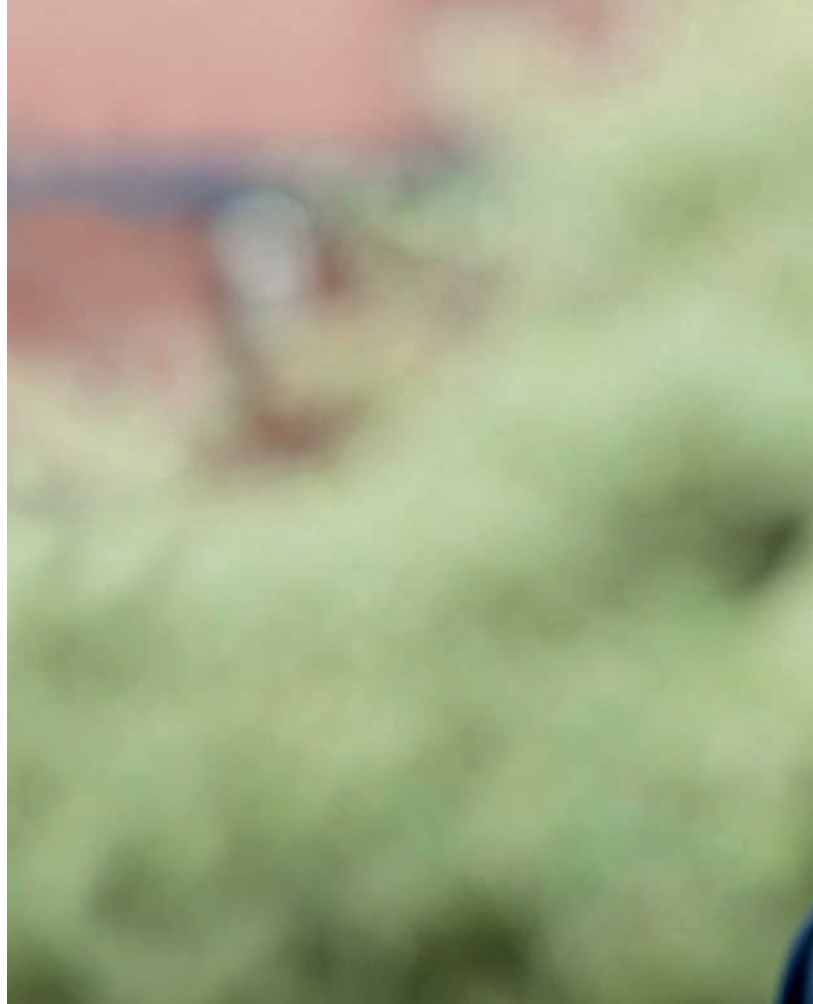
# SCANIA I TÄTEN FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER

Befolkningsökning, urbanisering och nya snabbväxande ekonomier leder till ett fortsatt behov av transporter av varor och människor. Tillväxten behöver hanteras, samtidigt som utsläpp och klimatpåverkan måste minska. Som ledare inom vår industri vill vi självklart fortsätta att ta täten när förändringen genomförs. Transport och mobilitet måste vara del av lösningen och Scania har en bra position för att ta sig an utmaningen.

## Starkt år trots utmaningar

2015 var ett år av utmaningar. Under de senaste fyra åren har branschen rört sig sidledes. På några av våra viktigaste marknader som Brasilien, Ryssland och Mellanöstern har efterfrågan minskat dramatiskt. Även om Europamarknaden har återhämtat sig är det viktigare än någonsin att vi behåller vår flexibilitet, vår förmåga att vara kostnadsmedvetna och att vi får en bra utväxling på de många initiativ som har genomförts inom forskning och utveckling, produktion och försäljning.

För att Scania framgent ska expandera på tillväxtmarknader måste vi hitta nya angreppssätt. Det har den senaste marknadsutvecklingen tydligt visat. Vi behöver utnyttja flexibiliteten i vårt unika modulbaserade produktsystem för att bredda produktutbudet och därmed hjälpa till att bygga en rullande flotta i tillväxtregioner. Det är i nya ekonomier som vår långsiktiga tillväxt kommer att ske, och vi får inte låta året som gått avskräcka oss från fortsatta satsningar.



Men 2015 var också ett imponerande år för Scania. Trots marknadsläget lyckades vi bibehålla en tvåsiffrig rörelsemarginal. Den vitt skilda utvecklingen på olika geografiska marknader bemötte vi genom att snabbt balansera och ställa om våra resurser. Vårt flexibla globala produktionssystem visade återigen hur väl rustad vår organisation är för fluktuationer.

Med detta sagt ser vi inga tecken på en snar återhämtning, varken i Brasilien eller i Ryssland. Därför kommer vi under 2016 att fortsätta lägga stort fokus på anpassningen till den lägre efterfrågan på två av våra viktigaste marknader genom ökad flexibilitet, kostnadsmedvetenhet och tillväxt på nya marknader.

## Innovativa lösningar bakom framgångarna

Scanias framgångar bygger på ett attraktivt erbjudande där vi fortsätter att skräddarsy relevanta lösningar för våra kunder. Samtidigt har kvaliteten i våra produkter generellt sett aldrig varit högre. Vi har stärkt våra marknadsandelar och är nu större än någonsin i Europa.

Även inom bussaffären har vi vunnit marknadsandelar, särskilt i Europa. Samtidigt uppdaterar vi produktportföljen i stadig takt. Vi har fått flera viktiga beställningar av BRT-system (Bus Rapid Transit) och helhetslösningar i städer som Accra, Cartagena och Jakarta.

Vi har också haft stora framgångar på servicesidan. Med vårt kunnande inom modularisering som grund fortsätter vi att utveckla och skräddarsy serviceutbudet. Ett exempel är flexibla



underhållsplaner där vi använder driftsdata för att lägga en exakt plan för varje enskilt fordon. Data från våra uppkopplade fordon gör att vi kan erbjuda helt nya tjänster. Investeringarna i en rullande flotta har gett god utdelning och vid utgången av 2015 fanns det närmare 170 000 uppkopplade Scaniafordon runt om i världen.

### Samarbeten driver kundnytta

Scania fortsätter att erbjuda innovativa produkter och tjänster. Under 2015 lämnade företaget in patentansökningar för 264 nya uppfinningar, vilket placerar oss i topp i Sverige. För att kunna fortsätta ha en teknisk spjutspetskompetens och vara innovativa behöver vi ha goda kontakter med utvalda partner inom olika branscher, forskningsinstitut och universitet. Våra forskningsprojekt i samarbete med akademiska institutioner och näringslivet, exempelvis transportforskningslaboratoriet ITRL vid Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, har en stor betydelse för vår utveckling. Samarbetet inom Volkswagen Truck and Bus om pågående och framtida projekt fortsatte under året, liksom vår samverkan med MAN om utvecklingen av gemensamma komponentplattformar. Samarbetet ger resultat och vi ser redan tydliga synergier.

Tack vare partnerskap och samarbeten kan Scania fortsätta att reagera snabbt på trender, anpassa företaget till ny teknik samt hitta effektiva lösningar. För att långsiktigt kunna skapa kundvärde måste vi också vara en ansvarsfull affärspartner och arbetar därför aktivt med de tio principerna i FN:s regelverk Global Compact.

### Affärsmöjligheter i framtiden

Om vi blickar framåt blir världen alltmer beroende av säkra, hållbara och effektiva transporter. Här måste vi ha en helhetssyn. Redan i dag kan Scania erbjuda innovativa tekniska lösningar för att tillgodose morgondagens transportbehov, med marknadens just nu bredaste utbud av alternativa bränslen. Men jag ser enorma möjligheter i att effektivisera transportnäringen så som den ser ut redan i dag. Det skapar också nya affärsmöjligheter för Scania. Aktörerna inom transportindustrin måste ställa om för att öka effektiviteten och minska slöseriet i transportflödena.

---

Redan idag kan Scania erbjuda innovativa tekniska lösningar för att tillgodose morgondagens transportbehov, med marknadens just nu bredaste utbud av alternativa bränslen.

---

Att eliminera slöseri är en del av Scania företagskultur, och något som är inbyggt i våra kärnvärden och strategier. Genom våra skräddarsydda logistiklösningar kan våra kunder – och deras kunder – uppnå effektivitet och lönsamhet i alla delar av värdekedjan. Våra kärnvärden, vårt fokus på ständiga förbättringar och vår förmåga att använda data från uppkopplade fordon ger oss en stark ledarposition på vägen mot ett hållbart transportsystem.

### Engagerade medarbetare är grunden

I grunden bygger Scanias framgångar på alla våra engagerade och skickliga medarbetare med vitt skiftande bakgrunder och nationaliteter. Denna blandning av kompetens är en förutsättning för att Scania ska kunna ta ledningen inom hållbara transporter.

Jag vill ta tillfället i akt att tacka alla medarbetare för deras bidrag till att förbättra verksamheten och göra Scania så framgångsrikt. Jag ser fram emot den fortsatta resan med det här fantastiska företaget. Tillsammans kommer vi att fortsätta att bredda utbudet av produkter och tjänster som skapar lönsamhet för våra kunder, och jag är övertygad om att våra ytterligare ansträngningar kommer att förstärka vår ledarposition i branschen.

**Henrik Henriksson**  
VD och koncernchef, Scania

Scanias kärnvärden – kunden först, respekt för individen och kvalitet – genomsyrar vår företagskultur och ligger som grund för vår affärsutveckling och våra arbetsmetoder. Våra kärnvärden som bygger på varandra, hjälper oss att fatta beslut och skapar värde för Scanias intressenter.

# EN FÖRETAGSKULTUR SOM GENOMSYRAS AV KÄRNVÄRDEN

## VÅRA KÄRNVÄRDEN

Scanias medarbetare står i centrum för vår kultur och våra arbetsprocesser. Med kärnvärdena som vägledning och ett starkt fokus på ständiga förbättringar bidrar var och en till vår starka kultur och våra goda resultat. Våra kärnvärden har i många år varit en ledstjärna i hela Scanias organisation, tillsammans med våra arbetsmetoder som bygger på ständiga förbättringar.



### KUNDEN FÖRST

Genom att förstå våra kunders verksamhet levererar Scania lösningar som förbättrar lönsamheten, genom att öka intjäningsförmågan och sänka rörelsekostnaderna för kunden. Kundens verksamhet och resurseffektivitet är i fokus för hela värdekedjan: från forskning och utveckling, inköp och produktion till leverans och finansiering av fordon, motorer och tjänster.



### RESPEKT FÖR INDVIDEN

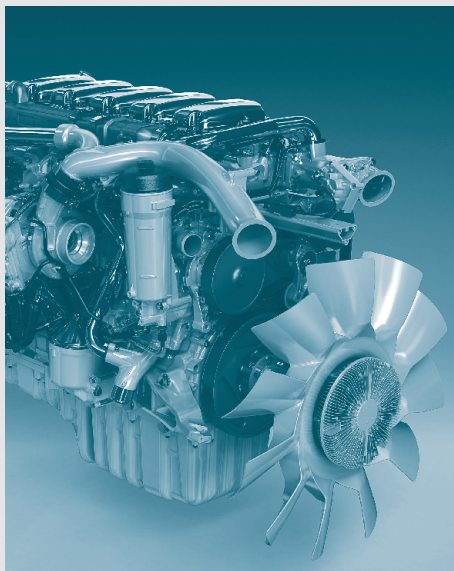
Individen står i centrum för allt vi gör, från förarna av fordonen till våra medarbetare vid produktionslinjen. Vi strävar efter att tillvarata varje medarbetares kunskap, erfarenhet och ambition för att ständigt förbättra och utveckla våra arbetsmetoder. Inspiration och nya idéer som föds ur det dagliga arbetet bidrar till högre kvalitet, effektivitet och arbetstillfredsställelse.



### KVALITET

Högkvalitativa lösningar är en förutsättning för våra kunders lönsamhet. Kunskap om kundernas behov säkerställer att våra produkter och tjänster uppfyller de högsta förväntningarna. Avvikelse från mål och standarder är en värdefull källa till ständig förbättring. Vi tar alla tillfällen i akt att eliminera slöseri och ineffektivitet.





## VÅRA ARBETSMETODER

Våra arbetsmetoder är implementerade i hela Scaniaorganisationen och bygger på våra kärnvärden med ett starkt fokus på ständiga förbättringar. Det gör att vi kan leverera hög kvalitet på alla områden. Scania Production System (SPS) går i korthet ut på att eliminera slöseri, förbättra resurseffektiviteten och optimera flödena inom produktion.

Inom servicenätverket tillämpas Scania Retail System (SRS) för att öka kundnöjdheten, förbättra serviceflödet och korta ledtiderna. Scanias forskning och utveckling använder samma principer i sin strävan att korta ledtiderna till marknaden och möta nya kundbehov så fort som möjligt. Denna filosofi och arbetsmetod används också inom inköp, finansiella tjänster och administration.



Scania har goda förutsättningar att möta transportbehoven i en snabbt föränderlig värld. Genom att dra nytta av vårt djupa kunnande inom olika branscher och genom att ta hänsyn till de viktigaste globala drivkrafterna kommer Scania att fortsätta att bygga ett stabilt varumärke som våra kunder litar på och samhället värdesätter.

# MÖJLIGHETER I EN FÖRÄNDERLIG VÄRLD

Världen förändras snabbt och därmed hela affärslandskapet. Globala drivkrafter och övergripande trender förändrar samhället och utmanar alla branscher. En värld i tillväxt som samtidigt blir globaliserad, urbaniserad och digitaliserad blir per definition också mer komplex, vilket kräver flexibla och effektiva lösningar.

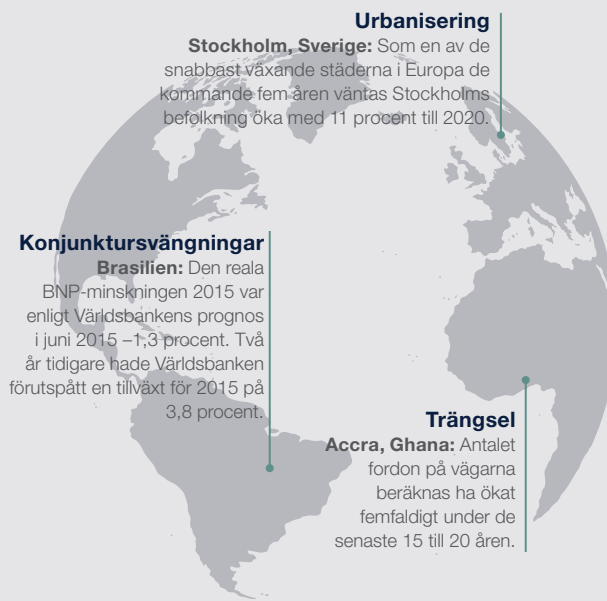
Klimatförändringen blir allt viktigare som drivkraft för företag och deras verksamheter världen över, något som ökar behoven av gemensamma åtgärder för att möta komplexa utmaningar. Ett ansträngt ekosystem sätter gränser för fossilbränslebaserad tillväxt, med långsiktiga konsekvenser även för tillgången på råvaror.

Samtidigt ökar konkurrensen på marknaden. Olika intressenters behov blir mer specifika och deras förväntningar på transportbranschen ökar när det gäller transparens och ansvar. Men utvecklingen stimulerar också innovation och affärsmöjligheter.

## Branscutmaningar

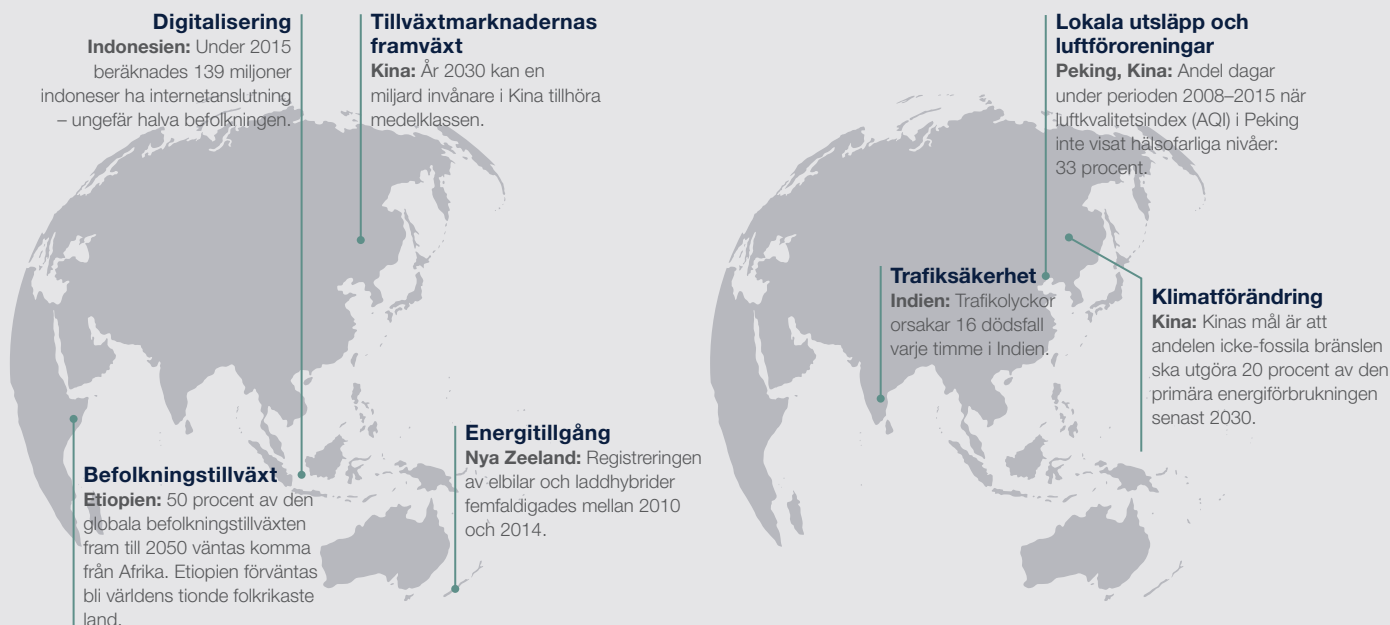
Transportsektorn är mitt inne i ett paradigmskifte. Ekonomisk tillväxt och ökad efterfrågan på transporter måste frikopplas från negativ miljöpåverkan och ökande utsläpp. Befolkningsökningen, urbaniseringen och en växande medelklass kommer att leda till förändrade och ökade transportbehov. Detta måste ske med mindre påverkan på klimat, miljö och resurser. Även digitaliseringen och den snabba teknikutvecklingen kommer att ändra våra kunders prioriteringar och preferenser vilket i sin tur påverkar hur transportsystemet ska utformas. Sammantaget kommer dessa förändringar att ställa enorma krav på branschens expertis, kompetens och kreativitet.

## LOKAL PÅVERKAN



## GLOBALA DRIVKRAFTER

- Klimatförändring**  
 Klimatförändringen är ett av de allvarigaste globala miljö- och samhällsproblemen i dag.
- Befolkningstillväxt**  
 Världens befolkning växer. Enligt FN:s prognos kommer den globala befolkningen att öka från dagens sju miljarder till nio miljarder fram till 2050.
- Urbanisering**  
 Nästan 60 procent av världens befolkning kommer att bo i städer 2030, de flesta i tillväxtmarknader.
- Digitalisering**  
 Ny teknik underlättar framväxten av uppkopplade produkter, värdekedjor och affärsmodeller.
- Tillväxtmarknadernas framväxt**  
 Majoriteten av de nästan fem miljarder människor som kommer att tillhöra medelklassen 2030 kommer att bo i tillväxtmarknader.
- Energitillgång**  
 Många länder är beroende av att importera olja, som den primära energikällan för transporter. För att minska kostnaderna och säkerställa sitt oberoende ser dessa länder ett behov av att hitta alternativ och frigöra sig från oljeberoendet.
- Förändrad lagstiftning**  
 Transportindustrin berörs av en mängd policies och regleringar om allt från klimat-, luft- och vattenkvalitet, till säkerhet och trängselavgifter.
- Transparens och ansvar**  
 Intressenter har höga förväntningar på att branschen ska bedriva sin verksamhet etiskt, öppet, ärligt och ansvarsfullt.
- Konjunktursvängningar**  
 Ekonomiska cykler leder till volatilitet, förändrad efterfrågan och valutarörelser samt påverkas av kriser.



## BRANSCHUTMANINGAR

### • Frikoppla transporter och koldioxidutsläpp

Fram till 2030 beräknas en fördubbling av de globala godstransporterna. För att möta klimatutmaningen med ökade transporter, måste koldioxidutsläppen minska kraftigt.

### • Trängsel

Befolkningsökning, växande medelklass och urbanisering bidrar till trängsel. Detta innebär påfrestningar för statsinfrastrukturen och hämmar den ekonomiska tillväxten.

### • Trafiksäkerhet

Växande transportbehov kan skapa problem för trafiksäkerheten, särskilt i utvecklingsländer.

### • Lokala utsläpp och luftföroreningar

Utsläpp från transporter påverkar livskvaliteten och orsakar lungsjukdomar, framför allt i städer.

### • Buller

I en urbaniserad värld – med allt större transportbehov i tätbefolkade områden – blir det allt viktigare att sänka bullernivåerna.

### • Tillgång till kompetens

I en bransch i ständigt förändring kommer behovet av kompetens 2020 inte att se likadant ut som i dag.

## HÅLLBARA TRANSPORTER

## VÅR RESPONS

Scanias affärsmodell bygger på att förbättra kundens lönsamhet. Med en helhetssyn på logistikflödet och en nära dialog med våra kunder möter vi deras behov i en värld som snabbt förändras. Därmed stärker vi också Scanias framtida konkurrenskraft och långsiktiga lönsamhet. Vi strävar även efter strategiska samarbeten med utvalda partners för att snabbare kunna svara upp på trender och utnyttja ny teknik för att utveckla nya och effektiva lösningar.

Scanias strategi utgår från företagets kärnvärden och arbetsmetoder. Det gäller särskilt Scanias fokus på kvalitet och på vårt arbetssätt som syftar till ständiga förbättringar, minskat slöseri och ett fokus på flödestänkande i alla processer. Tillsammans bidrar dessa kvaliteter till att ge Scania en tät position i en värld som i allt högre grad är beroende av säkra, hållbara och effektiva transportsystem.

Läs mer om vår respons inom hållbara transporter på s. 22-31

#### Källor inkluderar:

OECD, FN, FN:s program för boende- och bebyggelsefrågor, FN:s konferens om handel och utveckling, Världsbanken, Indiens transportministerium, Kinas utvecklings- och reformkommision (NDRC), avdelningen för klimatförändringar, PwC, McKinsey & Company och Stockholms handelskammare.

Faktorer som ökande urbanisering, klimatpåverkan och ändliga resurser innebär att transportbranschen måste förnya sig. De skärpta kraven på hållbar utveckling på näringsliv och industri förändrar också synen på vad ett framgångsrikt företag är. Scania har identifierat 26 frågor som är avgörande för vår förmåga att skapa varaktiga värden för intressentgrupper och samtidigt säkra verksamhetens långsiktiga utveckling.

## VÅRA PRIORITERADE FRÅGOR

Att anlägga ett utifrån-och-in-perspektiv hjälper Scania att identifiera och förstå vilka aspekter som är mest väsentliga för att vi ska nå våra ambitioner. Väsentlighetsanalysen är också en del av vårt arbete med ständiga förbättringar. För att identifiera de mest väsentliga frågorna för Scania och företagets intressenter, fortsatte vi under 2015 att utveckla processen. Vi har genom intervjuer med såväl interna som externa intressenter kartlagt och analyserat framtida prioriteringar och beslut.

Resultatet hjälper oss både att hitta fokus i vårt rapporteringsarbete, att fatta interna beslut och att utveckla våra intressentdialoger.

Vårt mål är att utveckla processen ytterligare så att den blir en värdefull grund för fortsatta dialoger och beslut. Under 2016 kommer vi att göra de externa intressenterna ännu mer delaktiga för att säkra att vi går rätt väg.

### SCANIAS VÄSENTLIGHETSANALYS 2015

#### IDENTIFIERA

Utgångspunkten var 2014 års lista över väsentliga frågor, vilka stämdes av mot våra verksamhetsmål inför övergången till integrerad rapportering.

Nya forskningsrön, branschpåverkande faktorer och konkurrensanalyser togs också med i bedömningen.

#### PRIORITERA

Frågorna bedömdes utifrån deras påverkan på Scantias affär. För analyserna stod Scantias egna experter och beslutsfattare.

#### AKTIVERA

Efter att olika intressenters förväntningar hade mätts och analyserats i enkäter och intervjuer, rankades frågorna utifrån vilken betydelse de har för den fortsatta verksamheten.

##### Under 2015 tillfrågades följande fyra viktiga intressentgrupper:

- Nuvarande och framtida medarbetare
- Finansiella aktörer (långivare och analytiker)
- Samhället (lagstiftare och oberoende organisationer)
- Kommersiella aktörer (leverantörer, kunder och transportörer)

#### VERIFIERA

Med underlaget för 2015 som grund, delade vi in de 26 mest väsentliga frågorna i sex undergrupper.

Den stora förändringen mot tidigare är att frågorna nu även omfattar risker och möjligheter i ett makroekonomiskt perspektiv, tekniska genombrott och vår förmåga att fullfölja vår affärsstrategi i ett komplext marknadsläge.

Scanias väsentlighetsanalys innefattar dels en kartläggning av vad som händer i omvärlden och dels en identifiering av de frågor som är relevanta för vårt företag och våra intressenter. I nästa steg tar vi reda på vilka förväntningar våra viktigaste intressenter har, och analyserar därefter vår påverkan ur ett strategi- och företagskultursperspektiv. Detta utvärderas sedan mot vår påverkan längs hela värdekedjan. Utifrån denna metod har vi identifierat 26 frågor som vi har delat in i sex undergrupper.

## PRODUKTER

Scanias affärsmodell bygger på hur vi kan förbättra våra kunders lönsamhet. Vår forskning inriktas på effektiva och koldioxidsnåla transportlösningar.

### Frågor:

- Hållbara transportsystem
- Trafiksäkerhet och trygghet
- Intelligent transportteknik
- Koldioxidsnåla tekniker
- Livscykeloptimering
- Produkttekniska brister

## MARKNAD

Genom våra skräddarsydda produkter och moderna koldioxidsnåla lösningar fortsätter Scania att bygga en stabil närvaro på utvalda marknader.

### Frågor:

- Prisnivåer
- Lönsamhet i långa kontrakt
- Tuffa marknadsvillkor
- Strategi för tillväxtmarknader
- Kundtillfredsställelse

## RIKTNING

Vår affärsstrategi och vårt ledarskap ska borga för att vi har en tydlig riktning, och att den stöds av investeringar, banbrytande samarbeten, noggrann styrning och hög integritet.

### Frågor:

- Lönsamhet på lång sikt
- Integritet och regelefterlevnad
- Identifiering av hot och möjligheter
- Tydlig och genomtänkt företagsstrategi
- Intressentengagemang
- Branschsamverkan
- Investeringar i forskning och utveckling

## VERKSAMHET

Arbetsmetoder och system måste vara effektiva och säkra, och i alla delar av vår försörjningskedja måste vi leva upp till våra höga standarder.

### Frågor:

- Verksamhetseffektivitet
- Affärskritiska IT-avbrott
- Ansvarfulla inköp

## MEDARBETARE

Scanias framtid är beroende av att vi gör strategiska rekryteringar, och att vi erbjuder en så säker och inspirerande arbetsmiljö att vi får behålla talangerna.

### Frågor:

- Säkerhet, hälsa och arbetsmiljö
- Attrahera medarbetare med rätt kompetens
- Tillgång till kunskap

## SAMHÄLLE

Vi måste skapa mervärden i hela försörjningskedjan och utveckla goda relationer med lokalsamhället var vi än bedriver verksamhet.

### Frågor:

- Påverkan och stöd till lokalsamhället
- Mänskliga rättigheter

Scanias affärsmodell bygger på att förbättra våra kunders lönsamhet och därmed förbättra även vår egen. Genom en nära dialog med olika aktörer inom transportbranschen skapar vi mervärden för alla parter i logistikflödet.

# KUNDENS LÖNSAMHET – VÅR KÄRNAFFÄR

Långvariga relationer med lönsamma kunder är en förutsättning för ett lönsamt Scania. Genom att leverera rätt produkter och tjänster vid rätt tidpunkt bidrar vi till att förbättra våra kunders rörelseresultat. Högpresterande fordon och högkvalitativa tjänster maximerar kundernas vinst och tillgänglighet (den tid ett fordon kan vara i drift och generera intäkter). Maximal lastkapacitet och flexibilitet är också viktiga för kunden, för att garantera ett stabilt intäktsflöde.

Vår affärsmodell, som illustreras med en våg på nästa sida, tar hänsyn till kundernas intäktpotential och totala driftskostnader. Scania har störst inflytande på följande faktorer: bränsle-, reparations- och underhållskostnader, fordonets restvärde samt kostnaden för och tillgången till finansiering. Det är av största vikt att vi fortsätter att vara bäst i klassen på dessa områden. Affärsmodellen definierar vårt varumärke och tryggar ett lönsamt Scania.

## Helhetssyn på transportflödet

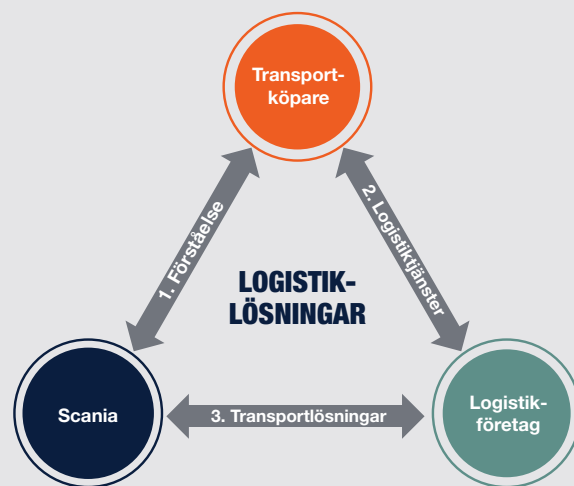
I vår målsättning att vara ledande inom hållbara transporter och att vara branschens logistikexperter, finns en helhetssyn på logistik. Det tankesättet gör att vi skaffar oss insikter om såväl våra kunder logistikföretagen som deras kunder transportköparna. Våra kunders kunder sätter allt mer ambitiösa mål för minskade koldioxidutsläpp. Detta påverkar både våra kunder och oss. Framför allt sätter logistikföretagen värde på kostnadseffektivitet och tillförlitlighet. Logistikföretagen vill undvika oplanerade stopp, sökningar efter gods och väntetider som fördyrar driften. Flottan ska helt enkelt fungera smidigt, effektivt och punktligt.

Med vår helhetssyn vill vi optimera lösningar som kan förbättra lönsamheten för samtliga aktörer i värdekedjan. När vi förstår vad som påverkar kostnader och intäkter för olika applikationer och branscher kan vi skraddarsy lösningar för fordon och tjänster som ökar kundernas lönsamhet.

Hur viktigt det än är, räcker det inte med att vi förstår våra kunders utmaningar. Vi måste också förstå vilka behov deras kunder har och veta vilka kostnaderna är för hela transportflödet så att vi kan hjälpa till att minimera slöseri och öka effektiviteten.

## LOGISTIKLÖSNINGAR

Genom att förstå våra kunders behov och deras kunders krav kan Scania erbjuda lösningar för att minimera slöseri och öka effektiviteten i hela transportflödet.



### 1. Förståelse

Förstå transportköparens behov och dela den kunskapen med logistikföretaget.

### 2. Logistikfjänster

Erbjuda effektiva, säkra och pålitliga tjänster för största möjliga kundnytta.

### 3. Transportlösningar

Bygga starka kundrelationer för att förstå behoven och med det som bas erbjuda bästa möjliga transportlösningar.

**Våra kärnvärden**

- Kunden först
- Respekt för individen
- Kvalitet

**Vårt förhållningssätt**

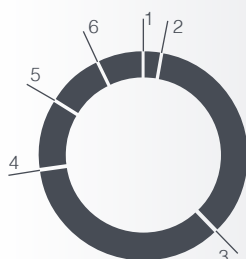
- Helhetssyn
- Scania Production System (SPS)
- Scania Retail System (SRS)
- Fokus på applikationer

**Våra framgångsfaktorer**

- Högt kvalificerade medarbetare
- Teknologisk spjutspets
- Modularisering
- Starkt tjänsteerbjudande
- Uppkopplade fordon

**VÅR AFFÄRSMODELL****KUNDENS LÖNSAMHET****+ Kundens intäkter**

- Tillgänglighet
- Flexibilitet
- Lastkapacitet

**- Kundens kostnader\***

1. Däck
2. Förare
3. Bränsle
4. Fordon
5. Reparationer och underhåll
6. Administration

\* Europeisk fjärtrafik.

**= Kundens rörelseresultat****SCANIAS LÖNSAMHET****+ Scanias intäkter**

- Fordon och motorer
- Reparationer och underhåll
- Finansiering och försäkring
- Begagnade fordon

**- Scanias kostnader**

- Produktion av fordon, motorer och tjänster
- Forskning och utveckling
- Försäljning och administration
- Finansiering

**= Scanias rörelseresultat****TILLVÄXTSTRATEGI**

Scania har som ambition att växa utan att riskera lönsamheten och förmågan att hantera snabba förändringar i efterfrågan. Det tryggas av modulsystemet, en effektiv och flexibel produktion samt serviceaffären. Tillväxtstrategin vilar på fem pelare.

**1. Öka tjänsteförsäljningen per fordon**

Det finns flera orsaker till den ökande efterfrågan på service. Logistikföretagen fokuserar sina insatser på logistiklösningar, vilket medför ett växande behov av att lägga ut fordonsservice externt. Det finns också ett behov av skräddarsydda lösningar för att öka bränsleeffektivitet och tillgänglighet.

**2. Växa med marknaden**

Scanias förmåga att behålla sina marknadsandelar är avhängiga av att vi förstår våra kunders behov och att våra lösningar stödjer deras lönsamhet och tillväxt. Vi ska vara flexibla för regionala marknadens olika behov och uthålliga när marknadsvillkoren ändras.

**3. Ökad marknadsandel**

Scania vill öka antalet marknadsandelar i utvalda regioner och segment. För att lyckas krävs korta ledtider vid lanseringar av nya produkter som ökar kundernas effektivitet och tillgänglighet. De snabba förändringarna i efterfrågan måste mötas med hög flexibilitet i produktionen, och när nya marknadsmöjligheter yppar sig gäller det att agera.

**4. Nya marknader**

Scanias ambition att stärka närvaron på nya marknader. Det finns ett växande globalt behov av kostnadseffektiva och hållbara transportlösningar. Vår uppgift är att förstå de lokala förhållandena och att gradvis öka samarbetet med lokala leverantörer.

**5. Nya kundsegment**

Scania arbetar systematiskt med att bedöma möjligheterna inom varje segment och i vilken utsträckning modulsystemet kan användas vid specifika krav. Intäktspotentialen i segmentsutvecklingen gör att Scania kan räkna hem merkostnaden för anpassningen av produkter och tjänster.

Scanias unika modulsystem, som utvecklats under många decennier, är en av våra viktigaste framgångsfaktorer. Det är avgörande för vår flexibilitet och kärnan i vår affärsmodell.

# SKRÄDDARSYDDA LÖSNINGAR ÖKAR FLEXIBILITETEN

Modulsystemet gör att Scania kan erbjuda individuella specifikationer till varje enskild kund med ett begränsat antal komponenter i produktprogrammet. Modulsystemet, med dess begränsade antal artiklar och komponenter, möjliggör för Scania att uppnå skalfördelar inom forskning och utveckling, produktion och servicenätverk, samtidigt som resurserna används maximalt effektivt. Med denna strategi får Scania den flexibilitet som behövs för att skräddarsy lösningar till olika transportbehov, i takt med marknadens ändrade krav.

Scanias modulsystem gör att varje fordon är skräddarsytt för dess specifika uppgift och att ny teknik med hög kvalitet introduceras på marknaden snabbt och effektivt. Kunderna drar nytta av ett skräddarsytt fordon med hög tillgänglighet, lägre bränsleförbrukning och optimerad lastkapacitet.

## Standardiserade gränssnitt

Standardiserade gränssnitt är grunden till modulariseringen. Gränssnitten utformas så att de inte förändras över tiden. Detta gör det möjligt att sätta in nya komponenter med förbättrade prestanda i produkterna utan att omgivande komponenter behöver ändras.

## Lika behov, identisk lösning

Flera av komponenterna är ofta desamma trots olika tillämpningar. Kortaste hyttvarianten kan för en lastbil vara ett krav för att maximera lastkapaciteten både vid lätt distribution och för en tung tippbil i drift i en gruva. En stark motor med högt vridmoment kan uppfylla kravet på maximal dragkraft i krävande drift eller för att hålla en jämn hastighet under långa landsvägsetapper. Samma behov ska alltid leda till identiska lösningar.

## Väl avvägda prestandasteg

Komponenterna matchas efter specifika kundbehov, till exempel olika hyttstorlek, motorprestanda, ramstyrka och antal axlar. Scanias forsknings- och utvecklingsverksamhet utvärderar fortlöpande hur modulsystemet ska vidareutvecklas för att Scania ska ha minsta möjliga antal artiklar och största möjliga urval av varianter i sin produktportfölj för att varje kund ska få en optimerad produkt.

## MODULARISERING AV KOMPONENTER

Scanias modulbaserade produktsystem tillämpas på hela vår produktportfölj – lastbilar, bussar och motorer. De många valmöjligheterna för kunderna uppnås genom utformningen av gränssnitten mellan olika komponenter. Varje gränssnitt är noggrant definierat för att medge största möjliga flexibilitet när komponenterna kombineras till rätt prestandasteg i fordonet. En stor del av chassikomponenterna i en buss är desamma i en lastbil. Scanias marinmotorer utvecklas från grundmotorerna för fordon, för fullt utnyttjande av modulkonceptet.



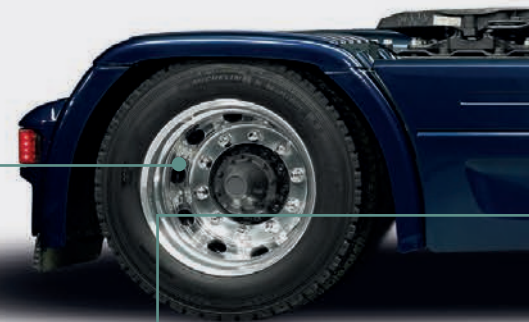
Lastbilar



Bussar



Motorer



### Axlar

Drivna och styrda axlar och stödaxlar ingår i Scanias modulariserade utbud och används i olika kombinationer i 2-, 3-, 4- och 5-axliga fordon. Vissa drivna axlar finns med navreduktion.



### Ramar

Ramarna tillverkas i flera styrkeklasser, den kraftigaste med innerram för att tåla extra hög belastning.



### Hytter

Scanias hytter är starkt modulariserade, med gemensam stomme, gemensamma ytterpaneler och interiördetaljer. Hytterna monteras på olika höjd och längd för att passa olika tillämpningar och för att ge kunden stora möjligheter att optimera komfort och utrymme i hytten. Samma vindruta används för alla hytter.



### Växellådor

Med två huvudväxellådor som kombineras med range- och splitväxlar täcker Scania behovet för transporter från 16 ton till 200 tons tågvikt. Växellådorna kan ha manuell eller automatiserad växling (Scania Opticruise) och kan beställas med integrerad Scania Retarder.



### Motorer

Scanias motorprogram bygger på tre motorserier med fem, sex eller åtta cylindrar. Utformningen av cylindern och tillhörande komponenter är gemensam. Det innebär att motorutvecklingen kan fokusera på att optimera förbränningen i en cylinder, som används i alla motorer. Motorernas uppbyggnad är mycket lika och många delar och komponenter är gemensamma. Det minskar antalet ingående unika delar väsentligt.

Kundernas lönsamhet är inte bara beroende av rätt specificerade fordon utan även av högkvalitativa tjänster för att öka tillgängligheten och minska oplanerade stopp och därmed driftskostnaderna. Fordonstillgängligheten är avgörande för våra kunders lönsamhet över en livscykel.

# STARKT TJÄNSTEERBJUDANDE ÖKAR KUNDENS LÖNSAMHET



Tjänster är en integrerad del i Scanias erbjudande. Inspirerade av produktmodulkonceptet anpassar vi tjänster för att tillgodose alla kunders behov. Snabb tillgång till reservdelar, skyndsamma reparationer, förarutbildning och coaching, lösningar för uppkopplade fordon och förebyggande underhåll hör till de tjänster som Scania erbjuder för att öka fordonens prestanda och kundens lönsamhet. Scania erbjuder skräddarsydda lösningar för ett stort antal tillämpningar som ger ökad effektivitet, hög prestanda och mindre miljöpåverkan:

## SCANIAS VERKSTADSNÄT

Omkring 19 000 personer arbetar med försäljning och service inom Scanias dotterföretag världen över. Scania har ett omfattande verkstadsnät med omkring 1 600 serviceverkstäder. Serviceverkstäderna ligger strategiskt placerade vid transportleder och logistikcenter i syfte att säkerställa hög tillgänglighet för kunden. Scania erbjuder också mobila verkstäder för servicebehov på plats hos kunden och även fältverkstäder som är integrerade i kundens verksamhet, till exempel vid gruvor eller bussdepåer.

## SCANIA ASSISTANCE

Scania erbjuder uttryckningsservice till alla kunder via Scania Assistance eller via lokala landskontor. Scania Assistance är tillgängligt dygnet runt, sju dagar i veckan och erbjuder kunder i ett femtiotal länder kontinuerlig kontakt med Scania på deras eget språk via 13 assistanscentra, i syfte att minimera oplanerade stopp.

## SCANIA FINANCIAL SERVICES

Scania bedriver egen finansieringsverksamhet i 50 länder, vilket stärker förtroendet och lojaliteten för varumärket Scania. Vi räknar med att denna del av erbjudandet ska bli allt mer intressant för kunderna, i synnerhet på nya marknader. Scania erbjuder också effektiv skadereglering och ibland ersättningsfordon, vilket bidrar till att öka tillgängligheten.

## SCANIA DRIVER SERVICES

Scanias förartjänster hjälper även de mest erfarna förarna att köra mer ekonomiskt och säkert. Andra positiva effekter är att däckens och drivlinans livslängd ökar samt att förarna blir mer medvetna om trafiksäkerhet.

## ECOLUTION BY SCANIA

Ecolution by Scania är en lösning som kombinerar våra mest skräddarsydda produkter med tjänster och en kontinuerlig dialog med kunden. Det gemensamma målet är ökad bränsleeffektivitet. Våra resultat visar en genomsnittlig minskning av bränsleförbrukningen på 10 procent med hjälp av prestandadiagnostik, månatliga uppföljningar och förarutbildning.

## SCANIA FLEET MANAGEMENT

Scania Fleet Management ökar fordonsflottans effektivitet. Kunderna kan välja mellan olika tjänstepaket som kan följa fordonsanvändning, förarskicklighet och bränsleförbrukning. Gränssnitten omfattar även smarta telefoner och data kan tas emot i realtid.

## UPPKOPPLADE FORDON

Information från uppkopplade fordon ger viktiga kunskaper i realtid om hur Scanias fordon används. Det öppnar nya möjligheter att skräddarsy produkter, tjänster och lösningar som förbättrar effektiviteten, bränsleekonomin och säkerheten. Dessutom ger uppkopplade fordon viktig information som höjer effektiviteten i Scanias verkstadsnät.

## UPPKOPPLADE FORDON - VÄGEN FRAMÅT

Den information som uppkoppling ger kan användas till att förbättra logistikflödena och bredda dialogen till olika aktörer i värdekedjan. Genom att kombinera dessa data med information från andra system för ruttplanering, trafikinformation och leverantörsdata kan vi på ett intelligent sätt skapa optimerade transport- och driftsprocesser i olika branscher.



### TILLGÄNGLIGT I DAG

#### Smarta funktioner

- Körfältsvakt (LDW).
- Adaptiv farthållare (ACC), Scania Active Prediction.
- Autonom nödbromsning (AEB).

#### Nya tjänster

- Uppföljning av förare och fordon.
- Konditionsbaserat underhåll: serviceintervall som baseras på faktiskt behov.
- Förebyggande underhåll: Fordonet varnar när en viss komponent inte fungerar som den ska. Ett planerat utbyte minimerar stilleståndstiden för reparationer och undanröjer oplanerade stopp.
- Konvojkörning: Med hjälp av kommunikation mellan fordonen kan tunga fordon bilda bränsleeffektiva, aerodynamiska konvojer på motorvägar.

### FRAMTIDA TILLÄMPNINGAR

#### Autonoma (självkörande) fordon

- Passar fordon i gruvor och andra utmanande miljöer.
- Sensorer tar in den omgivande miljön utan behov av ständig anpassning.

#### Big data

- Ger en överblick över transportaktivitet och transportflöden.
- Optimerar flöden.
- Elimineras väntetider och annat slöseri.
- Uppgifter om antal körda mil och fyllnadsgrad ger en bild av affärsklimatet, en indikator för kortsiktiga förändringar i efterfrågan.

### I FRAMKANT

Scania började använda data om fordonsprestanda på ett systematiskt sätt under 2011, när vi bestämde oss för att standardisera uppkoppling i våra lastbilar genom att utrusta alla fordon med Scania Communicator. I dag är upp till 170 000 Scaniafordon på vägarna helt uppkopplade och antalet ökar snabbt.

Uppkoppling ger viktiga kunskaper i realtid om hur Scantias fordon används. Detta är grunden för Ecolution by Scania (se sidan 25) som gör det möjligt att fortlöpande utveckla förarnas körbeteende genom att fordonsdata används i coachningarbetet. Även underhållsprogram kan skräddarsys.

Uppkopplade fordon ger också Scania värdefulla insikter om driftsförhållanden och annan information som krävs för att förbättra fordonen och höja deras prestanda ytterligare – värdefulla insikter för vårt forsknings- och utvecklingsarbete.

Dessutom bidrar informationen till att höja effektiviteten i Scantias verkstadsnät. Genom att samla in information om fordonets status går det att göra snabba och skräddarsydda analyser för att förbereda en kommande service. Allt detta innebär minskade stilleståndstider och gör det möjligt för våra kunder att ha fordonen på vägarna, där de kan generera intäkter och lönsamhet.

Tekniken utvecklas fortfarande men visar redan i dag stor potential för att förbättra trafiksäkerheten. Inom en snar framtid kommer bussar och lastbilar att kunna skicka data om pågående transporter exempelvis till myndigheter och andra intressenter i samhället.

### POTENTIAL FÖR BRANSCHEN

Scania har en helhetssyn på logistiksystemet i stort. Vi använder vår djupa kunskap om effektiv drift som vi har byggt upp i vårt produktionssystem för att minimera slöseri i hela transportsystemet. Genom att analysera och kombinera data från uppkopplade fordon ser vi möjligheter att förbättra flödet i dagens logistiksystem.

Men den verkliga omvandlingspotentialen i branschen ligger i att öppna för kommunikation i transportsystemet som helhet. Då kan vi använda uppkopplingen för att optimera hela transportflöden, inte bara logistikflödet för olika industrier. När behovet av transporter växer kan effektivare logistikflöden och bättre fyllnadsgrad verkligen förändra transportbranschen till det bättre. Därför arbetar vi nu med att se till att våra lastbilar, bussar och motorinstallationer ingår i "ekosystem" där maskinerna kan kommunicera med varandra och med människor.

Motiverade medarbetare med ett starkt fokus på ständiga förbättringar, i rätt blandning av olika kompetenser, erfarenheter, nationaliteter och kön, utgör grunden för Scantias framgång. De är en förutsättning för långsiktig tillväxt och lönsamhet.

# VÅRA MEDARBETARE ÄR VÅR STYRKA

Motivation och mångfald är viktiga framgångsfaktorer för Scania. Våra medarbetare är engagerade i processen med ständiga förbättringar, och som stöd i det dagliga arbetet finns Scantias kärnvärden. Med delade förhållningssätt och arbetsmetoder kan varje enskild medarbetare bidra till att stärka och förbättra Scantias verksamhet. Delaktigheten skapar motivation och engagemang. När alla dagligen arbetar enligt förbättringsfilosofin kan vi fånga upp och dra nytta av den gedigna kompetens som finns i organisationen, och fortsätta att utveckla nya metoder och tekniker.

## Välbefinnande och säkerhet kommer först

Våra medarbetares välbefinnande är högsta prioritet. En frisknärvaro på 96,3 procent globalt vittnar om att våra medarbetare är motiverade att ta eget ansvar för målen.

Under 2015 utökade vi omfattningen av mätningarna med den barometer för medarbetarnöjdhet som infördes 2014. Enkäten är ett sätt att systematiskt mäta, följa upp och identifiera förbättringsområden utifrån givna parametrar. Planen är att genomföra enkäten i den globala organisationen 2017.

Säkra arbetsplatser är högprioriterat när vi mår om våra medarbetares välbefinnande. Alla medarbetare får regelbundet information om hälsa och säkerhet. Scania genomförde under det gångna året flera interna kurser för att öka medvetenheten och etablera bästa praxis i dessa frågor. Vidare används Scantias regelverk inom Safety, Health and Environment (SHE) som riktlinjer för våra medarbetare i frågor som rör säkerhetsutrustning, kemikaliehantering, psykisk och social hälsa, krisstöd och trafiksäkerhet. I takt med att Scania går in på nya marknader, ställs nya krav på säkerhetsarbetet. Därför har vi tagit fram särskilda riktlinjer och utbildningar för att möta behovet av riskbedömningar och nya säkerhets- och logistikförfaranden.

## Attrahera och behålla rätt kompetens

Scania har ett starkt fokus på att attrahera och behålla rätt kompetens så att vi kan möta de utmaningar som ligger framför oss. För att lyckas arbetar vi proaktivt internt och i samarbete med externa aktörer som universitet och skolor.

Vid vårt utbildningscenter Scania Academy utbildas våra medarbetare på alla nivåer och från alla affärsområden. Vi utbildar också medarbetare knutna till våra fristående distributörer världen över. Under 2015 genomfördes omfattande kompetensutveckling för medarbetare från ett stort antal länder. Scania Academys erbjudande innehåller både digitala kurser och på plats-utbildningar och kurskatalogen uppdateras löpande.

En diversifierad personalstyrka i termer av kön, ålder, bakgrund och erfarenheter stärker vårt företag och gör det lättare att attrahera och behålla talanger. Under 2015 hölls chefsseminarier runtom i organisationen där det diskuterades hur Scania ska möjliggöra för alla medarbetare att utveckla hela sin potential.

Vår globala närvaro ger våra medarbetare möjligheter att skaffa sig internationella erfarenheter. I dag är mer än 300 medarbetare från tillsammans 30 olika länder spridda på arbetsplatser i 50 länder. Jobbrotation mellan olika affärsområden skapar synergieffekter och ger tillfälle till kunskapsutbyten, vilket såväl Scania som den enskilda medarbetaren har nytta av.

## VÅRA MEDARBETARE

Med verksamhet i mer än 100 länder och en diversifierad personalstyrka är Scania ett verkligt globalt företag. Vi är strategiskt placerade där våra kunder behöver oss.



Totalt antal anställda vid utgången av 2015

# 44 409



### Morgondagens kompetensbehov kartläggs

Under 2015 skapade Scania tjänsten som kompetenschef för att säkra att företaget har den teknikexpertis som krävs för att kunna möta den teknikutveckling som väntas vara ledande till 2030. Nyligen anställdes Beatrice Jonsson, en erfaren ingenjör som har arbetat med Scania i olika KTH-projekt, för rollen som är knuten till HR-avdelningen.

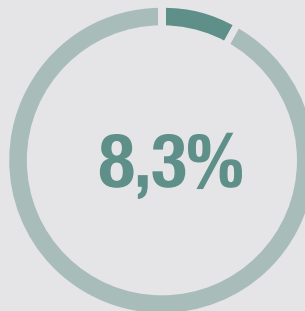
– Min främsta uppgift är att kartlägga teknikkompetensen inom Scania. Jag börjar med forskning och utveckling, som har företagets mest välutvecklade teknikplan och där det finns flest ingenjörer, säger Beatrice Jonsson.

Det övergripande målet är att Scanias hela kompetensbas ska utvecklas i takt med företagets behov av utveckling. Arbetet inleds med en nulägesanalys för att hitta kunskapsluckor.

– Vi måste fråga oss själva om vi har rätt kompetens och om det behövs ytterligare utbildningar inom våra starka områden. Det handlar dels om att föra en dialog med universiteten och försäkra oss om att de studenter som utexamineras har den kompetens vi behöver i framtiden. Dels måste vi ha ett nära samarbete med Scanias ledning. Som verksamhetsansvarig är man ansvarig för att teamet är bemannat med rätt kompetenser, säger Beatrice Jonsson.

Kompetenschefen är en viktig brygga till den akademiska världen med uppgift att på en strategisk nivå fortsätta utveckla Scanias goda samarbete med universitet och högskolor. En annan viktig uppgift är att i samverkan identifiera tillfällen där medarbetare kan delta i kunskapsutbyten på ett organiserat och ansvarsfullt sätt.

Personalomsättning



Intern omsättning



### Fånga upp kompetensen

Under 2015 inledde Scania en serie globala chefsseminarier under arbetsnamnet Skill Capture Initial Workshops. Där diskuteras hur Scania i ett mångfaldsperspektiv ska kunna ge befintliga och framtida medarbetare möjlighet att utvecklas till sin fulla yrkesmässiga potential.

Målet är att besluta om konkreta åtgärder i ledningsgrupper, sprida bästa praxis och identifiera de viktigaste förbättringsbehoven. Scania kommer att fortlöpande följa attitydförändringarna under hela utvecklingsprocessen.

# 162/1 000

Andel kvinnliga chefer per 1 000 Scaniachefer



Våra innovationer tillgodoser kundernas behov av ökad tillgänglighet och effektivitet. Efter vår framgångsrika introduktion av Euro 6-motorerna fortsätter vi att inrikta forskning- och utvecklingsarbetet på att utveckla koldioxidsnåla transportlösningar.

# STEGET FÖRE I EN SNABBRÖRLIG VÄRLD

Merparten av Scantias resurser inom forskning och utveckling inriktas på att möta utmaningarna med hållbara transporter. Under 2015 investerade företaget 5,6 miljarder kronor i forskning och utveckling, vilket motsvarar 5,9 procent av nettoomsättningen. Scantias forskning och utveckling är koncentrerad till Södertälje, Sverige där 3 500 ingenjörer arbetar tillsammans med leverantörer, universitet och forskningsinstitutioner på framtidens lastbilar, bussar, motorer och optimerade transportlösningar.

Investeringarna ger tydliga resultat. Under 2015 lämnade Scania in patentansökningar för 264 nya uppfinningar, vilket placerar Scania i innovationstoppen i Sverige.

De största utmaningarna när det gäller lastbilar och bussar är att förbättra trafiksäkerheten, utveckla effektiva och miljövänliga drivlinor och att utveckla framtidens stödsystem för förare genom att utnyttja potentialen i uppkopplade fordon.

## De viktigaste verktygen i innovationsprocessen är:

- Teknik för förbränningsmotorer: Att minska koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning och lagstadgade utsläpp genom förbättrad förbränning och efterbehandling. Beroende på kundernas behov erbjuder Scania lösningar för alternativa bränslen som biogas, etanol och hybridtillämpningar med återvinning av bromsenergi.
- Elektrifiering: Möjliggör körning utan lokala utsläpp.
- Uppkoppling: Intelligent fordon möjliggör förbättringar inom energieffektivitet, trafiksäkerhet, transportplanering och transportstyrning.
- Prediktiva system för körning, som Scania Active Prediction och Eco-Roll, funktioner som sänker bränsleförbrukningen.
- Avancerade förarassistanssystem: System för kökörning, självkörande fordon som lämpar sig för gruvidrift och andra utmanande arbetsförhållanden.

För att nå ett nytänkande inom dessa områden krävs ett utifrån-och-in-perspektiv. När marknaden förändras snabbt strävar Scania efter att ligga steget före i en snabbt föränderlig marknad och se till att företagets innovationer anpassas till olika kunders behov.

## LÖSNINGAR FÖR NYA MARKNADER

På tillväxtmarknader finns i grunden samma behov av varutransporter och rörlighet som på mer mogna marknader. Dessa behov kan Scania möta med stöd av de möjligheter som modulsystemet ger i form av prestandasteg och andra anpassningar.

## HÖGSTA PRESTANDA UNDER HELA LIVSCYKELN

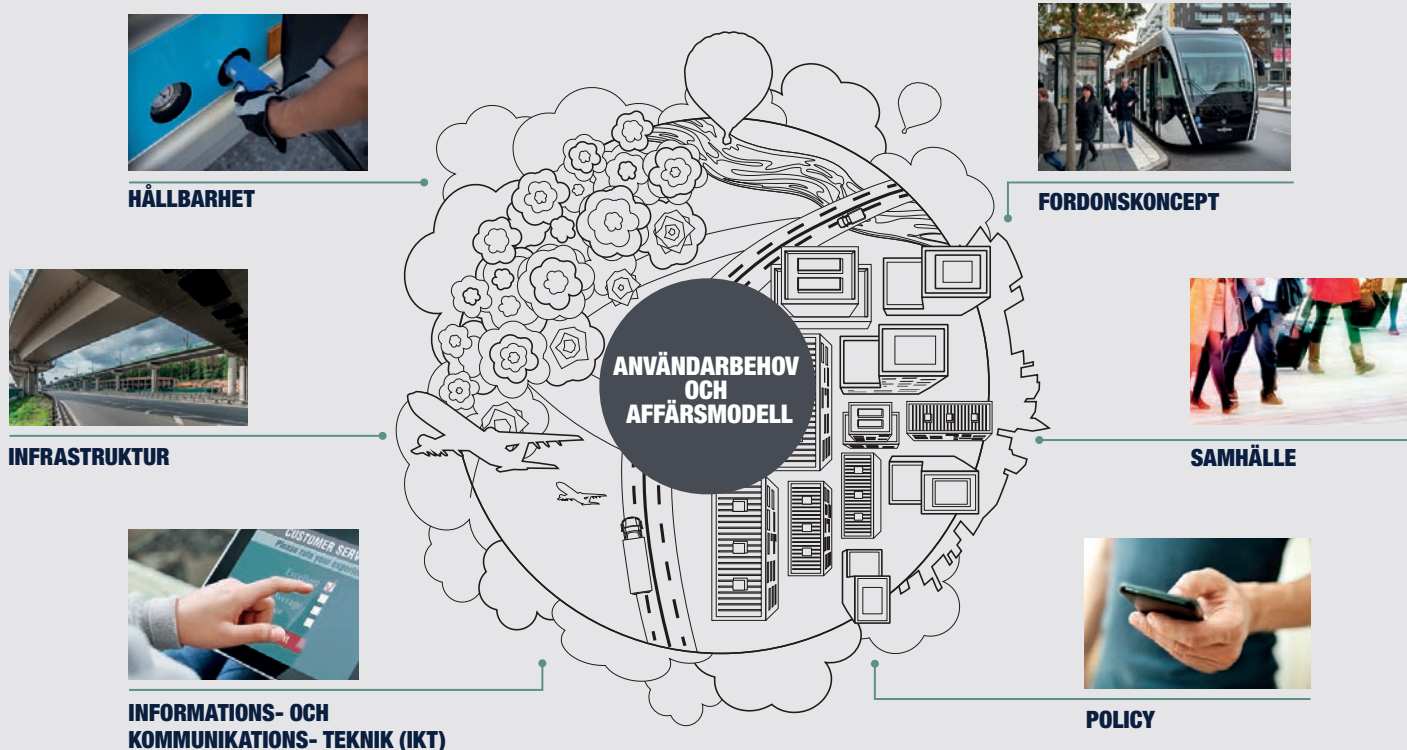
Tunga fordon har i allmänhet en lång livscykel. Ett normalt Scaniafordon rullar på vägarna i 20 år eller längre. Därför ligger vårt fokus inte bara på förhållanden som påverkar fordonen vid inköpet utan också på hur prestandan kan maximeras under fordonets hela livscykel.

## PARTNERSKAP ÖKAR FARTEN

Grunden i Scantias affärsmodell är att ha en nära dialog med kunderna. Vi samarbetar med alltifrån logistikföretag till stadsplanerare för att få kunskap som är avgörande för vår forskning och utveckling av skräddarsydda lösningar. Dessutom samverkar Scania med specialister från andra branscher för att till fullo kunna ta tillvara på de tekniska möjligheter som exempelvis uppkoppling ger. Samarbetet inom Volkswagen Truck och Bus om pågående och framtida samverkan fortsatte under året, liksom samarbetet med MAN om gemensamma plattformar för komponenter.

Vår innovationskraft och tekniska ledarskap är beroende av den här typen av partnerskap. Scania deltar också i viktiga forskningsprojekt där den akademiska världen och näringslivet samverkar, till exempel Integrated Transport Research Lab vid KTH. Tack vare sådana samarbeten kan Scania reagera snabbare på nya trender, utnyttja möjligheterna med ny teknik och hitta lösningar för framtidens transportsystem och smarta städer, som stöd i utvecklingen mot en ökad urbanisering.

## INTEGRATED TRANSPORT RESEARCH LAB (ITRL)



### Framtidens förarmiljö

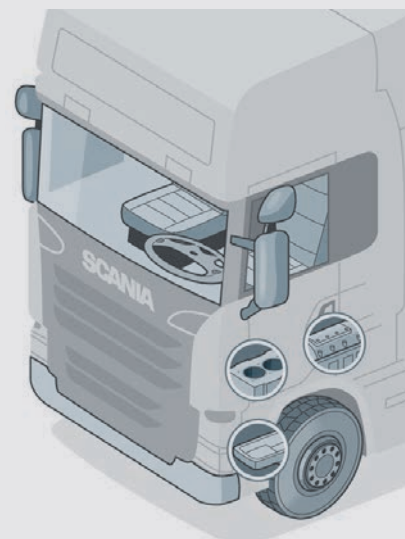
Med ögonblicksinformation som visas direkt på vindrutan i en ny simulator ger forskningsprojektet MODAS en glimt av hur framtidens förarmiljö kommer att se ut. I projektet ingår Scania, Interactive Institute Swedish ICT, Luleå tekniska universitet och Uppsala universitet. Projektet delfinansieras av den svenska regeringen och fordonsindustrin. Forskarna i projektet har utvecklat ett koncept som bygger på ett så kallat multimodalt gränssnitt där viktig information projiceras direkt på vindrutan. Här får föraren en komplett bild av lastbilens placering på vägen och av trafikmiljön.

Scanias forskning om självkörande fordon är inriktad på att använda dagens och framtida utveckling för att öka trafiksäkerheten och samtidigt minska bränsleförbrukning och utsläpp. Automatiska system innebär att förarens roll utvecklas från att köra till att övervaka. Framtidens självkörande fordon använder högpresterande elektroniska system samt sensorer, som t.ex. radar och kameror, för att lösa en transportuppgift.

### Utveckling av lätta material

Nya, starka och lätta kompositmaterial ger möjlighet att minska fordonsvikten och på så sätt öka nyttolasten eller ge plats för fler passagerare inom ramen för de tillåtna viktgränserna för lastbilar och bussar. Fokus för material i lastbilar ligger på styrka, hållfasthet och livslängd. Scania fortsätter att banta materialanvändningen för att sänka kostnaderna och minska vikten även hos tunga fordon, liksom i produktionsprocesser och i ytbehandlingar för att minska förluster i drivlinan.

I framtiden kommer höghållfast stål att användas alltmer i lastbärande strukturer i chassin och hytter. Polymerer med kolfiber och andra kompositmaterial i lastbärande strukturer återfinns i hyttedelar och bladfjädrar, samtidigt som nya hybridmaterial kommer att göra det möjligt att integrera flera funktioner i samma element. Scania tittar också på lättmetaller som aluminium till fästen och delar i bussar och magnesium för inredningsdetaljer.



Nya krav på hållbara transporter kräver nytänkande genom hela processen med att transportera människor och varor. Här är Scania ledande i utvecklingen av effektiva och smarta lösningar. Vi arbetar i nära dialog med våra kunder för att stödja dem i övergången till ett hållbart transportsystem.

# VÄGEN TILL HÅLLBARA TRANSPORTER

Hållbara transporter handlar om att förlätta människor och varor och samtidigt bidra till ekonomisk och social utveckling utan att äventyra människors hälsa och säkerhet eller miljön

Inom Scania är vi övertygade om att klimatpåverkan av världens vägtransporter kan – och bör – minskas drastiskt. Överenskommelsen från december 2015 vid FN:s konferens om klimatförändringar (COP21) om att begränsa den globala temperaturökningen till två grader är en stark signal att förändringsarbetet för minskade koldioxidutsläpp kommer att accelerera.

Det finns dock ingen enkel lösning på hur dagens transportsystem ska förändras till att bli hållbart. Här behövs ett helhetstänk som tar hänsyn till specifika transportuppdrag och till den olika mognadsgraden inom transport och logistik i olika delar av världen.

För att nå dit jobbar vi inom tre områden:

- Energieffektivisering
- Alternativa bränslen och elektrifiering
- Smarta transporter

---

Här behövs ett helhetstänk som tar hänsyn till specifika transportuppdrag och till den olika mognadsgraden inom transport och logistik i olika delar av världen.

---

För att minska miljöpåverkan blir det allt viktigare att hitta alternativ till fossila bränslen. Det råder i dag en stor enighet om att det behövs flera olika alternativ, det räcker inte med ett enda. Därför erbjuder Scania det mest omfattande utbudet av alternativa lösningar, så att kunderna kan välja det bränsle som bäst passar deras behov.

Elektrifiering av transporter är fortfarande i sin linda, men Scania är väl positionerat för att kunna dra fördel av de tekniska möjligheterna som skymtar vid horisonten, som induktiv, trådlös laddning samt konduktiv laddning via luftledning. Scania har speciellt uppmärksammat fördelarna med hybridbilar som även fungerar med alternativa bränslen.

Uppkoppling är centralt för insatser som minskar miljöpåverkan. Genom att samla in och analysera fordons- och förardata kan vi erbjuda våra kunder den rådgivning som behövs för smartare användning av deras fordonsflottor. På så sätt kan transportörer, individuellt och i samarbete, öka fyllnadsgraden, få bättre ruttplanering och därmed bättre utnyttja den tillgängliga kapaciteten.

Vi ser förarens roll som central när det gäller att uppnå optimal bränsleprestanda. Alltmer sofistikerade hjälp- och övervakningssystem lägger grunden för kontinuerlig coaching för förbättrade resultat.

Lika viktigt för att uppnå optimal bränsleförbrukning är fordonets specifikationer. Genom vårt modulbaserade produktsystem kan vi erbjuda rätt fordon, perfekt skräddarsydda för aktuella arbetsuppgifter, för att optimera transport- och logistikprestanda.

Vi arbetar tillsammans med våra kunder och kundens kund för att omvandla transportsystemet på ett sätt som bidrar till kundens lönsamhet, samtidigt som vi skapar ett koldioxidsnålt transportsystem.





ENERGIEFFEKTIVISERING  
sidan 24



ALTERNATIVA  
BRÄNSLEN OCH  
ELEKTRIFIERING  
sidan 26



SMARTA TRANSPORTER  
sidan 28

Scania strävar efter att kombinera optimeringen av drivlinan och hela fordonet med köregenskaper som ger överlägsen bränsleeffektivitet. Kontinuerlig dialog med kunderna bidrar till att förbättra effektiviteten ännu mer.

## SAMARBETE GER FÖRBÄTTRAD ENERGIEFFEKTIVITET

För att kunna förse marknaden med energieffektiva produkter och lösningar arbetar Scania inom tre områden:

- Drivlinans prestanda. Samtidigt som utvecklingen ska minska drivlinans miljöpåverkan måste vi parallellt förbättra körbarheten, tillförlitligheten och kvaliteten.
- Fordonsoptimering. Fordonets specifikation måste skraddasys efter transportuppdraget. Scantias säljare arbetar tillsammans med sina kunder för att säkerställa att fordonet optimeras för sin uppgift.
- Bränsleförbrukning under drift. Tekniskt sett är Scania branschledande när det gäller nivåerna för bränsleförbrukning. Men förbrukningen är också nära kopplad till förarens beteende, varför Scania arbetar tillsammans med kunderna för att utbilda deras förare. När de produkter och tjänster som finns för förarstöd utnyttjas optimalt minskar bränsleförbrukningen ytterligare samtidigt som koldioxidutsläppen och kostnaderna minskar. När service och underhåll sköts optimalt minskar bränsleförbrukningen under fordonets hela livscykel.

### Effektiva lösningar

För Scania är det centralt att erbjuda den allra mest effektiva tekniken i våra produkter. Förbättrad aerodynamik, effektivare förbränning och användning av positionsdata för att optimera bränsleförbrukningen är några av de tekniker som erbjuder verkliga möjligheter till förbättrad effektivitet och förlängd livscykel.

Scania erbjuder 18 olika Euro 6-motorer vilka alla uppfyller den europeiska standarden för avgasutsläpp som är obligatorisk sedan 2014. Även utanför EU har en rad länder i världen anpassat sig till Euro 6-nivån. Förutom dieseldrivna lastbilar erbjuder Scania även marknadens bredaste fordonssortiment för alternativa bränslen, inklusive gas, bioetanol, biodiesel och HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) för Euro 6. Alla våra dieselmotorer kan dessutom tankas med HVO. Därmed är Scania en föregångare i arbetet med att möta hårda utsläppsnormer med koldioxidsnåla lösningar.

### Fortsatt fokus på körning och optimering

Scania fortsätter att fokusera på att optimera fordonet och dess köregenskaper för att maximera bränsleeffektiviteten.

Logistik är ofta komplext och involverar många parter, något som hindrar ett optimerat flöde och skapar ineffektivitet. Här kan högre fyllnadsgrad och längre fordonskombinationer skapa förutsättningar för att fordonen utnyttjas mer effektivt. Scania satsar stora resurser åt effektiv logistikplanering, vilket också ökar energieffektiviteten.

På tillväxtmarknader kommer efterfrågan på transporter att öka under de närmaste decennierna. Det kommer att öka behovet av smartare logistik i Asien, Afrika och Latinamerika, och skapa efterfrågan på effektiva och hållbara transportlösningar.

---

För Scania är det centralt att erbjuda den allra mest effektiva tekniken i våra produkter. Förbättrad aerodynamik, effektivare förbränning och användning av positionsdata för att optimera bränsleförbrukningen är några av de tekniker som erbjuder verkliga möjligheter till förbättrad effektivitet och utökade produktlivscykler.

---



### Ecolution by Scania

Med det gemensamma målet att förbättra bränsleeffektiviteten erbjuder Scania sina kunder att ansluta sig till Ecolution by Scania. Konceptet kombinerar Scantias alla mest skräddarsydda produkter med tjänster och ständig kunddialog.

Kunder som deltar i programmet garanteras bränslebesparingar baserat på sina specifika transportmönster. Olika åtgärder bidrar till att uppnå detta. Lastbilen specificeras utifrån kundens individuella behov när det gäller lastens vikt, körförhållanden och forarnas potential. Dessutom införs ett utökat underhållsprogram, med bland annat regelbunden axeluppriktning och övervakning av däcktrycket. Förarutbildning och förarcoaching är andra viktiga delar. Genom övervakning av resultat, uppföljningar varje månad och förarutbildning kan kunder som använder Ecolution by Scania minska sin bränsleförbrukning. Förutom de miljömässiga vinsterna bidrar besparingarna också till att förbättra kundens lönsamhet.

# 10 %

Genomsnittliga bränslebesparingar på rullande fordon med Ecolution by Scania-programmet jämfört med referensfordon.



### Minskning av vår egen miljöpåverkan

Scania har som mål att halvera energianvändningen till 2020 för hela verksamheten per tillverkat fordon jämfört med år 2010. År 2015 hade energianvändningen redan minskat med 16 procent.

Sedan 2013 har vi systematiskt uppmuntrat våra leverantörer att minska energiförbrukningen, att använda alternativa bränslen och smarta transporter, samtidigt som vi kräver att de och deras underleverantörer ska följa Scantias hållbarhetspolicy och hållbarhetsstandarder.

# 16 %

Energianvändningen har minskat med 16 procent sedan 2010.

### Scania Transport Laboratory

Scantias eget transportlaboratorium står för 5 procent av våra egna transporter. Det startades i syfte för att få ökade insikter i kundernas transportutmaningar. Transportlaboratoriet använder kommersiellt tillgängliga lösningar och gör det möjligt för Scania att testa och utvärdera fordonsegenskaper och fordonsprestanda på väg. Informationen används för att minska koldioxidutsläppen. Genom att systematiskt arbeta med förarutbildning, fyllnadsgrad och effektivare fordon, har transportlaboratoriet sedan 2008 lyckats att mer än halvera bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen per tonkilometer.

Under 2014 började Scantias transportlaboratorium testa godstransporter med 31,5 meter långa lastbilskombinationer på vissa sträckor i Sverige. De dubbla släpen ökar mängden transporterat gods och ger större effektivitet. Testerna fortsatte under 2015.

Scania erbjuder det bredaste fordonssortimentet för kommersiellt tillgängliga alternativa bränslen. Som marknadsledande vill vi fortsätta att vara en drivande kraft i utvecklingen av alternativa bränslen.

# I TÄTEN FÖR ALTERNATIVA BRÄNSLEN

Fossila bränslen dominerar fortfarande energiförsörjningen i den globala fordonsparken. Biobränslen står i dag endast för cirka 2 procent av den totala mängden drivmedel för transporter. För att den tunga transportsektorn ska kunna nå klimatmålen måste alternativa bränslen vinna mark under de kommande åren.

Den största utmaningen är inte att utveckla motorer för alternativa bränslen, utan att matcha prestandan hos den traditionella dieselmotorn. Scania har idag tekniken för att driva bussar och lastbilar med alternativa bränslen med bibehållen prestanda och tillförlitlighet. Icke-fossila alternativ för tunga transporter finns här och nu.

## Marknadens bredaste sortiment för alternativa bränslen

Scania var först med alternativa bränslen för mer än 30 år sedan, när vi introducerade bioetanoldrivna bussar. I dag kan Scania erbjuda motorer som körs på alla kommersiellt tillgängliga bränslealternativ, inklusive komprimerad och flytande biogas, biodiesel, HVO och bioetanol. Inom alla användningsområden för lastbilar och bussar har Scania marknadens bredaste sortiment av fordon för alternativa bränslen.

För att Scania ska godkänna bränslet som ett kommersiellt gångbart alternativ måste det uppfylla tre viktiga kriterier: det måste minska koldioxidutsläppen, finnas tillgängligt i tillräckligt stora kvantiteter och ha ett rimligt pris.

I nära dialog med våra kunder utvecklar vi lösningar med olika kombinationer av bränslen och drivlinor, beroende på de lokala förhållandena. Scantias globala motorplattform ger kunder med tillgång till högkvalitativa bränslen möjlighet att välja motorer med bästa miljöprestanda och bränsleeffektivitet, oavsett var i världen de befinner sig.

## Möjligheter på tillväxtmarknader

Flera av Scantias leveranser under 2015 tillkom genom samarbeten med städer på tillväxtmarknader som införde koldioxidsnåla och tillförlitliga bussar. Under senare år har vi sett ett ökat intresse för biobränslen i länder som Indien, där etanol och biogas är på frammarsch, och där Scania har sålt speciellt anpassade bussar.

Tillsammans med lokala och nationella myndigheter har Scania tagit initiativ till metoder för avfallshantering för att kunna generera biogas. Vi tror att förstärkta partnerskap, även inom produktion och distribution av alternativa bränslen, behövs för att nå fullskalig drift. Ett exempel är i den indiska staden Nagpur, där Scania tillsammans med svenska statens utvecklingsfinansiär — Swedfund, har gjort en ansats att angripa miljöutmaningar (se nästa sida).

## Alternativa bränslen och elektrifiering på gång

Det finns ingen enkel lösning som ensam kan förändra transportsystemet. Framtida framgångar beror mycket på tillgänglighet, funktionalitet, kostnader och klimatpåverkan för olika alternativa bränslen. Transportindustrin är en viktig aktör för att ta ansvar i denna utveckling, och Scantias omfattande utbud och flexibilitet är här en klar marknadsfördel.

Även elektrifiering kommer att spela en viktig roll. Scania utvecklar för närvarande flera system för elektrifierade fordon, inklusive kontinuerlig laddning längs elektriska motorvägar och trådlös laddning i gatan för bussar. Utvecklingen drivs av både politiska initiativ och en ökande efterfrågan på marknaden. Här måste alla inblandade aktörer samarbeta för att ta tillvara möjligheterna – energiföretag, ansvariga för infrastrukturens utbyggnad och fordonstillverkare. Genom Scantias dialog med kunderna får vi en bättre uppfattning om de behov som finns hos dem och i sin tur deras kunder. Från denna position kan Scania fortsätta att utveckla de bästa lösningarna för elektrifiering.



### Brett sortiment av Euro 6-motorer

Scania erbjuder marknadens bredaste sortiment av lösningar för naturgas, biogas, HVO, biodiesel, bioetanol och hybriddrift för Euro 6.

- Naturgas (CNG/LNG) – Den mest dieselliknande gasmotorn i världen med upp till 15 procent koldioxidminskning.
- Biogas (CBG/LBG) – Motorn kan köras med biogas från ett antal olika källor. Upp till 90 procent koldioxidminskning.
- HVO – Varje dieselfordon från Scania är en HVO-lastbil, när man byter bränsle. Upp till 90 procent koldioxidminskning.
- Biodiesel – Motorn kan köras lika bra på biodiesel som på konventionell diesel. Upp till 66 procent koldioxidminskning.
- Bioetanol/ED95 – Scania har lång erfarenhet av att utveckla och tillverka etanolmotorer för kommersiella fordon. Upp till 90 procent koldioxidminskning.
- Hybriddrift – Ett lämpligt val för fordon i stads- och förortstrafik med stort antal stopp och starter. Upp till 92 procent koldioxidminskning.



### Trådlös laddning av stadsbussar testas för första gången i Sverige

Scania är det första företaget i Sverige som testar trådlös laddning av en elhybrid-stadsbuss. Driften startar i Södertälje under sommaren 2016 som en del av ett forskningsprojekt.

Bussen laddas trådlöst vid en laddningsstation i gatan på bara 6–7 minuter.



### Rötslam blir indisk biogas

Scania och Swedfund samarbetar för att utveckla produktion av biogas som fordonbränsle i den indiska staden Nagpur. Biogasen kommer att tillverkas av rötat slam från ett av stadens vattenreningsverk.

Samtidigt som projektet är fördelaktigt för både våra kunder och Scania, kommer samarbetet att bidra till att lösa några av Indiens största miljöutmaningar, som luftföroreningar, avfallshantering och energiimport.



### Driver utvecklingen för elektrifierade vägar

El drivna lastbilar kan minska utsläppen från fossila bränslen med 80 till 90 procent, samtidigt som energiförbrukningen minskar med minst 50 procent. Under 2016 kommer Scania att testa denna teknik i verkligheten på en elektrifierad väg i Sverige. Som en del av projektet Elväg-Gävle kommer Scania att testköra lastbilar på en elektrifierad del av E16 mellan Gävle och Sandviken. Programmet syftar till att demonstrera och utvärdera möjligheter och effektivitet med elektriska vägar. Lastbilarna i försöket tar upp elenergi via strömväggare på taket som ligger mot elektriska luftledningar. Bilarna kommer att utrustas med en elektrisk hybriddrivlina som utvecklats av Scania.

## 80-90%

Trucks powered by electricity are capable of reducing fossil fuel emissions by 80 to 90 percent.

Smarta transporter handlar om att utnyttja tekniska möjligheter i kombination med logistisk expertis för att utveckla effektiva och lönsamma transportsystem som uppfyller komplexa behov.

# UPPKOPPLING GER SMARTA TRANSPORTER

För att uppnå ett hållbart transportsystem är det nödvändigt att titta på hela logistiksystemet. Bättre rutt- och lastplanering genom ökat samarbete mellan transportköpare och transportörer kan avsevärt minska mängden slöseri i systemet. Optimal fyllnadsgrad förbättrar transporteffektiviteten och minskar onödiga koldioxidutsläpp.

En nyckelfaktor för att kunna uppnå detta är den tekniska utvecklingen inom områden som informations- och kommunikationsteknik (IKT), uppkoppling och big data.

## Uppkoppling för smartare transporter

Scania har en lång tradition av att arbeta med flödesoptimering och är därför väl rustat för att åstadkomma smarta transporter. Uppkoppling kommer att vara ett av de avgörande verktygen för att ta smarta transporter till nästa nivå. Sedan 2011 har Scania systematiskt analyserat och följt upp data om fordon och förarens beteenden för att optimera fordonen och deras underhållsplaner samt för att coacha förarna.

Lösningar för uppkoppling kan finnas i själva fordonet, mellan fordonet och Scania, och inte minst mellan logistikföretagen och deras fordon. Syftet är att optimera funktionaliteten, minska bränsleförbrukningen, minimera stilleståndstiden och förbättra säkerheten, samtidigt som detta bidrar till att förbättra Scantias produkter och tjänster.

Den kunskap man får genom uppkoppling möjliggör en helhetssyn på transportsystemet. På så sätt kan företag planera sina logistikflöden bättre, inte bara genom att analysera körningen, utan även inom områden som fleet management och service. Med detaljerad information om olika branscher och deras logistiska utmaningar kan vi identifiera och bemöta ineffektivitet i systemet och driva förbättringar i hela värdekedjan. Det innebär minskade stilleståndstider för underhåll och gör det möjligt för våra kunder att hålla fordonen på vägarna där de kan skapa intäkter.

## 170 000 uppkopplade Scaniafordon

För fem år sedan introducerade Scania uppkoppling som standard på de europeiska marknaderna. I dag kan uppkopplade kunder i mer än 50 länder dra nytta av servicetjänster för att analysera och följa upp prestandan i sina fordon. Nästa steg i utvecklingen är individuella planer för service och underhåll som kan skraddarsys utifrån hur fordonen används och körs i stället för bara efter körsträcka som traditionellt sett varit dominerande i branschen.

Under 2015 tillkom nästan 70 000 uppkopplade lastbilar och bussar och det totala antalet uppgick vid årets slut till närmare 170 000. Vi har nu nått den kritiska massa som behövs för att dra nytta av uppkopplingens möjligheter när det gäller alla aspekter av våra kunders verksamhet. Till 2020 räknar vi med att 80 procent av den globala Scaniaflottan är uppkopplad.

## Transportsystemen involveras

Hittills har uppkopplingen av lastbilar och bussar fokuserat på fordonet och föraren. Men en enorm potential ligger i att dra nytta av uppkoppling för att aktivera kommunikationen inom hela transportsystemet. Detta kräver smart infrastruktur i kombination med en ännu bredare användning av informations- och kommunikationsteknik. Med detta på plats kommer transportsystemen att bli mer effektiva för samhället i stort.

En annan lovande möjlighet ligger i att konvojkörning blir kommersiellt gångbart på allmänna vägar. Det skulle kunna skapa ett ramverk där kunder kan ta tillvara på de betydande bränsle- och kostnadsbesparingar som har visats i flera tester.

Nästa naturliga steg när vi diskuterar framtiden för smarta transporter är självkörande fordon. Här har Scania varit aktivt under flera år, och tekniken är redan väl utvecklad. När tekniken tas i kommersiellt bruk kan den öka trafiksäkerheten samt minska bränsleförbrukning och utsläpp. Framtida automatiserade system innebär samtidigt att förarens roll kommer att utvecklas från att köra till att övervaka. I dag finns juridiska begränsningar för att införa tekniken på allmänna vägar. Detta innebär vissa utmaningar för den framtida utvecklingen, men redan 2016 kommer Scania att börja testa självkörande fordon i slutna områden, till exempel i gruvor.



### Konvojkörning – fordonståg som ger besparingar

Konvojkörning innebär att tunga fordon kan använda kommunikation mellan fordonen för att bilda bränslereffektiva, aerodynamiska konvojer på motorvägar. Scania var bland de första tillverkarna av tunga fordon att utforska möjligheterna med konvojkörning. Konceptet möjliggörs i praktiken med hjälp av Scantias adaptiva farthållare. Tester visar att konvojer kan minska bränsleförbrukningen med upp till 12 procent.

Under 2015 har Scania tagit flera steg mot kommersiell konvojkörning. Trådlös kommunikation mellan fordonen gör att avståndet mellan dem kan minskas på ett säkert sätt. Ett system som hjälper logistikföretagen att leda sina förare till närmaste konvoj är också under utveckling.

### Självkörande lastbilar för gruvor

Bland de allra första självkörande lastbilarna i verklig drift kan bli en gruvbil från Scania. Vi ligger långt fram i forskningen och tester under riktiga förhållanden är inte långt borta. Utvecklingen av konceptet har kommit så långt att provbilen utan problem kan utföra en uppgift som att hämta och lossa ett gruslass. Den klarar också att på ett säkert sätt hantera hinder på vägen.

Nästa steg skulle kunna vara självkörande containerbilar i hamnar. Därefter kommer tekniken sannolikt att bli aktuell även inom fjärrtransporter där självkörande lastbilar kör mellan stora transportcentraler där godset lastas om till vanliga lastbilar.



### Effektivitet i logistik inom Scania

Projektet NILE (New Inbound Logistics) inleddes under 2013 för att förbättra effektiviteten inom Scantias logistik och därigenom minska egna koldioxidutsläpp och slöseri i distributionskedjan. Genom att balansera fyra faktorer – rätt utrustning, rätt logistikföretag, rätt transportslag och rätt rutt – kunde Scania minska koldioxidutsläppen från de egna transporterarna i Europa och Latinamerika betydligt. Vi kunde också visa på högre utnyttjandegrad, minskade lagernivåer, större anpassning till produktionen och mindre svängningar i leveranserna.

NILE avslutades under 2015. Som en naturlig fortsättning på projektet skapade Scania en plan för hållbarhetsarbetet för att kunna nå företagets övergripande mål – en minskning av våra koldioxidutsläpp med 25 procent mellan 2012 och 2020. Satsningen kommer att fortsätta under 2016 med inriktning på strategiskt viktiga flöden och specifika leverantörsområden där det finns möjlighet till stora hållbarhetsförbättringar.

Scania strävar även efter att ta ett större ansvar som transportköpare och med att utforma logistiska flöden och transportrutter i nära partnerskap med logistikföretag.

En värld som är alltmer beroende av säkra, hållbara och effektiva transportsystem kräver en helhetssyn på logistikflödet. Våra lösningar pekar ut vägen framåt genom att öka effektiviteten och minska slöseri.

# SVARAR UPP MOT ALLA BEHOV

## BRANSCHANPASSADE LÖSNINGAR

Scania arbetar med fokus på applikationer. Detta gör att vi kan möta specifika krav från en mängd branscher, allt från gruvdrift, skogsindustri, tillverkning, bussystem, till detaljhandel och avfallshantering. Med Scantias modulsystem som bas optimerar vi lastbilar, bussar och motorer för en rad olika applikationer. Detta kompletteras med tjänster som är anpassade till varje transportbehov. Scania kan också bidra med att ytterligare förbättra flöden, effektiviteten, och minska slöseriet genom att anta ett applikations-fokus.

### Konvojkörning

Scania leder ett treårigt europeiskt forskningsprojekt som syftar till att utarbeta ett system för fordonskonvojer på vägarna, så kallad platooning. Tungta fordon kör tätt bakom varandra med en tidslucka på bara 0,5 till 1 sekund för att minska luftmotståndet.

### Skogsindustrin

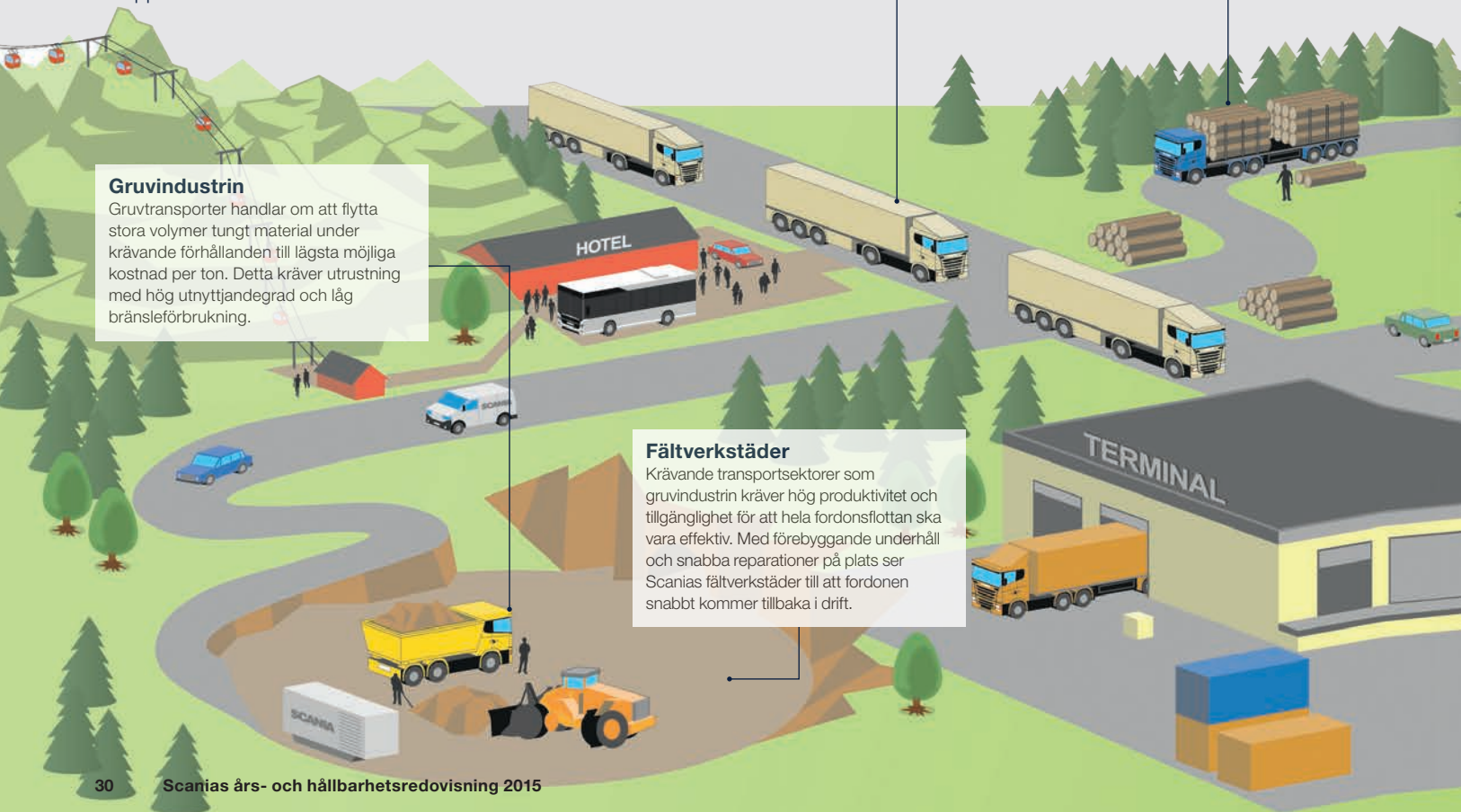
För en timmertransportör svarar bränsle för omkring en tredjedel av de totala verksamhetskostnaderna. Robusthet och motorer med hög prestanda behövs för att lösa uppgiften.

### Gruvindustrin

Gruvtransporter handlar om att flytta stora volymer tungt material under krävande förhållanden till lägsta möjliga kostnad per ton. Detta kräver utrustning med hög utnyttjandegrad och låg bränsleförbrukning.

### Fältverkstäder

Krävande transportsektorer som gruvindustrin kräver hög produktivitet och tillgänglighet för att hela fordonsflottan ska vara effektiv. Med förebyggande underhåll och snabba reparationer på plats ser Scantias fältverkstäder till att fordonen snabbt kommer tillbaka i drift.





## STÄDER I UTVECKLING

Städernas ökande krav på transportlösningar som är effektiva, har hög kapacitet och är koldioxidsnåla är en av de viktigaste drivkrafterna för förändring. Scania arbetar systematiskt med att få ännu mer insikt i hela logistikflödet, och med att utveckla och erbjuda mer hållbara lösningar både i och omkring städerna.

### Bussystem

BRT-system erbjuder ett hållbart och praktiskt transportmedel i tätbefolkade städer. Våra lösningar för stadsbussar som drivs med naturgas eller biogas erbjuder en kombination av hög kapacitet, bränsleekonomi och låg miljöpåverkan.

### Motortillämpningar

Scanias generatoraggregat, som används för reservkraft på sjukhus i andra arbetsuppgifter, behöver vara mycket tillförlitliga. Andra applikationer är exempelvis bygg- och gruvarutrustning.

### Distribution och avfallshantering

Ett fungerande system för distribution av varor och avfallshantering är centralt i en stadsmiljö. Våra lösningar sparar bränsle och bidrar till ökad effektivitet för transporter i staden.

### Alternativa bränslen

Alternativa bränslen spelar en viktig roll i arbetet med att minska transporters miljöpåverkan. Scania har ett av marknadens bredaste utbud av Euro 6-motorer för alternativa bränslen, som biodiesel och biogas som kan användas i stadsbussar och lastbilar.

### Marina tillämpningar

Scanias marina lösningar, som baseras på våra marinmotorer, karaktäriseras av utmärkt driftsekonomi och låga utsläpp. Oavsett om det handlar om en snabb patrullbåt eller tunga flodtransporter. Lösningarna innebär flexibla möjligheter för klassificering, utrustning, kraftöverföring och instrumentering.

### Elektrifiering

Scania kommer att delta i ett fältprov med en elhybridbuss som laddas trådlöst. Med induktiv laddning tar fordonet trådlöst upp energi från vägen. Detta öppnar för möjligheten av helt elektrifierade vägar.

Scanias helhetssyn och starka fokus på ständiga förbättringar bidrar till lösningar som skapar mervärden för alla aktörer i värdekedjan. När vi sätter våra kunder i centrum blir utfallet positivt även för Scania och våra viktigaste intressenter, samtidigt som vi medverkar till att bygga en lönsam och hållbar transportindustri.

# VÄRDESKAPANDE I ALLA LED AV VÄRDEKEDJAN

## VÅR VÄRDEKEDJA

Scanias långsiktiga syn på lönsamhet medför ett ekonomiskt värdeskapande samtidigt som vi bidrar till samhällsutvecklingen på ett sätt som gynnar alla parter.

När vi i samarbeten med kunder och andra intressenter delar med oss av kunskaper och innovativa lösningar bidrar Scania till att förnya transportsystemet och till att öka effektiviteten i hela värdekedjan.

Scanias största påverkan – positiv och negativ – inträffar bortom vår egen direkta verksamhet. Det är när Scanias lastbilar och bussar rullar på vägarna som våra produkter och tjänster skapar mervärde för kunder och samhälle, samtidigt som de medför en negativ miljöpåverkan.



### 1. Forskning och utveckling

Scanias betydande investeringar i FoU skapar värde för våra kunder genom att vi möter krav på högre tillgänglighet och större effektivitet, och för samhället genom att vi bidrar till ett säkert och effektivt transportsystem.



### 2. Inköp

Scanias strikta miljömässiga, etiska och sociala krav är ett stöd för hela vår globala leverantörskedja och har till uppgift att upprätthålla rättvisa villkor. I gengäld får vi högre leveranskvalitet och produktivitet, och minimerar våra produkters negativa effekter under hela deras livscykel.



### 3. Produktion

Vårt starka fokus på ständiga förbättringar, med SPS som grund, bidrar till att minska slöseriet, förbättra resurseffektiviteten och optimera produktionsflödet. På så sätt minskar vår miljöpåverkan.



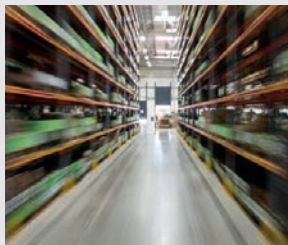
### 4. Försäljning

På plats överallt i världen arbetar vi tillsammans med våra kunder för att säkerställa att varje fordon är optimerat för sitt specifika transportuppdrag och att dess miljöpåverkan minimeras. Vår ansvarskänsla tar inte slut när produkten är såld, utan den avspeglas i alla delar av värdekedjan som följer.



### 5. Drift

Vårt logistikarbete inriktas på att effektivisera flödet i transportsystemet. Uppkoppling och livscykeloptimering ökar våra kunders drifteffektivitet samtidigt som vi sänker bullernivåerna, minskar miljöpåverkan och sänker kostnader. Ökad trafiksäkerhet och trygghet är plusvärden.



### 6. Tjänster

Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra vår globala försäljnings- och serviceorganisation i nära samarbete med våra kunder. På så sätt förbättrar vi vår förmåga att uppfylla kundernas hållbarhetsmål, att identifiera effektivitetsvinster och att leverera attraktiva mervärdestjänster.



### 7. Återvinning

Scania arbetar kontinuerligt med att minska mängden icke-återvinningsbara komponenter samt att ge riktlinjer för återvinning och demontering, även i externa samarbeten. Syftet är att minimera varje produkts miljöpåverkan under dess livscykel.

Scanias lastbilar är kommersiellt återvinningsbara till 95 procent eftersom de huvudsakligen är tillverkade av höggradigt återvinningsbara material som gjutjärn och stål.

## VÅRA INTRESSETER

Värdeskapande är det övergripande målet med vår affär och det länkar samman Scania med våra viktigaste intressentgrupper. Scania har konsekvent skapat värde för kunder, leverantörer, ägare och långivare, samhälle och medarbetare. Värdeskapande är dynamiskt: investeringar i produktionskapacitet och i medarbetarnas hälsa och utbildning leder till högre produktivitet. Samarbete med universitet och skolor samt bidrag till lokalsamhället ökar talangpoolen och stödjer Scantias långsiktiga affär. Det värde som detta skapar för Scania återinvesteras i vår verksamhet, och skapar förutsättningar för fortsatt tillväxt och lönsamhet.

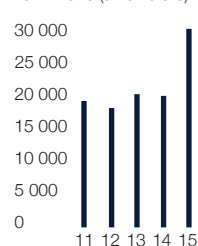


### Kunder

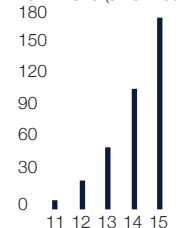
Scantias fokus på kundens lönsamhet har bidragit till vårt starka varumärke i branschen, särskilt när det gäller bränsleeffektivitet, hög prestanda och kvaliteten på våra produkter och tjänster. Vad gäller kundlojalitet placerar sig Scania ofta bland de bästa i branschen.

Förarutbildning och uppkopplade fordon som skapar förutsättningar för bättre ekonomi är två exempel på tjänster som uppskattas av kunderna.

Scania förarutbildning 2011-2015 (antal förare)



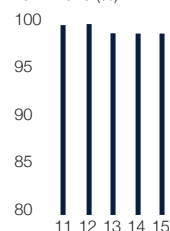
Försäljning uppkopplade fordon, ackumulerat 2011-2015 (antal i tusen)



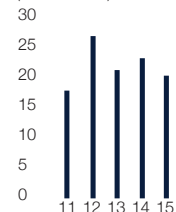
### Medarbetare

Nyckeln till Scantias framgång är medarbetarna. Alla uppskattar att arbeta på en hälsosam, inspirerande och produktiv arbetsplats där prestationer identifieras och belönas. Varje år ökar en betydande del av medarbetarna sin kompetens och sina färdigheter genom skräddarsydda utbildningsprogram.

Total frisknärvaro 2011-2015 (%)



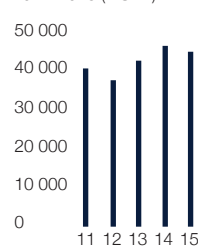
Utbildningstimmar per anställd 2011-2015 (antal timmar)



### Leverantörer

Genom att skapa affärsmöjligheter, delad teknologi och med en förväntan om höga miljö och sociala krav, skapas värde för våra leverantörer (och för samhället i stort). I gengäld får Scania en högre kvalitet och en bättre produktivitet från leverantörerna.

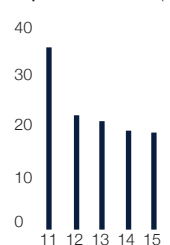
Kostnad av varor 2011-2015 (MSEK)



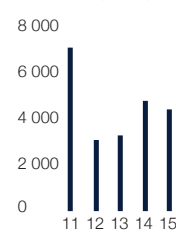
### Ägare och långivare

Scania skapar värde för ägare och långivare genom att fortsätta leverera tillväxt med lönsamhet och generera positiva kassaflöden.

Avkastning på sysselsatt kapital 2011-2015 (%)



Kassaflöde 2011-2015 (MSEK)



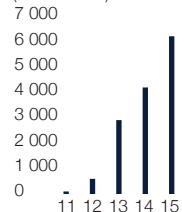
### Samhälle

Vårt viktigaste bidrag till samhället är att utveckla och leverera skräddarsydda lösningar som driver effektivitet och lönsamhet i värdekedjan.

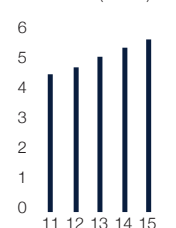
Sysselsättning, utbildning av medarbetare och investeringar i FoU är andra exempel på hur Scania skapar värde för samhället i stort.

Detta gagnar ekonomierna i de olika lokalsamhällen där vi verkar samt stärker medarbetarnas kompetens och erfarenhet. Dessutom bidrar koldioxidsnåla lösningar till att minska transporterens negativa miljöpåverkan.

Försäljning Ecolution by Scania-kontrakt, ackumulerat 2011-2015 (antal fordon)



FoU-kostnader 2011-2015 (MSEK)



Hållbarhet är ett mångfacetterat begrepp. Scania strävar efter att alla delar av verksamheten i varje skede ska hålla en hög social, etisk och miljömässig kvalitet. Scania följer grundligt upp hållbarhetsarbetet och strävar efter ständiga förbättringar i linje med våra kärnvärden.

# SÅ HÄR ARBETAR SCANIA

## HÅLLBARHET I PROCESSERNA

Minskat slöseri är en del av Scanias arv, och ett av de viktigaste fundamenten för våra kärnvärden och vår strategi. Med utgångspunkt i våra kärnvärden och vår förbättringsfilosofi granskar vi våra strategier för att minska miljöpåverkan både externt och internt, och för att säkerställa att våra etiska principer följs. Välförankrade processer, tydliga riktlinjer och kompetensutveckling hjälper våra medarbetare i deras dagliga arbete. Våra skräddarsydda lösningar ökar effektiviteten och lönsamheten för våra kunder och för deras kunder genom hela den logistiska värdekedjan och skapar på så sätt värde för samhället. Att arbeta för en hög nivå av social, etisk och miljömässig kvalitet ligger väl i linje med Scanias övriga kvalitetsarbete och mångåriga engagemang i förbättringsarbete. Vårt arbetssätt tar sin grund i sunda riktlinjer och ledningssystem, tydliga mål och vägvisare samt engagerade medarbetare som förverkligar företagets vision.

## INKÖSPROCESSER

Scania arbetar funktionellt gränsöverskridande med inköp på global nivå. Genom att fastställa höga normer för kvalitet och uppfyllande av etiska principer, begränsar Scania sin riskexponering. En majoritet av inköpen görs från leverantörer i Sverige, Tyskland och andra EU-länder. Samtidigt ökar inköpen i Indien och Kina i takt med att Scanias verksamhet växer globalt. Scania arbetar därför systematiskt med att säkerställa att de höga standarderna upprätthålls av alla våra partners. Under 2015 kompletterades Scanias ledningshandbok med detaljerade riktlinjer för inköpsprocessen, och alla delar av Scania följer nu samma processer. Medarbetare som deltar i inköpsprocessen har utbildats i de nya principerna.

## Höga kvalitetskrav på leverantörer

Scania har noggrant specificerade krav på alla leverantörer. Nya leverantörer granskas så att de uppfyller våra krav på kvalitet och etiska principer, och befintliga leverantörer utvärderas regelbundet. I regioner där det är svårare att hitta leverantörer som uppfyller kraven, exempelvis Indien, har Scania startat kvalificeringsprogram och gör investeringar för att utveckla leverantörer.

Genom att bygga långsiktiga relationer med leverantörer, arbetar Scania för hållbara lösningar i hela värdekedjan. Alla leverantörer måste uppfylla våra kvalitetskrav och är anmodade att kräva detsamma av sina egna leverantörer. Våra leverantörer måste bekräfta att de lever upp till vår standard och alla potentiella leverantörer behandlas på samma sätt för att främja konkurrens.

## Partnerskap förbättrar effektivitet

Samarbete med ett stort antal aktörer förbättrar effektiviteten. Scania arbetar nära tillsammans med kunder, leverantörer och andra fordonstillverkare. Genom medlemskapet i CSR Europe Automotive Working Group (EAWG) arbetar Scania med andra fordonsföretag för att förbättra hållbarheten i hela värdekedjan. Branschens värdekedja är komplex, och samarbete med andra aktörer sparar resurser och sänder ett tydligt budskap till leverantörerna. En del av detta samarbete handlar om att öka antalet leverantörer som uppfyller kraven på hållbarhet och etiska principer. EAWG erbjuder stöd i processen att utveckla samarbetspartners och med att utbilda leverantörer i utvalda länder.

## Krav på lägre koldioxidutsläpp

Minskad miljöpåverkan är en viktig del av Scanias kunderbjudande. I vår branschledande roll strävar vi efter att minska koldioxidutsläppen från våra inkommande transporter (se sidan 29, smarta transporter). För att nå det målet arbetar vi nära tillsammans med våra leverantörer, och kräver att de varje år minskar koldioxidutsläppen och erbjuder alternativa bränslen och transportlösningar. Vi kräver för närvarande att alla nya transportörer minst uppfyller Euro 5-normerna.

## ANSVARSTAGANDE I FÖRSÄLJNINGSKEDJAN

Vårt ansvar sträcker sig även framåt i värdekedjan. I vår handbok för återförsäljare, The Scania Dealer Operating Standard, ställer vi strikta krav på våra distributörer och återförsäljare. Scania tillhandahåller support och kontrollerar regelbundet att handboken följs för att säkerställa att våra höga krav på kvalitet, miljö och ansvarsfullt företagande uppfylls. Under 2015 har vi intensifierat arbetet med att integrera miljöhänsyn, mänskliga rättigheter och anti-korruption i säljprocesserna. Våra säljare utbildas och kommer löpande att få de verktyg som behövs för att kunna hantera komplexa miljöer under de kommande åren.

## EFFEKTIV RESURSHANTERING I PRODUKTIONEN

Scania ska föregå med gott exempel och säkerställa att vi kontinuerligt och strategiskt arbetar för att använda våra resurser på ett effektivt sätt i produktionen. Våra fem långsiktiga prioriteringar tjänar som riktlinjer i arbetet för att minska vår miljöpåverkan:

- Effektiv användning av energi och vatten i våra anläggningar och verksamheter.
- Minska användning av råvaror och kemikalier.
- Minska utsläpp till luft och vatten.
- Öka återanvändning och minska slöseri.
- Minska riskerna för olyckor och utsläpp och hantera incidenter effektivt.

### Effektiv energiförbrukning

Scania arbetar kontinuerligt mot sitt mål att halvera energiförbrukningen per producerat fordon 2020 jämfört med basåret 2010. 2015 var produktionsvolymen något lägre än föregående år, främst på grund av en minskning av Scantias tillverkningsvolym i Latinamerika. Det ledde till en minskad total energiförbrukning med 3 procent, men en ökning i förhållande till antalet tillverkade bilar, 8,1 MWh per fordon.

Scantias produktionsanläggningar använder den så kallade Kaizenmetoden inom ramen för SPS för att identifiera och eliminera energiförluster. Kaizen innebär aktiviteter som kontinuerligt förbättrar funktioner och ökar engagemanget hos medarbetare.

För att nå målet behöver vi fortsätta fokusera på förändrade metoder och investeringar i resursnål utrustning, samt öka produktionsvolymen.

## Koldioxidutsläpp

Nästan all växthusgas som avges från vår verksamhet är koldioxid som kommer från direkt och indirekt energianvändning. 2015 var Scantias koldioxidutsläpp från industriell verksamhet 81 700 ton, samma nivå som 2010 men med en ökad produktionsvolym på 17 procent. Det innebär en minskning med 15 procent per fordon till 1,03 ton koldioxid per fordon.

### Vatten

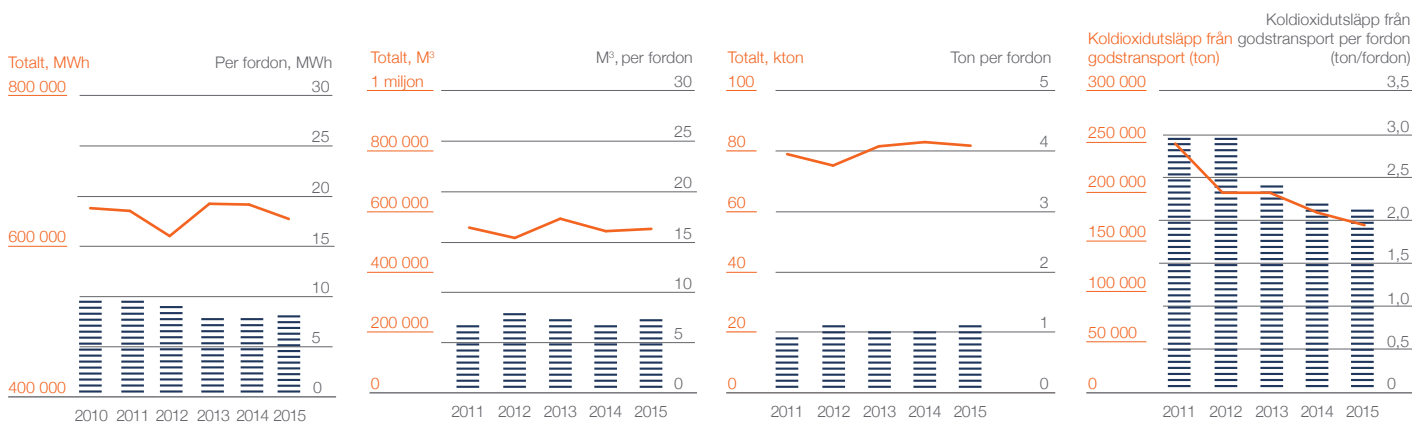
Scania ser över sina produktionsanläggningar för att identifiera effekter i områden med begränsade vattenresurser. Med undantag av Latinamerika har Scania ingen produktion i områden där tillgången på vatten är begränsad. Den största delen av Scantias vattenförbrukning – cirka 80 procent – är det vatten som används av medarbetarna. Vattenförbrukningen per tillverkat fordon ökade med 5 procent till 6,8 m<sup>3</sup>/fordon under 2015 på grund av lägre produktions-volym. I ett längre perspektiv har vattenförbrukningen per fordon minskat med 11 procent sedan 2010.

### Kemikalier

Scania prioriterar att minska användningen av miljöfarliga kemikalier och att arbeta ansvarsfullt med hanteringen av kemikalier. Idag krävs dessa kemikalier för att uppfylla de komplexa tekniska behoven i moderna fordon, och de används för närvarande både i produktion och vid service. Scantias miljöpolicy understryker försiktighetsprincipen, vilket är särskilt relevant för hanteringen av kemikalier.

## ENERGIFÖRBRUKNINGEN I DEN INDUSTRIELLA VERKSAMHETEN

Scantias samtliga indikatorer är anpassade till antal tillverkade fordon. Prestandadata täcker alla industriella verksamheter.



### Energi

Energianvändningen per producerat fordon har minskat med 17 procent sedan 2010.

### Vatten

De flesta produktionsprocesser har slutna system och industriellt avloppsvatten behandlas innan det lämnar anläggningen. Endast mindre mängder går direkt till det allmänna avloppssystemet, som avloppsvatten från kyltorn.

### Utsläpp av koldioxid ton/fordon

Nästan alla växthusgasutsläpp från vår verksamhet utgörs av koldioxid från både direkt och indirekt energianvändning.

### Transportrelaterade direkta koldioxidutsläpp

Lägre produktionsvolym i Latinamerika resulterade i en minskning av utsläppen från inkommande flöden i Latinamerika och utsläpp vid transporter till Latinamerika. Utsläppsnivåerna för inkommande transporter till Europa ligger på samma nivå som 2014, samtidigt som vi transporterade 9 procent mer varor under 2015 jämfört med 2014.

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. Gradvis implementeras dessutom Volkswagen Gruppens styrdokument.

# BOLAGSSTYRNING

## Styrdokument i Scania

De viktigaste styrande dokumenten inom Scania är:

- Styrelsens arbetsordning, inklusive instruktionen till den verkställande direktören och riktlinjer för väsentliga rapporteringsprocesser inom Scania
- Revisionskommitténs och ersättningskommitténs arbetsordning
- How Scania is Managed (Så styrs Scania)
- Corporate Governance Manual (Scanias ledningshandbok)
- Scania Financial Manual (Scanias finansiella styrnings- och rapporteringshandbok)

## Tillämpning

Denna rapport är upprättad i enlighet med Årsredovisningslagen 6 kapitlet § 7.

## AKTIEÄGARNA

Ägare till Scania som innehar mer än 10 procent av rösterna var per den 31 november 2015, Volkswagen AG och dess dotterföretag MAN SE. Volkswagen AG innehar ca 82,63 procent av aktierna i Scania AB och MAN SE innehar ca 17,37 procent av aktierna i Scania AB. Volkswagen-koncernen äger således direkt eller indirekt 100 procent av aktierna i Scania och kontrollerar därmed direkt eller indirekt samtliga röster i Scania.

## Bolagsstämman

Aktieägarnas rätt att besluta i Scanias angelägenheter utövas ytterst vid bolagsstämman. Enligt aktiebolagslagen ska svenska aktiebolag senast inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår hålla en ordinarie bolagsstämma där styrelsen ska lägga fram årsredovisningen och revisionsberättelsen. Denna bolagsstämma benämns ”årsstämma”. Inom Scania hålls årsstämman normalt under april/maj månad. Kallelse till årsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska ske tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman.

I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scanias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning genom val. 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. Varken bolagsstämman eller en extra bolagsstämma har under 2015 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 Scanias strategi och affärsverksamhet.

Enligt respektive bolagsordning ska styrelsen bestå av minst tre och högst tio ledamöter samt högst två suppleanter, förutom de ledamöter som enligt svensk lag utses av annan än bolagsstämman. Ledamöterna väljs årligen på årsstämman för perioden fram till och med slutet av nästkommande årsstämma.

Scanias styrelse består av åtta valda styrelseledamöter och inga suppleanter. Dessa var vid slutet av 2015:

Helmut Aurenz  
Annika Falkengren  
Matthias Gründler  
Per Hallberg  
Marcus S Plöch  
Christian Porsche  
Andreas Renschler  
Peter Wallenberg Jr

Andreas Renschler är styrelsens ordförande. Dessutom har fackföreningarna inom Scania utsett två ordinarie styrelseledamöter och två suppleanter för dem. Dessa var för år 2015:

Johan Järvklo  
Lisa Lorentzon  
Mikael Johansson, suppleant  
Mari Carlquist, suppleant

### Instruktion till verkställande direktören

I instruktionen till Scantias verkställande direktör anger styrelsen dennes uppgifter och befogenheter. Till instruktionen hör riktlinjer för investeringar, finansiering, ekonomisk rapportering och extern kommunikation.

### Styrelsekommittéer

Styrelsen har för närvarande två kommittéer: ersättningskommittén och revisionskommittén. Styrelsen utser kommittéernas ledamöter inom sig. Ersättningskommittén behandlar frågor om ersättningsprinciper och incitamentsprogram. Den bereder också beslut som rör den verkställande direktörens och den verkställande ledningens anställningsvillkor. Revisionskommittén behandlar och kontrollerar frågor avseende administrativa processer, refinansiering, treasuryverksamhet, riskkontroll och controllerorganisationen. 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 ska också ta emot och behandla klagomål avseende redovisning, internkontroll eller revision i bolaget.

Ersättningskommittén föreligger endast inom Scania AB, medan revisionskommittén är identisk och gemensam för Scania CV AB.

### Revisorer

I Scania väljs de oberoende revisorerna årligen av aktieägarna på årsstämman, för en period till slutet av nästföljande räkenskapsårs 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.

### BOLAGETS LEDNING

Beslutsstrukturen och ledningen av Scania beskrivs i det interna styrdokumentet "How Scania is Managed". Det redogör även för bland annat Scantias policies avseende kvalitet, anställning och anställda, miljö och hållbarhetsfrågor, konkurrensmetoder och etik.

För koncernen gäller även de principer och regler som framgår av styrdokumentet "Scania Financial Manual". Finansiella, kommersiella samt legala risker och skatterisker rapporteras regelbundet till revisionskommittén.

Bolagen inom Scaniakoncernen arbetar dessutom i enlighet med de principer som är fastlagda i Scantias "Corporate Governance Manual". Huvudansvaret för dotterföretagens verksamhet, att uppsatta lönsamhetsmål uppnås och att Scantias interna regler och principer följs vilar på respektive dotterföretags styrelse.

Alla chefer inom bolaget ansvarar för att arbeta och kommunicera i enlighet med bolagets strategi. På det årliga ledningsmötet "Top Management Meeting" kommunicerar den verkställande ledningen Scaniakoncernens strategiska inriktning. Denna är även sammanställd i kortfattade dokument (sk "enbladare") som finns tillgängliga för de anställda. Den strategiska inriktningen utgör grunden för Scaniakoncernens affärs- och verksamhetsplaner.

### Verkställande direktören

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

### Verkställande ledningen (Executive Board)

Vid den verkställande direktörens sida finns den verkställande ledningen (Executive Board). Den beslutar gemensamt, i enlighet med de riktlinjer som beslutats av styrelsen i instruktionen om arbetsfördelning mellan styrelsen och verkställande direktören, 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 ledningens strategiska möten äger rum en gång varje månad. Strategierna summeras ur ett globalt perspektiv och uppdateras med hänsyn till marknadsutvecklingen.

### Ledningsenheterna

Cheferna för ledningsenheterna ansvarar inför den verkställande ledningen inom sina respektive ansvarsområden för att rätt åtgärder vidtas utifrån beslutade strategier. Varje ledningsenhet rapporterar till en av ledamöterna i den verkställande ledningen. Cheferna för ledningsenheterna har också ett generellt ansvar för frågor som påverkar hela företaget och stöder verkställande direktören och verkställande ledningen i deras arbete.

De medlemmar av verkställande ledningen och flertalet av cheferna för ledningsenheterna, som inte är förhindrade av andra åtaganden, träffas även vid ett kort möte en gång varje normal arbetsvecka.

### **Intern kontroll av den finansiella rapporteringen**

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

#### **Kontrollmiljö**

Basen 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. Organisation, beslutsvägar, befogenheter och ansvar dokumenteras och kommuniceras i styrande dokument såsom interna policies, manualer och koder. I basen för den interna kontrollen ingår också koncerngemensamma redovisnings- och rapporteringsinstruktioner, instruktioner för befogenheter och attesträtter samt manualer. Koncernrapporteringsystemet för integrerad finansiell och operationell information är också det en central del av kontrollmiljön och den interna kontrollen. Genom integrerad rapportering av finansiell och operativ information tryggas en god verksamhetsförankring av den externa finansiella rapporteringen. Rapporteringen omfattar utöver utfallsinformation även kvartalsvis rullande prognosinformation. Corporate Control ansvarar för fortlöpande uppdatering av redovisnings- och rapporteringsinstruktioner med beaktande av externa och interna krav.

#### **Riskbedömning och kontrollaktiviteter**

Riskhantering och riskbedömning är en integrerad del i verksamhetens styr- och beslutsprocesser. De riskområden som identifierats avseende den finansiella rapporteringen hanteras och kontrolleras via Scantias controllerorganisation.

Controllerorganisationen, liksom det finansiella ansvaret, följer bolagets organisations- och ansvarsstruktur. 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 siffermaterial och verksamhetskommentarer.

### **Information och kommunikation**

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

#### **Uppföljning**

Scania följer upp efterlevnaden av tidigare beskrivna styrande dokument samt effektiviteten i kontrollstrukturen. Uppföljning och utvärdering utförs av bolagets centrala controllerfunktioner inom såväl den industriella verksamheten som samtliga försäljnings- och finansbolag. Under 2015 har bolaget vid kontroll och granskningsaktiviteter prioriterat områden och processer med stora flöden och värden samt utvalda operativa risker. Kontroll av efterlevnaden av Scania Corporate Governance Manual och Scania Financial Manual har också fortsatt utgjort prioriterade områden liksom enheter som genomgår förändring.

Styrelsens revisionskommitté får inför varje möte en internkontrollrapport för genomgång. Rapporten är utfärdad av Group Internal Audit, vars huvudsakliga uppgift är att övervaka och granska den interna kontrollen över bolagets finansiella rapportering. Funktionens oberoende säkerställs genom dess rapportering till revisionskommittén.

Styrelsen erhåller månatligen ekonomisk rapportering med undantag för januari och juli månad. Denna ekonomiska information utökas innehållsmässigt inför delårsrapporterna, vilka alltid föregås av ett styrelsemöte där styrelsen godkänner rapporten.

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.



Den globala BNP-tillväxten under 2015 fortsatte att ligga under det långsiktiga genomsnittet. Samtidigt har ekonomierna i Brasilien och Ryssland krympt avsevärt. Återhämtningen i Europa fick fortsatt stöd av en svag euro och låga räntor. Scania stärkte sin position på den europeiska marknaden och lyckades öka marknadsandelarna för både lastbilar och bussar. Serviceintäkterna var återigen på all-time high.

# MARKNADSTRENDER 2015

## FORDON OCH TJÄNSTER

Scanias fordonsleveranser under 2015 var något lägre än 2014. Lastbilsleveranserna minskade med 4 procent till sammanlagt 69 762 enheter medan antalet bussar i princip var oförändrat jämfört med 2014 och uppgick till 6 799 enheter. Efterfrågan på service och tjänster ökade på alla marknader. Leveranserna av motorer ökade med 2 procent till 8 485 enheter och försäljningen av tjänster ökade med 9 procent till 20 585 miljoner kronor, den högsta nivån någonsin.

### Lastbilsmarknaden i Europa

Den ekonomiska tillväxten i Europa fortsatte under 2015. Den totala marknaden för tunga lastbilar i 26 av EU:s medlemsländer (alla EU-länder med undantag för Bulgarien och Malta) samt Norge och Schweiz ökade med 19 procent till cirka 266 700 enheter under 2015, jämfört med cirka 224 800 lastbilar under 2014. Som ett resultat av de stora leveranserna av lastbilar i Europa under 2005–2008, följt av lägre nivåer de senaste åren, har lastbilsflottans genomsnittsalder varit ganska hög. Det gynnade i viss mån efterfrågan i Europa under 2015, vilket också en allmänt högre ekonomisk aktivitet gjorde.

### Högre marknadsandel

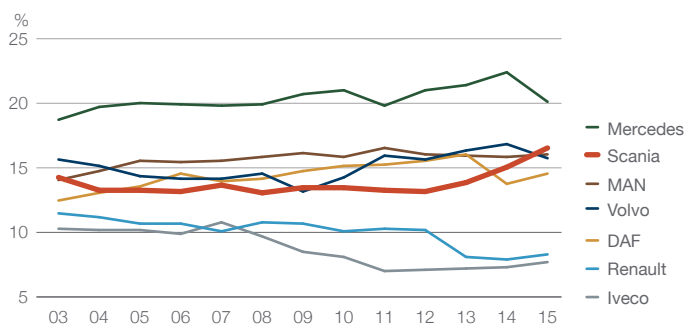
Scania ökade sin marknadsandel i Europa under 2015. Tack vare den tidiga introduktionen av Euro 6-fordon har Scania omfattande erfarenhet av två olika motorgenerationer. Scania har även fått ett brett erkännande för sin låga bränsleförbrukning. Scanias erbjudanden inom alternativa bränslen är de mest omfattande i branschen. Registreringar av Scania-lastbilar steg till cirka 43 900 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 16,5 (15,1) procent.

### Vikande ekonomi i Latinamerika

Brasilien har under 2015 upplevt en kraftig recession med inbromsande ekonomisk aktivitet. Tidigare subventioner för lastbilsinvesteringar minskades avsevärt redan 2014 och fortsatte att begränsas under 2015. I Brasilien uppgick registreringarna av Scania-lastbilar till cirka 5 222 enheter, motsvarande en marknadsandel på cirka 12,6 (15,3) procent. Efterfrågan var stark på andra latinamerikanska marknader, som Peru, Chile och Argentina.

## Marknadsandel

Lastbilar över 16 ton, 26 EU-länder plus Norge och Schweiz (alla EU-länder utom Bulgarien och Malta).



Scania ökade sin marknadsandel för tredje året i följd. Scanias största konkurrenter är andra västerländska tillverkare. När det gäller lastbilar konkurrerar Scania med DAF, Iveco, MAN, Mercedes, Renault och Volvo.

# 16,5%

Scanias marknadsandel i Europa baserat på lastbilsregistreringar 2015

# 43 900

Antal registrerade Scania-lastbilar i Europa 2015

# MSEK 20 585

Serviceintäkter 2015

### **Möjligheter på tillväxtmarknader**

Orderingången i Asien 2015 var lägre än under föregående år, främst på grund av färre order från Mellanöstern. Scania upplevde dock en väsentlig ökning av lastbilsförsäljningen till Turkiet inför övergången till Euro 6 under 2016. Totala leveranserna till Asien minskade med 39 procent till 8 349 lastbilar.

I Eurasien, där Ryssland är den största marknaden, drabbades efterfrågan kraftigt av den ekonomiska krisen och Scantias lastbilsleveranser minskade till 2 583 enheter under 2015. Med den geopolitiska turbulensen är utsikterna för regionen osäker.

Leveranserna till Afrika och Oceanien steg med 12 procent under året, främst tack vare ökad försäljning i Sydafrika.

### **Busmarknaden**

Scantias leveranser av bussar under 2015 uppgick till 6 799 enheter, ungefär som under 2014. Jämfört med 2014 har dock Scantias leveranser i Europa ökat under 2015 med 41 procent. Leveranserna ökade i Asien men minskade i Afrika och Oceanien. Under andra kvartalet 2015 presenterades nya Scania Interlink-serien med låga, medelhöga och höga bussar. Scania har även under året levererat sin hybridstadsbuss till kunder i Danmark, Norge och Sverige.

Inom bussegmentet är Scantias främsta konkurrenter Irisbus, MAN, Mercedes, Neoplan, Setra och Volvo.

### **All-time high för industri- och marinmotorer**

Efterfrågan ökade under 2015 och Scantias leveranser var all-time high. Scania har ett antal viktiga avtal med OEM-företag som Doosan, Atlas Copco och Terex. Under 2015 etablerades ytterligare partnerskap med Oshkosh Corporation för leverans av motorer till flygplatsfordon och med Hyundai Heavy Industries för motorer till grävmaskiner och hjullastare. Leveranserna av motorer ökade med 2 procent till 8 485 enheter. Inledningsvis var motorleveranserna för strömförsörjning till Brasilien höga, men sjönk därefter på grund av Brasiliens ekonomiska kris. Scantias leveranser till marina tillämpningar utvecklades starkt i Asien.

### **Framgångar inom tjänsteverksamheten**

Efterfrågan på service var god under året på de flesta marknader, både i och utanför Europa. Under senare år har Scania ökat sina fordonsleveranser på många tillväxtmarknader i Asien och Latinamerika, och man har också utökat sin servicekapacitet och stärkt sina erbjudanden på dess marknader. Det har haft en positiv effekt på efterfrågan på service. Serviceintäkterna steg med 9 procent till en rekordnivå på 20 585 miljoner kronor. I lokal valuta var uppgången 6 procent. Efterfrågan på service- och reparationstjänster är mer stabil över en konjunkturcykel än efterfrågan på nya fordon. Det beror på att transportörerna kan välja att skjuta upp nya investeringar, men inte i samma utsträckning kan undvika reparationer och service.

### **FINANSIELLA TJÄNSTER**

Kundlåneportföljen ökade under året med 0,9 miljarder kronor till 56,5 miljarder kronor. I lokala valutor ökade portföljen med 4,3 miljarder kronor, med 8 procent. Scantias andel med finansierade fordon ökade från 37 procent till 42 procent. Efterfrågan på försäkringslösningar ökade också. Huvuddelen av portföljen utgörs av kunder på de europeiska marknaderna. Finansieringsportföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på kundkategori, storlek, bransch samt fordonsapplikationer. En konservativ kreditpolicy och en refinansiering som matchar upplåning och utlåning medför låg risk för Scania.

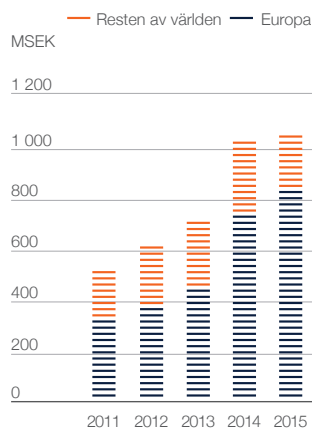
En viktig anledning till ökningen av Scantias finansieringsvolym är det nära samarbetet mellan Financial Services och Scantias försäljningsorganisation. Samarbetet möjliggör för båda verksamheterna att dra nytta av varandras kunskap om kunderna och deras verksamhet.

Erfarenheten visar att märkeslojaliteten är högre bland kunder som har finansierings-, försäkrings- och underhållskontrakt med Scania.

---

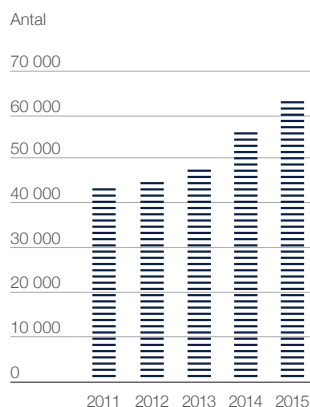
En viktig anledning till ökningen av Scantias finansieringsvolym är det nära samarbetet mellan Financial Services och Scantias försäljningsorganisation.

---



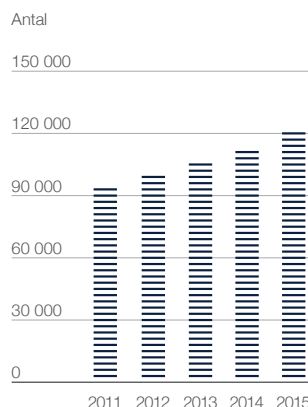
### Rörelseresultat Finansiella tjänster

Rörelseresultatet ökade till rekordhöga 1 040 miljoner kronor. En större genomsnittlig portfölj, högre marginaler och endast svag ökning av osäkra fordringar har haft positiv effekt.



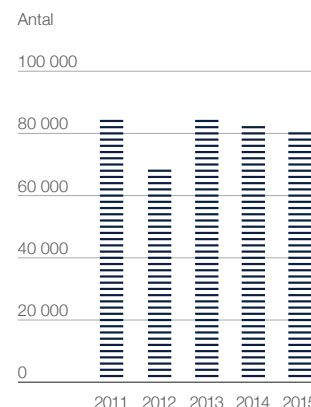
### Försäkringslösningar

Efterfrågan på Scantias försäkringslösningar ökade under 2015. Effektiv skadereglering och snabba reparationer i Scantias eget servicenät är kärnan i erbjudandet.



### Finansieringskontrakt

Kunderna väljer allt oftare Scania som långsiktig partner för fordonsfinansiering.



### Tillverkade fordon

Under 2015 producerade Scania 79 350 fordon (82 208). Kvaliteten och leveransprecisionen förbättrades.

### Rekordhöga resultat

Rörelseresultatet ökade till rekordhöga 1 040 miljoner kronor. En större genomsnittlig portfölj, högre marginaler och endast svag ökning av osäkra fordringar har haft positiv effekt.

### PRODUKTION OCH MILJÖ

Den höga efterfrågan på lastbilar i Europa återspeglades i rekordhöga produktionsnivåer vid Scantias europeiska anläggningar. På grund av sjunkande efterfrågan, främst i Brasilien, påverkades produktionen vid anläggningen i São Bernardo do Campo, men tack vare sitt gemensamma globala tillverkningskoncept kunde Scania använda överkapaciteten för leveranser till andra marknader.

Kortare ledtider, högre kvalitet och leveransprecision var i fokus, och alla dessa parametrar förbättrades. I chassimonteringen infördes förebyggande riskberedskap i realtid för att upprätthålla kvaliteten. Fordonskvaliteten nådde toppnoteringar, såväl internt som i kundundersökningar.

Scania har utökat sin tekniska kapacitet till 120 000 fordon från 100 000. Arbetet med att säkerställa flexibilitet att möta kortsiktiga fluktuationer i efterfrågan fortsätter när Scania utökar sin kapacitet. Under 2015 producerade Scania 79 350 fordon (82 208).

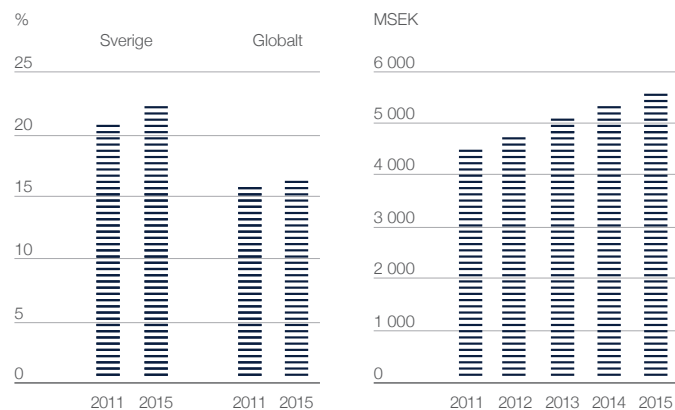
Miljöprestanda för Scantias produktionsenheter stärks fortlöpande. Scania Production System (SPS) är ett kraftfullt instrument för att minska förbrukningen av energi, vatten och kemikalier. Scania fokuserar speciellt på miljöeffekterna av transporter, både vad gäller inkommande komponenter och andra artiklar från leverantörer, och för utgående delar och fordon. Hittills har resultaten varit mycket uppmuntrande.

### MEDARBETARE

Att säkerställa att alla medarbetare, oavsett anställningsform, känner engagemang och intresse för sitt arbete är en viktig uppgift för ledare på alla nivåer i organisationen. Oavsett vad de arbetar med, eller var i världen de arbetar, ska de som arbetar på Scania kunna trivas och må bra. Scantias systematiska arbete med att följa upp medarbetarnas arbetsglädje utvecklades under 2015 med en enda gemensam undersökning.

Scania är övertygat om att arbetsgrupper som återspeglar mångfalden i kön, etnicitet och bakgrund, är nyckeln till framgång och strävar därför att jobba för en mer diversifierad arbetsstyrka inom alla delar av verksamheten.

Frågor som rör välbefinnande, arbetsmiljö, säkerhet och hälsa har hög prioritet. Alla chefer och medarbetare inom produktionen görs delaktiga i utvecklingen av arbetsmetoder. På så sätt har Scania långsiktigt kunnat minska personalomsättningen och hålla frisknärvaron på en hög, stabil nivå samtidigt som produktionen ökat. Dessa principer, som utvecklats under många år vid Scantias produktionsanläggningar, har anpassats och införs även i andra delar av företaget. Antalet anställda i Scania ökade till 44 409 i slutet av 2015 jämfört med 42 129 vid samma tid 2014.



#### Andel kvinnliga chefer

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

#### FoU-kostnader

Scania har upprätthållit en hög nivå av investeringar för att stärka produktportföljen under de kommande åren.

## FORSKNING OCH UTVECKLING

Scantias forskning och utveckling strävar efter att förbättra produktiviteten och lönsamheten i kundernas verksamhet. Låg bränsleförbrukning, hög tillgänglighet och låga servicekostnader kombinerat med bra prestanda och hög kvalitet utgör grunden. Scania investerar stora resurser i forskning och utveckling, en verksamhet som är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje med cirka 3 500 anställda. Under 2015 uppgick forsknings- och utvecklingskostnaderna till 5 573 miljoner kronor (5 304), vilket motsvarar 5,9 procent av nettoomsättningen.

Risker är ett naturligt inslag i affärsverksamhet och företagande. Det tillhör det dagliga arbetet i Scania att hantera risker, att förhindra att risker drabbar bolaget och att begränsa effekten av de skador som kan uppstå. Olika risker kan negativt påverka Scania med direkta effekter på affärsverksamheten och på företagets rykte.

# RISKER OCH RISKHANTERING

Scania är ett av de ledande företagen inom branschen för tunga fordon. Detta leder till höga förväntningar från samtliga intressenter, inte minst kunder, på Scania som företag och dess produkter och tjänster. Händelser och beteenden som skulle kunna påverka företagets varumärke och förtroende negativt är viktiga att bevaka och minimera.

Scanias starka företagskultur baseras på etablerade värderingar, principer och metoder och är grunden för företagets arbete med att hantera risker. Scanias styrelse ansvarar inför ägarna för bolagets riskhantering. Företaget rapporterar löpande i riskfrågor till styrelsen och till styrelsens revisionskommitté.

## STRATEGISKA RISKER

### Företagsstyrnings- och policyrisker

Verkställande ledningen har huvudansvaret för hantering av företagsstyrnings- och policyrisker. Alla enheter inom företaget arbetar enligt ett ledningssystem, som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policies och är väl dokumenterat. Snabb spridning av ändamålsenlig information säkerställs via bolagets ledningsstrukturer och ledningsprocesser. Ledningssystemen förbättras kontinuerligt både genom det dagliga arbetet och genom regelbunden översyn, utförd såväl internt som av tredje part.

### Affärsutvecklingsrisker

Risker förknippade med affärsutveckling och långsiktig planering hanteras främst genom Scanias tvärfunktionella mötesstruktur för beslut av strategisk och taktisk karaktär samt genom en etablerad årlig process för Scanias strategiplan. Denna diskuteras och ifrågasätts i alla delar av företaget utifrån externa och interna överväganden. Samtliga enheter och nivåer i företaget är involverade i strategiprocessen.

Såväl den tvärfunktionella mötesstrukturen som strategiprocessen är sedan länge etablerade och utvecklas kontinuerligt.

Risker att förbise hot och möjligheter, att suboptimera verksamheter inom företaget och att fatta felaktiga beslut minimeras därmed, samtidigt som risken för otydlighet och osäkerhet kring företagets strategi och affärsutveckling hanteras på ett systematiskt sätt.

Forsknings- och utvecklingsprojekt revideras löpande utifrån varje projekts bedömda tekniska och kommersiella relevans.

## OPERATIVA RISKER

### Marknadsrisker

Efterfrågan på Scanias produkter styrs primärt av transportbehov och när det gäller fordon även ett visst ersättningsbehov för att upprätthålla en hög tillgänglighet och låga livscykelkostnader för fordonen.

Svängningar på världens finansiella marknader får i större eller mindre omfattning en påverkan på den reala ekonomins konjunkturcykler och därmed på efterfrågan på Scanias produkter. Eftersom kommersiella fordon är en investeringsvara påverkas efterfrågan inte bara av behov utan också av tillgång och pris på kapital. Marknader kan temporärt avstanna och lokala valutor deprecieras. Statusen för ett lands offentliga finanser och fiskala åtstramningar kan påverka efterfrågan på våra produkter negativt. Efterfrågan på serviceprodukter påverkas i mindre grad än efterfrågan på fordon av svängningar i konjunkturen.

Genom en väl diversifierad försäljning i mer än 100 länder begränsas effekten av en enskild marknads nedgång. På enskilda marknader kan väsentliga ändringar i spelreglerna ske såsom införande eller höjning av tullar och skatter, införande eller upphörande av stimulansåtgärder samt ändrade krav på fordonsspecifikationer. Införande av sanktioner mot vissa länder kan reducera möjligheterna att få avsättning för Scanias produkter. Vidare kan brister i länders legala system väsentligt försämra förutsättningarna för Scanias verksamhet och försäljning. Scania bevakar alla marknader löpande för att tidigt uppfatta varningssignaler och för att kunna vidta åtgärder och förändringar i sin marknadsstrategi.

### Risker i distributörsledet

På de stora marknaderna är distributörerna till övervägande del ägda av Scania. Utöver volymrisker som är förknippade med marknadsriskerna ovan finns det i distributörsledet affärsrisker för kontrakterade servicetjänster av olika slag samt restvärdeåtaganden och begagnatpriser för fordon. Reparations- och underhållsavtal utgör en viktig del av distributörernas verksamhet och bidrar till hög tillgänglighet för kunden och en god beläggning i verkstäderna samt högre kundlojalitet. Avtalen är ofta kopplade till förutbestämda priser. Således uppstår både pris- och handhavanderisker.

## RISKER OCH RISKHANTERING

Restvärdeåtaganden och inbytesaffärer leder till att stora volymer av begagnade lastbilar och bussar hanteras i organisationen. Priser och avsättning kan variera med konjunkturen. Scantias höga grad av integration in i distributörsledet medför att det finns omfattande kunskap i företaget för att hantera dessa variationer.

Distributörerna har en kreditrisk gentemot sina kunder huvudsakligen för utförda verkstadstjänster och sålda reservdelar. Emellertid är kundstocken starkt spridd och risken på varje enskild kund därmed begränsad.

Operativa risker i distributörsledet detekteras och avhjälps med Scania Retail System (SRS), som är en anpassning för den kommersiella verksamheten av Scania Production System (SPS).

Oberoende distributörer kan drabbas av problem, som kan få en negativ effekt på Scantias verksamhet. Det kan bland annat avse bristande ledning och investeringsförmåga eller problem med generationsväxlingar i familjeföretag. Om problemen inte är övergående kan Scania byta distributör alternativt överta verksamheten. Scania håller löpande nära kontakt med sina oberoende distributörer för att tidigt uppfatta varningssignaler och kunna vidta åtgärder.

### Regleringsrisker inom Scantias verksamhet för finansiella tjänster

Scantias verksamhet omfattar förmedling av finansierings- och försäkringstjänster, som i många länder måste följa de finansiella tillsynsmyndigheternas regelverk. Om regelverket inte följs kan det leda till olika påföljder eller till att verksamhetstillståndet dras in.

Riskerna minskas med hjälp av specialiserade funktioner i relevanta enheter som övervakar och kontrollerar (riskhanterare, AML-ansvariga, efterlevnadsansvariga, internrevision).

### Produktionsrisker

Scania har en integrerad komponenttillverkning med två geografiska baser, Sverige och Brasilien/Argentina. Denna koncentration innebär viss risk, vilken dock motverkas av att företagets enhetliga, globala produktionssystem gör det möjligt att ta komponenter från vardera området. Enligt Scania Continuity Planning Principles ska beredskapen kontinuerligt hållas på en sådan nivå, att Scantias förmåga till leveransprecision mot kund inte påverkas negativt.

Scania har en gemensam riskhanteringsmodell, Business Interruption Study, med centralt ansvar för samordning och stöd till verksamhetsansvariga. Modellen vidareutvecklas kontinuerligt och beaktar även leverantörernas inverkan på Scantias leveransprecision. I Business Interruption Study identifieras, kvantifieras och hanteras potentiella avbrottsrisker. I detta ingår även att utvärdera alternativ, metod och ledtid för återgång till normal verksamhet.

Med resultatet av detta arbete som grund, utvecklas löpande en verksamhetsanpassad kontinuitetsplanering som en del av varje chefs ansvar. Utbildning och övning sker med berörda anställda och utförare av tjänster inom Scantias produktionsanläggningar.

Uppföljning sker genom kontrollsystem, rapporterings- och åtgärdsrutiner. Årlig avrapportering sker till ledningen för produktion och logistik.

Scantias Blue Rating Fire Safety är en standardiserad metod för att genomföra riskbesiktningar med fokus på fysiska risker och för att kunna presentera Scantias risk på återförsäkringsmarknaden. Årliga riskbesiktningar utförs på alla produktionsenheter och några enstaka Scaniaägda distributörer/verkstäder.

Scania Blue Rating – Safety, Health and Environment är en metod för att utvärdera och utveckla arbetet med säkerhet, hälsa och miljö på de industriella anläggningarna, se även under Hållbarhetsrisker.

Produktions- och kvalitetsrisker i verkstadsnätets serviceproduktion säkerställs genom kvalitetssystemet Scania Retail System samt certifieringen Dealer Operating Standard (DOS) samt Scania Code of Practice.

### Leverantörsrisker

Scania kontrollerar kontinuerligt, och vid nominering av nya avtal, att leverantörer uppfyller Scantias högt ställda krav på kvalitet, ekonomi, logistik, miljö och etik, vilket löpande avrapporteras till ledningen för Scantias inköpsfunktion.

Scantias leverantörer åtar sig att följa United Nations Global Compact, med avseende på hållbarhet i människorätts-, arbetsförhållande-, miljö- och korruptionsfrågor.

För att minimera effekterna av produktionsstopp eller finansiella problem hos leverantören eftersträvar Scania att arbeta med flera leverantörer för kritiska artiklar.

Scania säkerställer kontinuerligt kvalitet och leveransprecision på köpta artiklar. Daglig uppföljning sker med efterföljande prioritering och kategorisering av avvikelser. Vid upprepade avvikelser används en eskaleringsmodell för att höja fokus och snabbt komma tillbaka till normalläge.

Svängningarna på världens finansiella marknader riskerar även att i större eller mindre omfattning påverka Scantias leverantörer. Scania följer löpande upp leverantörernas finansiella status.

### Risk för naturkatastrofer

Förekomsten av naturkatastrofer är svåra att förutsäga. Detta gäller såväl frekvens som omfattning. För de egna verksamheter eller leverantörer som ligger inom de geografiska områden som återkommande drabbas, eller där risken av andra skäl kan bedömas förhöjd, ges risken för naturkatastrofer särskild uppmärksamhet vid såväl riskbedömningen som i kontinuitetsplaneringsprocessen.

### Personal- och kompetensförsörjning

För sin fortsatta framgång är Scania beroende av att attrahera och behålla motiverade medarbetare med rätt kompetens, så att verksamheten kan leverera efterfrågad kvalitet på produkter, service och tjänster. Några väsentliga risker som kan påverka leveranserna ur personal- och kompetensförsörjningsperspektiv är:

- Otillräcklig tillgång på rätt kompetens
- Bristande kompetens
- Felaktiga rekryteringar

Scania har strukturerade och etablerade arbetsmetoder för nära samarbete med ett flertal universitet och högskolor för att tillskapa och rekrytera spetskompetens. Scania driver ett gymnasium i Södertälje, Mälardalens Tekniska Gymnasium MTG, med ambitionen att erbjuda teknisk gymnasieutbildning av hög kvalitet med yrkesinriktning eller högskoleinriktning.

Enhetliga strukturer, gemensamma och samordnade metoder och verktyg för rekrytering samt tydliga kravprofiler till befattningar bidrar till att minimera risken för felrekryteringar.

Personalförsörjning och kompetensutveckling sker med hjälp av samordnad metodik. Därigenom åstadkoms kvalitetsssäkring och ständig förbättring av personalarbetet.

Utvecklingen följs kontinuerligt bland annat med nyckeltal för frisknärvaro, personalomsättning, åldersstruktur samt medarbetarnöjdhet och utvecklingssamtal. Vid behov genomförs riktade åtgärder.

### Informationsrisker

För Scania är det avgörande att ha en informationshantering som innebär att verksamheten kan dela och bearbeta information på ett effektivt och säkert sätt, såväl inom företaget som i samverkan med kunder, leverantörer och andra samarbetspartners. De huvudsakliga riskerna som kan påverka informationshanteringen är att:

- Avbrott sker i kritiska informationssystem oberoende av orsak
- Strategisk eller annan känslig information avslöjas för obehöriga
- Strategisk eller annan känslig information förändras eller förvanskas

Scania har en central enhet för informationssäkerhet som ansvarar för införande och uppföljning av Scantias policy för informationssäkerhet. Chefer har som del i sitt normala ansvar att kontrollera och godkänna risknivå inom sitt ansvarsområde samt att säkerställa att alla medarbetare är medvetna om sitt ansvar. Uppföljning sker såväl genom intern kontroll som kontroll utförd av tredje part.

### Hållbarhetsrisker

Med hållbarhetsrisker avses risker för icke önskvärda konsekvenser rörande miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik i den affärsverksamhet som Scania bedriver. Riskidentifiering och kontinuitetsplanering är en del av varje chefs ansvar och innefattar en verksamhetsanpassad planering.

Utbildning och övning sker med samtliga berörda medarbetare och utförare av tjänster inom Scantias anläggningar. Uppföljning sker genom kontrollsystem, rapporterings- och åtgärdsrutiner.

Vid Scantias produktionsanläggningar runt om i världen har inventering och riskbedömning av byggnader samt mark- och grundvattenföreningar genomförts.

Vid behov har kompletterande undersökningar och nödvändiga åtgärder vidtagits. Arbetet bedrivs i nära samarbete med den lokala eller regionala myndigheten.

Samtliga produktionsanläggningar har tillstånd enligt nationell lagstiftning. Utöver lagkrav och villkor i tillstånd kan det också finnas lokala krav och regler för verksamheten.

Vid en ökad produktion görs ansökan om nytt tillstånd för berörd verksamhet. För vissa av Scantias verksamheter krävs också en återkommande omprövning av tillståndet.

## RISKER OCH RISKHANTERING

Scania har antagit en standard för säkerhet, hälsa och miljö som innehåller 16 prioriterade områden. Inom Scanias produktion samt forskning och utveckling utvärderas arbetet med säkerhet, hälsa och miljö genom metoden Scania Blue Rating – Safety, Health & Environment. Uppföljningen sker utifrån ambitioner i Scanias miljö- och arbetsmiljöpolicy och målsättningar, lagkrav samt kraven i ISO 14001. Utifrån revisionsresultatet kan Scania identifiera förbättringsområden och sprida bra arbetssätt för att successivt förbättra verksamheternas arbetsmiljö och minska miljöpåverkan. Metoden är dessutom ett av verktygen för att förbättra arbetet med att undvika och minska risker både avseende arbetsmiljö och miljö.

Scanias arbete med värdegrunder samt Scania Code of Practice sätter en naturlig grund för en etisk och ansvarsfull inställning hos ledning och medarbetare till Scanias roll i samhället.

Vidare vägledning och stöd ges till de anställda genom manualer och utbildning. Särskilt fokus läggs på frågor som rör etik och mänskliga rättigheter på geografiskt komplexa platser och affärsområden.

Klimatförändringar utgör en global risk och Scania arbetar kontinuerligt för att minska påverkan från produkter och i den löpande verksamheten.

### Forsknings- och utvecklingsrisker

Forskning och produktutveckling sker i anslutning till produktionen och försäljnings- och marknadsorganisationen för att en hög kvalitet ska säkerställas på ett effektivt sätt.

### Ny lagstiftning

Förmågan att uppfylla kommande miljö- och säkerhetskrav på olika marknader är av stor betydelse för Scanias framtid. Detta gäller inte minst lagkrav för att reducera nivåer av förbifartsbuller, som träder i kraft successivt med start 2016 och koldioxidlagstiftning för tunga fordon inom EU, som förväntas träda i kraft 2018.

Andra viktiga kommande regleringar är förändrade nationella emissionslagkrav på flera av Scanias marknader.

För att tillfredsställa nya regleringar utnyttjar Scania sitt globala, modulariserade produktprogram och anpassar tekniken i sin framtida produktportfölj.

### Produktlanseringsrisker

Politiska beslut i syfte att påverka fordonsmarknaden i viss riktning, exempelvis av miljöskäl, genom skattelättnader och pålagor samt exempelvis regionala miljözonsregler kan leda till snabba förändringar i efterfrågan. Detta kan kräva tidigareläggning av introduktioner och ökade resurser för forskning och utveckling i ett tidigare stadium. Scania hanterar detta genom att integrera sin omvärldsbevakning i alla utvecklings- och introduktionsprojekt.

Arbetet sker tvärfunktionellt genom hela utvecklingstiden för att säkra att resultatet av alla funktioners omvärldsbevakning beaktas och att rätt prioriteringar görs i utvecklingsportföljen. I processen för produktlanseringar ingår att vid ett flertal tillfällen genomföra riskanalyser för att hantera denna typ av risker.

### Produktansvar

Scania har som mål att utveckla produkter som är pålitliga och säkra för användaren, allmänheten och miljön. Skulle emellertid en produkt visa tecken på sådana tekniska brister som skulle kunna skada personer eller egendom, hanteras detta av Scanias Product Liability Council. Detta organ avgör vilka tekniska lösningar som ska användas för att lösa problemet och vilka marknadsåtgärder som behövs. Vidare genomför Product Liability Council en översyn av de aktuella processerna för att säkerställa att problemet inte återkommer.

### Försäkringsbara risker

Scania arbetar kontinuerligt med identifiering, analys och hantering av försäkringsbara risker både på koncernnivå och lokal nivå.

En central enhet ansvarar för koncernens globala försäkringsportfölj. Sedvanliga koncernförsäkringar för att skydda koncernens transporter, tillgångar och skyldigheter arrangeras i enlighet med Scanias Corporate Governance Manual och Finance Policy. Lokala försäkringar placeras vid behov enligt lagar och standards i aktuellt land. Vid behov assisteras Scania av externa försäkringskonsultföretag för riskidentifiering och hantering. Placering av försäkring sker endast i välrenommerade försäkringsbolag vilkas finansiella styrka övervakas kontinuerligt.



Riskbesiktningar, med huvudsaklig inriktning på fysiska risker, utförs i flertalet fall varje år på alla produktionsenheter och på ett antal Scaniaägda distributörer/verkstäder enligt ett standardiserat system, Scania Blue Rating Fire Safety. Detta arbete upprätthåller en hög skadeförebyggande nivå och ett lågt skadeutfall.

## LEGALA RISKER

### Avtal och rättigheter

Scanias verksamhet innefattar en mångfald av immateriella licensavtal, patent och andra immateriella rättigheter.

Scania sluter även en mängd kommersiella och finansiella avtal, vilket är normalt för ett företag av Scanias omfång och art. Scanias verksamhet är inte beroende av något enskilt kommersiellt eller finansiellt avtal, patent, licensavtal eller liknande rättighet.

### Rättsprocesser

Scania berörs av en mängd rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. I detta inbegrips påstådda kontraktsbrott, bristande leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter eller påstådda brott mot gällande lagar och regleringar. Även om tvister av detta slag skulle avgöras på gynnsamt sätt utan negativa ekonomiska konsekvenser, kan de påverka Scanias anseende negativt. För mer information se not 2 sid 69.

### Handhavande av avtal, väsentliga rättigheter, legala risker samt riskrapportering

Handhavandet av avtal, väsentliga rättigheter och legala risker sker i den normala verksamheten. Scania har även infört ett system för legal riskrapportering, enligt vilket legala risker definieras och rapporteras. Minst en gång per år lämnas en rapport om sådana risker till styrelsens revisionskommitté.

## SKATTERISKER

Scania och dess dotterföretag är föremål för ett antal taxeringsprocesser till följd av bolagets löpande verksamhet. För ytterligare information se not 2 sid 69. Ingen av processerna bedöms kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scanias finansiella ställning. Skatterisker över en viss nivå rapporteras fortlöpande till ledningen. En gång per år lämnas en rapport till styrelsens revisionskommitté.

## FINANSIELLA RISKER

Utöver affärsrisker är Scania exponerat för olika finansiella risker. De som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings- och kreditrisker. Särskilt inom Scanias Financial Services är tillgång till konkurrenskraftig finansiering kritiskt och till stor del beroende av Scanias kreditbetyg på den finansiella marknaden. Som en följd av att Scania är ett helägt dotterbolag till Volkswagen påverkas Scania även av förändringar i Volkswagens kreditbetyg. Kreditvärderingsinstitutet Standard & Poor's betraktar Volkswagens ägande av Scania som "Highly Strategic" snarare än "Core" och deras värderingsmetodik innebär då att Scanias kreditbetyg skall begränsas till det högsta av (i) dess fristående kreditbetyg (ii) ett betyg motsvarandes en grad lägre än Volkswagens. Scanias kreditbetyg kan aldrig vara högre än Volkswagens.

En nedgradering av Volkswagens kreditbetyg från Standard & Poor's kan därför innebära en nedgradering av Standard & Poor's kreditbetyg på Scania. Finansiella risker hanteras i enlighet med den Finance Policy som årligen fastställts av Scanias styrelse. Se vidare not 27 på sid 93-98.

Scanias styrelse består av åtta ledamöter valda av bolagsstämman och två arbetstagarrepresentanter samt två suppleanter för dessa.

## STYRELSE



### Andreas Renschler

Ordförande i styrelsen sedan 2015. Ordförande i ersättningskommittén.

Född: 1958.

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

**Övriga styrelseuppdrag:**

Medlem i Board of Management, Volkswagen AG. Ordförande i Board of Directors, MAN SE. Ordförande i Board of Directors, MAN Truck & Bus AG. Ordförande i Board of Directors, MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda. Ledamot i Board of Directors, Deutsche Messe AG. Ledamot i Board of Directors, Sinotruk (Hongkong) Limited.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Ledamot i Board of Management, Volkswagen AG, med ansvar för Commercial Vehicles. CEO Volkswagen Truck & Bus GmbH. Olika ledande befattningar inom Daimler AG, med ansvar för Purchasing and Production i Mercedes-Benz Cars och Mercedes-Benz Vans. Ledamot i Board of Management i Daimler AG, med ansvar för Daimler Trucks and Daimler Buses. President för Smart GmbH. Head of Executive Management Development i Daimler AG. Olika ledande befattningar inom Daimler AG.



### Henrik Henriksson

Ledamot i styrelsen sedan 2016.

Född: 1970.

**Utbildning:** Civilekonom.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Olika ledande befattningar vid Scania sedan 1999. President and CEO för Scania sedan 2016.



### Helmut Aurenz

Ledamot i styrelsen sedan 2008.

Född: 1937.

**Utbildning:** Lärotid inom hortikultur, företagare.

**Övriga styrelseuppdrag:**

Ledamot i ett flertal styrelser och rådgivande organ, bland annat de rådgivande församlingarna för Baden-Württembergische Bank och Landesbank Baden-Württemberg. Oberoende ledamot i Audi AG och Automobili Lamborghini Holding Spa.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Startade 1958 en idag omfattande verksamhet avseende trädgårds- och gödselprodukter inom ASB-koncernen i Ludwigsburg, Tyskland.



### Annika Falkengren

Ledamot i styrelsen sedan 2015. Ledamot i ersättningskommittén. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1962.

**Utbildning:** BSc.

**Övriga styrelseuppdrag:**

Ordförande i Svenska Bankföreningen. Styrelseledamot i Skandinaviska Enskilda Banken AB och i Securitas AB. Ledamot i Supervisory Board of Volkswagen AG.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Olika ledande befattningar inom Skandinaviska Enskilda Banken AB. President and CEO för Skandinaviska Enskilda Banken AB.



#### Markus S. Piëch

Ledamot i styrelsen sedan 2015.  
Född: 1985.

**Utbildning:** Mag. rer. soc. oec., Bakk.

**Övriga styrelseuppdrag:**

Ledamot i Supervisory Board i MAN Truck & Bus AG.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Medlem i Executive Board, Salzach Privatstiftung.



#### Christian Porsche

Ledamot i styrelsen sedan 2014.  
Född: 1974.

**Utbildning:** Dr. Dr.

**Övriga styrelseuppdrag:**

Ledamot i Board of MAN Truck & Bus AG.

**Relevant arbetserfarenhet:**

"General Partner" för flera företag inom Porsche Holding GmbH, Salzburg (2005–2009).



#### Peter Wallenberg Jr

Ledamot i styrelsen sedan 2005.  
Född: 1959.

**Utbildning:** Civilekonom.

**Övriga styrelseuppdrag:**

Ordförande i Foundation Asset Management Sweden AB, The Grand Group AB, Kungliga Automobilklubben och Kungsträdgården Park & Evenemang AB. Vice ordförande i Knut och Alice Wallenbergs stiftelse. Ledamot i Investor AB, SEB Kort AB, Stockholmsmässan AB, Aleris Holding AB och Atlas Copco AB.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Olika positioner inom Grand Hôtel.



#### Matthias Gründler

Ledamot i styrelsen sedan 2015. Ordförande i revisionskommittén.

Född: 1965.

**Utbildning:** Ekonomistudier vid IFW (Institute for Knowledge Transfer) i samarbete med Daimler Academy, Stuttgart. Praktik: Industrial Clerk Daimler Benz AG, Stuttgart.

**Övriga styrelseuppdrag:**

Ledamot i Supervisory Board MAN SE, München. Ledamot i Supervisory Board, MAN Truck & Bus AG, München. Ledamot i Supervisory Board, MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda.

**Relevant arbetserfarenhet:**

CFO Volkswagen Truck & Bus GmbH. Tidigare CFO för Daimler Trucks & Buses. Olika ledande befattningar inom Daimler AG.



#### Lisa Lorentzon

Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2015. Tidigare suppleant sedan 2012.  
Född: 1982.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Olika befattningar vid Scania sedan 2007.



#### Mari Carlquist

Representant för Privattjänstemannakartellen (PTK) vid Scania. Suppleant i styrelsen sedan 2015.  
Född: 1969.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Olika befattningar inom Scania sedan 1987.



#### Johan Järkvlo

Representant för Metall vid Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2008. Tidigare suppleant sedan 2006.  
Född: 1973.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Olika befattningar vid Scania.



#### Mikael Johansson

Representant för Metall vid Scania. Suppleant i styrelsen sedan 2008.  
Född: 1963.

**Relevant arbetserfarenhet:**

Olika befattningar vid Scania.

Verkställande ledningen bestämmer den strategiska inriktningen för Scania-koncernen.

## VERKSTÄLLANDE LEDNING



**Henrik Henriksson**

President and CEO.  
Född: 1970.  
Utbildning: Civilekonom.  
Anställd sedan 1997.



**Johan Haeggman**

Executive Vice President,  
Chief Financial Officer (CFO).  
Född: 1960.  
Utbildning: Civilekonom.  
Anställd 1989-1999 och sedan 2003.



**Kent Conradson**

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



**Andrea Fuder**

Executive Vice President,  
Head of Purchasing.  
Född: 1967.  
Utbildning: Civilekonom och civilingenjör.  
Anställd sedan 2012.



**Christian Levin**

Executive Vice President,  
Head of Sales and Marketing.  
Född: 1967.  
Utbildning: Civilekonom och civilingenjör.  
Anställd sedan 1994.



**Peter Härnwall**

Senior Vice President,  
Tillförordnad Head of Commercial  
Operations.  
Född: 1955.  
Utbildning: Civilekonom.  
Anställd sedan 1983.



**Harald Ludanek**

Executive Vice President,  
Head of Research and Development.  
Född: 1958.  
Utbildning: Dr. och civilingenjör.  
Anställd sedan 2012.



**Thomas Karlsson**

Executive Vice President,  
Head of Production and Logistics.  
Född: 1953.  
Utbildning: Civilingenjör.  
Anställd sedan 1988.

# KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

## NETTOOMSÄTTNING

Scania-koncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 3 procent till MSEK 94 897 (92 051). Valutaeffekter hade en positiv påverkan på omsättningen med 4 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 5 procent. Omsättningen påverkades positivt av valutaeffekter, positiv marknadsmix och ökad andel Euro 6 fordon. Intäkter från försäljning av motorer ökade med 11 procent. Serviceintäkterna ökade med 9 procent och uppgick till MSEK 20 585 (18 828). Högre volymer, främst i Europa, på verkstadstimmar och reservdelar samt valutaeffekter påverkade positivt.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Financial Services, ökade med 10 procent till följd av den högre finansieringsvolymen, högre räntenivåer och positiva valutaeffekter.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2015	2014
Lastbilar	61 250	59 587
Bussar	8 994	7 412
Motorer	1 656	1 495
Service	20 585	18 828
Begagnade fordon	6 236	5 173
Övrigt	1 836	2 790
Summa leveransvärde	100 557	95 285
Justering för hyresintäkter <sup>1)</sup>	-5 660	-3 234
Fordon och tjänster, totalt	94 897	92 051
Financial Services	5 517	5 029
Eliminering <sup>2)</sup>	-2 622	-2 200
<b>Scania-koncernen totalt</b>	<b>97 792</b>	94 880

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 2015 levererade Scania 69 762 (73 015) lastbilar, en minskning med 4 procent. Leveranserna av bussar var i princip oförändrad och uppgick till 6 799 (6 767) enheter. Leverans av motorer ökade med 2 procent till 8 485 (8 287) enheter.

Levererade fordon	2015	2014
<b>Fordon och tjänster</b>		
Lastbilar	69 762	73 015
Bussar	6 799	6 767
Totalt nya fordon	76 561	79 782
Begagnade fordon	17 046	15 151
Motorer	8 485	8 287

## Financial Services

Antal finansierade (nya under året)	2015	2014
Lastbilar	23 837	22 380
Bussar	687	768
Totalt nya fordon	24 524	23 148
Begagnade fordon	5 915	5 592
Nyfinansiering, MSEK	32 120	27 463
Portfölj, MSEK	56 486	55 556

## RESULTAT

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 9 641 (8 721) under 2015. Rörelsemarginalen uppgick till 10,2 (9,5) procent.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 8 601 (7 705) under 2015. Högre fordonsleveranser i Europa, rekordhöga servicevolymer och valutaeffekter hade en positiv påverkan på resultatet. Lägre fordonsvolymer till Latinamerika och Eurasien samt det låga kapacitetsutnyttjandet i produktionssystemet i Latinamerika hade en negativ effekt.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 7 043 (6 402). Efter justering för aktivering med MSEK 1 863 (1 454) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 393 (356) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 5 573 (5 304).

## KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT, FORTS.

Jämfört med helåret 2014 var den totala valutaeffekten positiv och uppgick till MSEK 2 270.

**Rörelseresultatet för Financial Services** steg till MSEK 1 040 (1 016), vilket motsvarar 1,9 (2,0) procent av årets genomsnittsportfölj. Det förbättrade resultatet berodde främst på en större portfölj, högre marginaler och positiva valutaeffekter. Kostnaderna för osäkra fordringar ökade under året.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2015 till 56,5 miljarder kronor, vilket innebär en ökning med 0,9 miljarder kronor sedan utgången av 2014. I lokala valutor ökade portföljen med 4,3 miljarder kronor, motsvarande 7,7 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2015	2014
<b>Fordon och tjänster</b>		
Rörelseresultat	8 601	7 705
Rörelsemarginal, %	9,1	8,4
<b>Financial Services</b>		
Rörelseresultat	1 040	1 016
Rörelsemarginal, % <sup>1)</sup>	1,9	2,0
Rörelseresultat Scania-koncernen	9 641	8 721
Rörelsemarginal, %	10,2	9,5
Resultat före skatt	9 109	8 322
Skatt	-2 356	-2 313
<b>Årets resultat</b>	<b>6 753</b>	6 009

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

**Scanias finansnetto** uppgick till MSEK -532 (-399). Räntenettot uppgick till MSEK -259 (-223). Räntenettot påverkades negativt av lägre avkastning på nettokassan inom Fordon och tjänster jämfört med föregående år. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -273 (-176). I dessa ingick MSEK -171 (35) av värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats. I finansnettot 2014 ingick även kostnader relaterade till Volkswagens bud till Scanias aktieägare om MSEK 160.

**Resultat före skatt** uppgick till MSEK 9 109 (8 322). Scania-koncernens skattekostnad för 2015 motsvarade 25,9 (27,8) procent av resultatet före skatt. Skattesatsen var positivt påverkad av ett lägre resultat i Brasilien där skattesatsen är högre. Utöver det var skattesatsen 2014 negativt påverkad av omvärdering av underskottsavdrag.

**Årets resultat** uppgick till MSEK 6 753 (6 009), motsvarande en nettomarginal på 7,1 (6,5) procent.

### KASSAFLÖDE

**Kassaflödet för Fordon och tjänster** uppgick till MSEK 4 376 (4 690). Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 1 656. Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 7 737 (5 706) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 1 863 (1 454). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2015 till MSEK 7 579 (12 139).

**Kassaflödet för Financial Services** uppgick till MSEK -3 816 (-3 554) beroende på en växande kundfinansieringsportfölj.

### FINANSIELL STÄLLNING

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2015	2014
Soliditet, %	26,8	31,4
Soliditet, Fordon och tjänster, %	35,2	44,0
Soliditet, Financial Services, %	9,8	11,5
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % <sup>2)</sup>	19,3	19,9
Nettoskuld sättningsgrad, Fordon och tjänster <sup>3)</sup>	-0,24	-0,35

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

3) Nettokassa (-)/nettoskuld (+).

Scania-koncernens egna kapital minskade under året med MSEK 3 964 och uppgick vid årets utgång till MSEK 37 837 (41 801). Årets resultat tillförde 6 753 (6 009) samtidigt som beslutad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 9 600 (-). Eget kapital har minskat med MSEK -2 465 (951) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet ökat med MSEK 1 796 (-2 989), avseende kassaflödessäkringar och aktuariella vinster på pensionskuld. Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till -448 (718). Innehav utan bestämmande inflytande var under året liksom föregående år oförändrad.

### FINANSIELLA RISKER

#### Valutarisk

De största flödesvalutorna var euro, brasilianska real och brittiska pund.

Enligt Scanias finanspolicy kan framtida kassaflöden säkras under en tidsperiod som tillåts variera mellan 0 till 12 månader. Löptid över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid utgången av 2015 var inga framtida valutaflöden säkrade.

Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i funktionell valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av 2015 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

## Ränterisk

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

## Kreditrisk

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

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

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

## Upplåning och refinansieringsrisk

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

Scania CV AB har under 2015 fått kreditbetyget nedjusterat av Standard & Poor's (S&P) med ett steg, från A- till BBB+. Nedjusteringen är en konsekvens av att VW under hösten blivit nedjusterade till BBB+, och Scania, som helägt dotterbolag kan inte ha ett högre kreditbetyg i enlighet med S&Ps värderingsmodell. VW har under hösten blivit nedjusterade i två steg, dvs från A till BBB+. Kreditbetygen gäller värdering av kreditrisken för lång upplåning, dvs längre än ett år.

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

## ANDRA KONTRAKTERADE RISKER

### Restvärdeexponering

Scania levererar en del av fordonen med restvärdesgarantier alternativt med återköpsåtaganden där Scania således har en restvärdesexponering. Det finns även en restvärdesexponering för korttidsuthyrda fordon med ett beräknat restvärde. Värdet på restvärdesexponeringen uppgick vid årsskiftet till MSEK 12 752 (11 666). Exponeringen ökade med MSEK 1 086 främst på grund av ökat antal nytecknade åtaganden i Europa. Under år 2015 nytecknades cirka 11 400 (8 300) avtal med restvärdegarantier eller återköpsåtaganden, exklusive kontrakt för korttidsuthyrda fordon.

### Serviceavtal

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

Antalet kontrakt ökade under 2015 med 12 900 kontrakt och uppgick vid årets slut till 150 000 stycken. Merparten av dessa finns på den europeiska marknaden.

## MODERBOLAGET

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB. Moderbolaget driver i övrigt ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB för 2015 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.

I Scania AB beslutade en extra årsstämma i december om en utdelning om MSEK 9 600. De förslag till utdelningar som beslutades av styrelsen 2014 och 2015 verkställdes aldrig av årsstämmorna. Utdelningen om MSEK 9 600 motsvarar ca 50 procent av nettovinsten för åren 2013, 2014 och 2015. Det är i linje med Scanias historiska riktmarke att dela ut runt 50 procent av nettovinsten till aktieägarna. Inga förändringar hänförliga till detta historiska riktmarke förväntas.

# FINANSIELLA RAPPORTER

*Belopp i tabeller redovisas i MSEK, där ej annat anges.*





<b>Koncernens resultaträkningar</b>	56
<b>Koncernens balansräkningar</b>	58
<b>Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen</b>	60
<b>Koncernens kassaflödesanalyser</b>	61
<b>Koncernens noter</b>	62
Not 1 Redovisningsprinciper	62
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	69
Not 3 Intäkter från externa kunder	71
Not 4 Rörelsens kostnader	71
Not 5 Financial Services	72
Not 6 Finansiella intäkter och kostnader	73
Not 7 Skatt	73
Not 8 Avskrivningar	74
Not 9 Immateriella anläggningstillgångar	75
Not 10 Materiella anläggningstillgångar	77
Not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures	79
Not 12 Varulager	80
Not 13 Andra fordringar	80
Not 14 Eget kapital	81
Not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	82
Not 16 Övriga avsättningar	87
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	87
Not 18 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	88
Not 19 Leasingåtaganden	89
Not 20 Statliga stöd och bidrag	89
Not 21 Kassaflödesanalys	89
Not 22 Förvärvade/avytttrade verksamheter	90
Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda	90
Not 24 Transaktioner med närstående	91
Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare	92
Not 26 Arvoden och ersättningar till revisorer	93
Not 27 Finansiell riskhantering	93
Not 28 Finansiella instrument	99
Not 29 Aktier och andelar i dotterföretag	102
<b>Moderbolaget Scania AB, räkningar</b>	105
<b>Moderbolaget Scania AB, noter</b>	106
<b>Förslag till vinstdisposition</b>	108
<b>Revisionsberättelse</b>	109
<b>Nyckeltal</b>	111
<b>Definitioner</b>	112
<b>Flerårsöversikt</b>	113

# KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

Januari – december, MSEK	Not	2015	2014
<b>Fordon och tjänster</b>			
Nettoomsättning	3	94 897	92 051
Kostnad för sålda varor	4	-70 389	-69 902
Bruttoresultat		24 508	22 149
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>	4	-5 573	-5 304
Försäljningskostnader	4	-9 071	-8 034
Administrationskostnader	4	-1 309	-1 138
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	11	46	32
<b>Rörelseresultat Fordon och tjänster</b>		<b>8 601</b>	7 705
<b>Financial Services</b>	5		
Ränte- och hyresintäkter		5 517	5 029
Kostnader för räntor och avskrivningar		-3 543	-3 214
Ränteöverskott		1 974	1 815
Andra intäkter		178	183
Andra kostnader		-45	-60
Bruttoresultat		2 107	1 938
Försäljnings- och administrationskostnader	4	-823	-755
Kreditförluster, konstaterade och befarade		-244	-167
<b>Rörelseresultat Financial Services</b>		<b>1 040</b>	1 016
<b>Rörelseresultat</b>		<b>9 641</b>	8 721
Ränteintäkter		599	578
Räntekostnader		-858	-801
Övriga finansiella intäkter		12	120
Övriga finansiella kostnader		-285	-296
Summa finansiella intäkter och kostnader	6	-532	-399
<b>Resultat före skatt</b>		<b>9 109</b>	8 322
Skatt	7	-2 356	-2 313
<b>Årets resultat</b>		<b>6 753</b>	6 009

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 7 043 (6 402).

Januari – december, MSEK	Not	2015	2014
<b>Övrigt totalresultat</b>	14		
<i>Poster som kan komma att omklassificeras till årets resultat</i>			
Omräkningsdifferenser		-2 465	951
Kassaflödessäkringar			
årets värdeförändring		-	-23
omklassificerat till årets resultat		23	-
Skatt		-44	36
		<b>-2 486</b>	964
<i>Poster som inte kommer att omklassificeras till årets resultat</i>			
Omvärdering av förmånsbestämda planer	15	1 773	-2 966
Skatt		-404	682
		<b>1 369</b>	-2 284
<b>Summa övrigt totalresultat</b>		<b>-1 117</b>	-1 320
<b>Årets totalresultat</b>		<b>5 636</b>	4 689
Årets resultat hänförligt till:			
Scanias aktieägare		6 764	6 019
Innehav utan bestämmande inflytande		-11	-10
Årets totalresultat hänförligt till:			
Scanias aktieägare		5 645	4 690
Innehav utan bestämmande inflytande		-9	-1
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med <sup>2)</sup>	8	-3 261	-3 125

2) Värdeinsknring på operationell leasing ingår ej.

# KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

31 december, MSEK	Not	2015	2014
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella anläggningstillgångar	9	6 855	5 259
Materiella anläggningstillgångar	10	25 309	23 322
Uthyrningstillgångar	10	20 428	17 489
Andelar i intresseföretag och joint ventures	11	516	535
Långfristiga räntebärande fordringar	28	26 359	27 156
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	13, 28	1 353	1 382
Uppskjutna skattefordringar	7	2 947	1 580
Skattefordringar		429	442
Summa anläggningstillgångar		84 196	77 165
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager	12	16 918	16 780
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		195	275
Räntebärande fordringar	28	16 373	16 929
Icke räntebärande kundfordringar	28	6 981	7 205
Andra kortfristiga fordringar <sup>1)</sup>	13, 28	4 094	3 717
Summa kortfristiga fordringar		27 643	28 126
Kortfristiga placeringar	28	213	51
Likvida medel	28		
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		8 225	7 161
Kassa och bank		4 070	3 754
Summa likvida medel		12 295	10 915
Summa omsättningstillgångar		57 069	55 872
<b>Summa tillgångar</b>		<b>141 265</b>	<b>133 037</b>
1) Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:			
Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		594	504
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		554	640
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		508	706
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		390	443
Netto		250	-5

31 december, MSEK	Not	2015	2014
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		1 120	1 120
Reserver		-3 943	-1 455
Balanserat resultat		38 613	40 080
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		37 790	41 745
Innehav utan bestämmande inflytande		47	56
Summa eget kapital	14	37 837	41 801
<b>Långfristiga skulder</b>			
Långfristiga räntebärande skulder	28	26 206	26 503
Avsättningar för pensioner	15	7 339	9 039
Övriga långfristiga avsättningar	16	2 893	3 079
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	9 085	6 522
Uppskjutna skatteskulder	7	1 849	7
Andra långfristiga skulder <sup>1)</sup>	28	567	836
Summa långfristiga skulder		47 939	45 986
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Kortfristiga räntebärande skulder	28	28 736	20 238
Kortfristiga avsättningar	16	2 001	1 896
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	9 278	8 912
Förskott från kunder		684	827
Skulder till leverantörer	28	10 841	9 707
Skatteskulder		788	573
Andra kortfristiga skulder <sup>1)</sup>	28	3 161	3 097
Summa kortfristiga skulder		55 489	45 250
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>141 265</b>	<b>133 037</b>
Nettoskudsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK		42 183	35 780
Nettoskudsättningsgrad		1,11	0,86
Soliditet, %		26,8	31,4
Sysselsatt kapital, MSEK		99 867	97 586

# RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL FÖR KONCERNEN

I not 14 finns en beskrivning av koncernens eget kapital poster och information om bolagets aktier. Scaniakoncernens eget kapital har förändrats på följande sätt:

2015	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-18	-1 437	40 080	41 745	56	41 801
Årets förändring av omräkningsreserv				-2 467		-2 467	2	-2 465
Säkringsreserv								
Värdetförändring avseende kassaflödessäkring redovisad i övrigt totalresultat			-			-		-
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			23			23		23
Omvärdering av förmånsbestämda planer					1 773	1 773		1 773
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			-5	-39	-404	-448		-448
<b>Summa övrigt totalresultat</b>			<b>18</b>	<b>-2 506</b>	<b>1 369</b>	<b>-1 119</b>	<b>2</b>	<b>-1 117</b>
Årets resultat					6 764	6 764	-11	6 753
Utdelning till Scania ABs aktieägare					-9 600	-9 600		-9 600
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>0</b>	<b>-3 943</b>	<b>38 613</b>	<b>37 790</b>	<b>47</b>	<b>37 837</b>

2014	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Säkrings- reserv	Om- räknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scanias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	0	-2 410	36 345	37 055	57	37 112
Årets förändring av omräkningsreserv				942		942	9	951
Säkringsreserv								
Värdetförändring avseende kassaflödessäkring redovisad i övrigt totalresultat			-23			-23		-23
Kassaflödesreserv upplöst mot rörelseresultatet			-			-		-
Omvärdering av förmånsbestämda planer					-2 966	-2 966		-2 966
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			5	31	682	718		718
<b>Summa övrigt totalresultat</b>			<b>-18</b>	<b>973</b>	<b>-2 284</b>	<b>-1 329</b>	<b>9</b>	<b>-1 320</b>
Årets resultat					6 019	6 019	-10	6 009
Utdelning till Scania ABs aktieägare						-		-
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>-18</b>	<b>-1 437</b>	<b>40 080</b>	<b>41 745</b>	<b>56</b>	<b>41 801</b>

# KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

Januari – december, MSEK	Not	2015	2014
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat före skatt	21 a	9 109	8 322
Icke kassaflödespåverkande poster	21 b	4 423	3 684
Betald skatt		-2 094	-2 027
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>11 438</b>	9 979
<b>Förändring av rörelsekapital</b>			
Varulager		-1 294	-1 401
Fordringar		-768	556
Avsatt till pensioner		302	193
Skulder till leverantörer		892	825
Andra skulder och avsättningar		2 524	1 215
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>		<b>1 656</b>	1 388
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>13 094</b>	11 367
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	21 c	-125	-154
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar, Fordon och tjänster	21 d	-7 612	-5 561
Nettoinvesteringar i kreditportfölj mm, Financial Services	21 d	-4 797	-4 516
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-12 534</b>	-10 231
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>		<b>560</b>	1 136
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	21 e	1 962	53
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>1 962</b>	53
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>2 522</b>	1 189
<b>Likvida medel vid årets början</b>		<b>10 915</b>	9 562
<b>Valutakursdifferens i likvida medel</b>		<b>-1 142</b>	164
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	21 f	<b>12 295</b>	10 915
<b>Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster</b>		<b>2015</b>	2014
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		10 457	9 008
Förändring i rörelsekapital mm		1 656	1 388
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>12 113</b>	10 396
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-7 737</b>	-5 706
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>		<b>4 376</b>	4 690

## NOT 1 Redovisningsprinciper

Scaniakoncernen omfattar moderbolaget Scania Aktiebolag (publ) (organisationsnummer 556184-8564) och dess dotterföretag, intresseföretag och joint ventures. Moderbolaget har sitt säte i Södertälje, Sverige. Adressen till huvudkontoret är 151 87 Södertälje. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) samt tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee (IFRIC) 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

Redovisningsprinciperna är oförändrade från dem som tillämpats i årsredovisningen 2014.

### 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. Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet på förvärvsdagen av förvärvade identifierbara tillgångar, övertagna skulder och eventalförpliktelser samt eventuella innehav utan

bestämmande inflytande. Den överförda ersättningen vid förvärv av dotterföretag utgörs av de verkliga värdena per överlåtelседagen 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, vilket innebär att innehav utan bestämmande inflytande har andel i goodwill. Valet mellan de olika alternativen kan göras för varje förvärv. Vid rörelseförvärv där överförd ersättning, eventuellt innehav utan bestämmande inflytande och verkligt värde på tidigare ägd andel (vid stegvisa förvärv) överstiger verkligt värde av identifierbara förvärvade tillgångar, övertagna skulder och eventalförpliktelser, redovisas skillnaden som goodwill. När skillnaden är negativ redovisas denna direkt mot resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade företag ingår i koncernen till den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Realiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures elimineras till den del som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Realiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns något nedskrivningsbehov. Innehav utan bestämmande inflytande, dvs eget kapital i ett dotterbolag som inte är hänförligt till moderbolaget, redovisas som en särskild post inom eget kapital separat från moderbolagets ägares andel av eget kapital. Särskild upplysning lämnas om den andel av årets resultat som tillhör innehav utan bestämmande inflytande.

#### Intresseföretag och joint ventures

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

#### UTLÄNDSKA VALUTOR – OMRÄKNING

Transaktioner i utländsk valuta omräknas till den funktionella valutans 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 (balansdagskurs). De omräkningsdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag 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 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 företagens nettoinvestering i utlandsverksamheten. Valutakursdifferenser på sådana monetära poster som utgör en del av ett företags nettoinvestering (utvidgad investering) redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital.

### BALANSRÄKNING – KLASSIFICERINGAR

Scanias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader, vilket innebär att rörelserelaterade poster klassificeras som omsättningstillgångar respektive kortfristiga skulder om dessa förväntas bli realiserade/reglerade inom tolv månader räknat från balansdagen. Likvida medel klassificeras som omsättningstillgångar om de inte omfattas av restriktioner. Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar och övriga skulder klassificeras som långfristiga. För klassificering av finansiella instrument – se avsnitt Finansiella tillgångar och skulder under avsnittet Klassificering av finansiella instrument sidan 64.

#### Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)

Leasingavtal med kunder redovisas som finansiell leasing i de fall risker och förmåner som är förenade med innehavet av tillgången i allt väsentligt har överförts till leasetagaren. Vid leasingperiodens början redovisas en försäljningsintäkt och en finansiell fordran motsvarande nuvärdet av framtida minimileaseavgifter. Som resultat redovisas skillnaden mellan försäljningsintäkten och den leasade tillgångens anskaffningsvärde. Erhållna leasingbetalningar redovisas som betalning av den finansiella fordran samt en finansiell intäkt.

Övriga leasingkontrakt klassificeras som operationell leasing och redovisas som uthyrningstillgång bland materiella anläggningstillgångar. Intäkter från operationella leasingavtal redovisas linjärt över leasingperioden. Avskrivning på tillgången sker linjärt till beräknat restvärde vid leasingperiodens slut.

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

### LEASINGÅTAGANDEN (SCANIA SOM LEASETAGARE)

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

### 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 (avskrivningstider). Maskiner och inventarier samt uthyrningstillgångar har nyttjandeperioder på 3–12 år. Genomsnittlig nyttjandeperiod för byggnader är 40 år baserat på att stommar har 50–100 år, stomkomplettering/innerväggar 20–40 år, installationer 20–40 år, yttre ytskikt 20–30 år och inre ytskikt 10–15 år. Mark skrivs inte av. Avskrivning sker i huvudsak linjärt över tillgångens bedömda nyttjandeperiod och i de fall ett restvärde finns sker avskrivning ner till detta värde. Nyttjandeperiod, restvärde och avskrivningsmetod prövas löpande och justeras vid ändrade förutsättningar.

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

#### 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 färdigställas.

#### 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 Scania-koncernen. Goodwill har en obestämbar nyttjandeperiod och prövning för nedskrivningsbehov görs minst årligen.

## NOT 1 Redovisningsprinciper

### 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 3–10 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 vid varje balansdag för att bedöma om det finns indikation på nedskrivningsbehov. Detta inkluderar immateriella tillgångar med obestämbar livslängd, 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 tillgångar och skulder

Finansiella instrument är varje form av avtal som ger upphov till en finansiell tillgång i ett företag och en finansiell skuld eller ett eget kapitalinstrument i ett annat företag. Dessa omfattar likvida medel, kortfristiga placeringar, räntebärande fordringar, kundfordringar, leverantörsskulder, upplåning samt derivatinstrument. Likvida medel utgörs av kassa och bank samt kortfristiga likvida placeringar med löptid från anskaffningstidpunkten uppgående till högst 90 dagar, vilka är utsatta för en obetydlig risk för värdefluktuationer. Kortfristiga placeringar består av placeringar med längre löptid än 90 dagar.

### Klassificering av finansiella instrument

Alla finansiella tillgångar och skulder klassificeras i följande kategorier:

- a) Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet består av två undergrupper;
  - i) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som innehas för handel vilket innefattar Scanias bostadsobligationer och alla derivat förutom de derivat som används som säkringsinstrument när säkringsredovisning tillämpas. Derivathandel bedrivs i huvudsak för att säkra koncernens valuta- och ränterisker.
  - ii) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som vid det första redovisningstillfället identifieras som en post värderad till verkligt värde via resultatet. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna undergrupp.
- b) Lånefordringar och kundfordringar
 

Dessa tillgångar har fastställda eller fastställbara betalningar och är inte noterade på en aktiv marknad. Scanias likvida medel, kundfordringar och lånefordringar ingår i denna kategori.
- c) Övriga finansiella skulder
 

Innefattar finansiella skulder som inte innehas för handel. Scanias leverantörsskulder samt upplåning ingår i denna kategori.

### Redovisning och värdering

Finansiella tillgångar och skulder som inte är derivat redovisas initialt till sitt anskaffningsvärde vilket då motsvarar dess verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader, förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång som redovisas till verkligt värde via resultatet. Den sistnämnda kategorin redovisas till verkligt värde exklusive transaktionskostnader. Finansiella tillgångar och skulder i utländsk valuta omräknas till svenska kronor till balansdagens valutakurs. Scania tillämpar likviddagsredovisning för allt utom för sådana tillgångar som innehas för handel där redovisning sker på affärsdagen. Derivat med positiva (realiserade vinster) redovisas som andra kortfristiga eller långfristiga fordringar medan derivat med negativa värden (realiserade förluster) redovisas som andra kortfristiga eller långfristiga skulder.

### Säkringsredovisning

Scania är exponerad för olika finansiella risker i sin verksamhet. För säkring av valutarisker och ränterisker används i huvudsak derivat. Redovisningsmässigt tillämpas kassaflödessäkring för säkring av valutarisker. Scanias upplåning sker främst via olika upplåningsprogram. För att konvertera upplåningen till önskad räntebindningsstruktur används räntederivat. I den mån säkring sker av lån till rörlig ränta redovisas derivaten enligt reglerna för kassaflödessäkring och i de fall säkring sker av lån till fast ränta redovisas derivaten i enlighet med reglerna om säkring av verkligt värde.

Scania har på grund av de mycket strikta kraven för att få tillämpa säkringsredovisning valt att inte tillämpa säkringsredovisning för alla säkringstransaktioner. I de fall säkringsredovisning inte tillämpas medför den skilda hanteringen av derivat, som marknadsvärderas, och skulder, som värderas till upplupet anskaffningsvärde, att en redovisningsmässig volatilitet uppstår i finansnettot. Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyn.

### Kassafördessäkring

Säkringsinstrument, främst valutaterminer som upptagits i syfte att säkra förväntade framtida kommersiella betalningsflöden i utländsk valuta (säkrad post) mot valutarisker redovisas enligt reglerna för kassafördessäkring. Detta medför att alla derivat upptas i balansräkningen till verkligt värde och värdeförändringar i terminskontrakt redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i säkringsreserven inom eget kapital. Belopp som har redovisats i säkringsreserven inom eget kapital redovisas i resultaträkningen samtidigt som betalningsflödena träffar resultaträkningen.

Säkringsinstrument, i huvudsak ränteswappar som upptagits i syfte att säkra framtida ränteflöden redovisas enligt reglerna för kassafördessäkring. Det innebär att upplåning med rörlig ränta konverteras till fast ränta. Derivatet redovisas i balansräkningen till verkligt värde och värdeförändringen redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i säkringsreserven inom eget kapital. Räntedelarna på derivatet redovisas löpande i resultaträkningen och påverkar därmed finansnettot i samma period som räntebetalningarna på upplåningen. Eventuell vinst eller förlust hänförlig till ineffektiv del redovisas i resultaträkningen omedelbart.

### Säkring av verkligt värde

Säkringsinstrument, främst räntederivat som eliminerar risken för att förändringar i marknadsräntan ska påverka värdet på skulderna (säkrad post) redovisas i enligt med reglerna om säkring av verkligt värde. I dessa säkringsrelationer värderas säkringsinstrumentet, det vill säga derivatet, till verkligt värde och den säkrade posten, det vill säga låneskulden, värderas till verkligt värde med avseende på den risk som säkrats. Detta innebär att värdeförändringen på derivatinstrumentet och på den säkrade posten möts i finansnettot.

### Säkring av utländska nettoinvesteringar

Valutarisken avseende nettoinvesteringar i utländska dotterbolag som har en annan funktionell valuta än moderbolagets funktionella valuta säkras i den mån det utländska dotterbolaget är överkapitaliserat eller har betydande monetära tillgångar som inte kommer att utnyttjas i dess verksamhet. Säkring sker genom att använda derivat som säkringsinstrument. Omräkningsdifferenser på de finansiella instrument som används som säkringsinstrument redovisas inklusive skatteeffekter i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven inom eget kapital under förutsättning att säkringen är effektiv. Denna effekt möter således de omräkningsdifferenser som uppstår i eget kapital vid omräkning av det utländska dotterbolaget till moderbolagets funktionella valuta.

### 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 kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. Avsättningar för restvärdesåtaganden uppkommer till följd av antingen en operationell lease (Scania som leasegivare) eller en leverans med återköpsåtagande. Avsättningen

ska täcka den aktuella bedömningen av att det förväntade framtida marknadsvärdet understiger det pris som avtalats i leasingavtalet eller återköpsavtalet. I detta fall redovisas en avsättning på mellanskillnaden, såvida inte denna understiger ännu ej redovisad uppskjuten vinst. Bedömningen av den framtida restvärdesrisken sker löpande under avtalstiden. För avsättningar avseende pensioner se beskrivning av Ersättningar till anställda nedan, samt i not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. För avsättning avseende uppskjutna skatteskulder, 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 förvaltningsstillgångar i särskilda stiftelser eller motsvarande.

Planerna omfattar ålderspension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar. Dessa finansieras huvudsakligen genom kontoavsättning och till en del via premiebetalningar. Som avgiftsbestämd plan klassificeras de planer där Scania endast betalar fastställda avgifter och inte har någon förpliktelse att betala ytterligare avgifter om planens tillgångar inte räcker till för att betala alla ersättningar till den anställde. Koncernens utgifter för avgiftsbestämda planer redovisas som kostnad under den period de anställda utfört de tjänster som avses.

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

Räntan på förstklassiga företagsobligationer används i de länder där det finns en fungerande marknad för sådana obligationer, i övriga länder används istället räntan på statsobligationer. För planer som är fonderade minskas det beräknade nuvärdet på åtagandet med marknadsvärdet på förvaltningsstillgångarna. Omvärderingar av nettopensionsskulden, som omfattar aktuariella vinster och förluster,

**NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.**

avkastning på förvaltningstillgångar exklusive belopp som ingår i räntenettet på den förmånsbestämda nettoskulden, och varje förändring i effekten av tillgångstaket exklusive belopp som ingår i räntenettet på den förmånsbestämda nettoskulden, redovisas i övrigt totalresultat och påverkar inte årets resultat. Omvärderingarna omklassificeras inte till årets resultat i efterföljande perioder.

För några förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare kan inte tillräcklig information erhållas för att beräkna Scantias del i planerna, varför dessa 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.

**RESULTATRÄKNING – KLASSIFICERINGAR****Forsknings- och utvecklingskostnader**

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

**Försäljningskostnader**

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

**Administrationskostnader**

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

**Finansiella intäkter och kostnader**

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

Intäkter från försäljning av varor redovisas när huvudsakligen alla risker och rättigheter övergår till köparen. Försäljningsintäkten reduceras i förekommande fall med lämnade rabatter.

**NETTOOMSÄTTNING – FORDON OCH TJÄNSTER****Försäljning**

Vid leverans av nya lastbilar, bussar och motorer samt begagnade fordon där Scania inte har något restvärdeåtagande redovisas hela intäkten i samband med leverans till kunden.

**Uthyrning**

- Operationell leasing – vid leverans av fordon som Scania finansierar med operationell leasing fördelas intäkten linjärt över kontraktperioden. Tillgångarna redovisas som uthyrningstillgångar i balansräkningen.
- Restvärdeåtagande – vid leverans av fordon där väsentliga risker kvarstår hos Scania och där Scania har ett åtagande om återköp till ett garanterat restvärde fördelas intäkten linjärt fram till tidpunkten för återköp, såsom vid operationell leasing.
- Korttidsuthyrning – vid korttidsuthyrning av fordon fördelas intäkten linjärt över kontraktperioden. Uthyrning innefattar främst nya lastbilar och bussar. Vid uthyrning redovisas tillgången i balansräkningen som uthyrningstillgångar.

**Service och tjänster**

Intäkter för service och reparationer redovisas i samband med att tjänsten utförs. För service- och reparationsavtal redovisas intäkterna över kontraktens löptid i takt med att kostnaderna för att fullgöra avtalet uppkommer.

**Financial Services**

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

## ÖVRIGT

### Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor.

### Statliga bidrag inklusive stöd från EU

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

### Eventualförpliktelser (ansvarförbindelser)

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

### Incitamentsprogram

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

## ÄNDRADE REDOVISNINGSPRINCIPER KOMMANDE ÅR

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2016 och senare har inte förtidstillämpats. Nedanstående nya standarder och ändringar har ännu ej börjat tillämpas.

IFRS 9 Financial Instruments – denna standard kommer ersätta IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Den innehåller regler för klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder, nedskrivning av finansiella instrument och säkringsredovisning. För tillgångarna ersätts dagens fyra kategorier med tre – finansiella instrument värderade till upplupet anskaffningsvärde, verkligt värde via resultaträkningen och verkligt värde via övrigt totalresultat. För skulder ska värdeförändringar beroende av egen kreditrisk redovisas i övrigt totalresultat för kategorin fair value option. I nedskrivningsmodellen ska även förväntade framtida förluster beaktas. Säkringsredovisning bygger mer på den interna riskhanteringen för att företagets riskhantering ska återspeglas i de finansiella rapporterna. Så kallad makrosäkringar har flyttats till ett särskilt projekt och företag kan välja att fortsätta tillämpa säkringsredovisning enligt IAS 39 i avvaktan på att detta projekt slutförs. Standarden träder i kraft 1 januari 2018. Förtidstillämpning är tillåten när EU godkänt. Godkännande av EU förväntas under första halvåret 2016.

IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers ersätter IAS 11, IAS 18, IFRIC 13, IFRIC 15, IFRIC 18 och SIC 31. Den ska tillämpas på samtliga kontrakt med kunder, med vissa undantag. Standarden beskriver de principer ett företag skall tillämpa för att värdera och redovisa intäkter. Huvudprincipen är att ett företag ska redovisa intäkter till ett belopp som motsvarar den ersättning som företaget räknar med att ha rätt till i utbyte mot överföring av varor eller tjänster till en kund. Standarden träder i kraft 1 januari 2018. Godkännande av EU förväntas under första kvartalet 2016. Standarden bedöms inte få någon väsentlig påverkan på Scania's finansiella rapporter, förutom utökade upplysningskrav.

IFRS 16 Leases - i januari 2016 publicerade IASB en ny leasingstandard som kommer att ersätta IAS 17 Leasingavtal samt tillhörande tolkningar IFRIC 4, SIC-15 och SIC-27. Standarden kräver att tillgångar och skulder hänförliga till alla leasingavtal, med några undantag, redovisas i balansräkningen. Denna redovisning baseras på synsättet att leasetagaren har en rättighet att använda en tillgång under en specifik tidsperiod och samtidigt en skyldighet att betala för denna rättighet. Redovisningen för leasegivaren kommer i allt väsentligt att vara oförändrad. Standarden är tillämplig för räkenskapsår som påbörjas den 1 januari 2019 eller senare. Förtida tillämpning är tillåten. EU har ännu inte antagit standarden. Koncernen har ännu inte utvärderat effekterna av IFRS 16.

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2016 eller senare bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på Scania's redovisning.

**NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.****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 skall 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 skall eller kan göras jämfört med IFRS.

Moderbolaget tillämpar inte IAS 39 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.

**Dotterföretag**

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

**Anteciperade utdelningar**

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

**Skatter**

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

**Koncernbidrag**

Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

## NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

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

### Åtaganden

Scania levererar cirka 15 procent av sina fordon med restvärde-åtaganden alternativt återköpsåtaganden. Dessa redovisas som operationella leasingavtal, vilket medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat över åtagandets löptid.

Om väsentliga nedgångar sker i marknadsvärdet för begagnade fordon ökar det risken för framtida förluster vid avyttring av återlämnade fordon. När ett restvärdeåtagande bedöms ge upphov till en framtida förlust redovisas en avsättning i de fall när den förväntade förlusten överstiger ännu ej intäktsförd vinst på 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 restvärden eller återköp till MSEK 12 752 (11 666).

### Kreditrisk

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 56 486 (55 556). 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. Reserven för osäkra fordringar i verksamheten Financial Services uppgick per 31/12 till MSEK 872 (869). Se vidare Kreditrisk under not 27 Finansiell riskhantering.

### Immateriella tillgångar

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

Försäljningsutvecklingen av Scantias produkter bedöms långsiktig 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 10 procent (11 procent) före skatt.

Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias goodwill uppgick per 31/12 till MSEK 1 231 (1 148). 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 31/12 till MSEK 3 485 (3 851).

### 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 3,00 procent (2,50) använts. Förändringar av ovan nämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

### Produktåtaganden

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. Scantias produktåtagande framgår av not 16 Övriga avsättningar och uppgick per 31/12 till MSEK 1 381 (1 572).

**NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar, forts.****Legala och skattemässiga risker**

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31/12 till MSEK 1 336 (1 377), se not 16 Övriga avsättningar.

**Legala risker**

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

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

Under 2011 blev Scania föremål för en utredning som genomförs av EU-kommissionen rörande otillbörligt samarbete. Scania mottog i november 2014 ett meddelande om invändningar (Statement of Objections) i den utredningen, vilket Scania nu kan besvara innan EU-kommissionen fattar sitt beslut. Scanias uppfattning är att om kommissionen skulle väcka talan i enlighet med de påståenden som framförs i dess meddelande om invändningar är det mer troligt än inte att kommissionen i slutänden inte lyckas. Med tanke på den pågående utredningen och den osäkerhet som råder kan Scania ännu inte förutspå eller uppskatta hur länge utredningen kommer att fortgå, vilket handlande, om något, som tillsynsmyndigheten kan vända sig mot, vad tillsynsmyndigheten kan komma fram till eller vilka sanktioner tillsynsmyndigheten kommer att begära. Således kan Scania inte bedöma vilken påverkan utredningen kan få. Med det sagt går det inte att utesluta att kommissionen ålägger Scania böter.

**Skattemässiga risker**

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

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



**NOT 3 Intäkter från externa kunder**

	2015	2014
<b>Fordon och tjänster</b>		
Lastbilar	61 250	59 587
Bussar	8 994	7 412
Motorer	1 656	1 495
Service	20 585	18 828
Begagnade fordon	6 236	5 173
Övrigt	1 836	2 790
Summa leveransvärde	100 557	95 285
Justering för hyresintäkter <sup>1)</sup>	-5 660	-3 234
Nettoomsättning Fordon och tjänster	94 897	92 051
Financial Services	5 517	5 029
Eliminering <sup>2)</sup>	-2 622	-2 200
Intäkter från externa kunder	97 792	94 880

1) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -4 832 (-2 878) och nya bussar MSEK -497 (-242). 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.

2) Eliminering av det belopp som motsvarar avskrivningen av operationella leasing i segmentet Financial Services. På koncernnivå skall intäkten från operationella leasing bestå av upplupna intäkter i segmentet Fordon och tjänster och ränteutgifter i segmentet Financial Services, vilket uppnås genom eliminering av avskrivningen.

Geografisk fördelning	2015	2014
<b>Fordon och tjänster</b>		
Europa	59 880	49 993
Eurasien	2 623	5 321
Asien	13 055	12 121
Amerika	11 781	17 648
Afrika och Oceanien	7 558	6 968
	94 897	92 051
<b>Financial Services</b>		
Europa	4 346	3 855
Eurasien	278	298
Asien	126	138
Amerika	523	521
Afrika och Oceanien	244	217
	5 517	5 029

**NOT 4 Rörelsens kostnader**

	2015	2014
<b>Fordon och tjänster</b>		
<b>Kostnad för sålda varor</b>		
Varukostnader	44 134	45 481
Personal	14 100	12 908
Avskrivningar <sup>1)</sup>	2 263	2 201
Övrigt	9 892	9 312
<b>Summa</b>	70 389	69 902

1) varav nedskrivning MSEK 0 (19).

**Forsknings- och utvecklingskostnader**

Personal	2 028	1 922
Avskrivningar	675	632
Övrigt	2 870	2 750
<b>Summa</b>	5 573	5 304

**Försäljningskostnader**

Personal	4 986	4 502
Avskrivningar <sup>1)</sup>	297	267
Övrigt	3 788	3 265
<b>Summa</b>	9 071	8 034

1) varav nedskrivning MSEK 10 (1).

**Administrationskostnader**

Personal	677	595
Avskrivningar	7	7
Övrigt	625	536
<b>Summa</b>	1 309	1 138

**Financial Services**

	2015	2014
<b>Försäljnings- och administrationskostnader</b>		
Personal	563	509
Avskrivningar	19	18
Övrigt	241	228
<b>Summa</b>	823	755

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 kostnadslagen 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.

	2015	2014
Ränteintäkter	2 373	2 362
Hysesintäkter	3 144	2 667
Avskrivningar	-2 622	-2 200
Räntekostnader	-921	-1 014
Ränteöverskott	1 974	1 815
Andra intäkter och kostnader	133	123
Bruttoresultat	2 107	1 938
Försäljnings- och administrationskostnader	-823	-755
Kreditförluster konstaterade och befarade <sup>1)</sup>	-244	-167
<b>Rörelseresultat</b>	<b>1 040</b>	<b>1 016</b>

1) Kostnaderna motsvarar 0.44 procent (0.32) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2015	2014
Vid årets början	11 613	9 505
Tillkommande kontrakt	7 932	5 156
Avskrivning	-2 622	-2 200
Avslutade kontrakt	-2 629	-1 685
Förändring av värdereglering	5	27
Valutakursdifferenser	-410	810
<b>Redovisat värde vid årets slut<sup>2)</sup></b>	<b>13 889</b>	<b>11 613</b>

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering avseende uppskjuten vinst om MSEK 2 232 (1 771).

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2015	2014
Vid årets början	43 943	39 358
Tillkommande fordringar	24 188	22 307
Amortering/avslutade kontrakt	-22 203	-19 261
Avyttring av dotterföretag	-	-578
Förändring av värdereglering	-128	-90
Valutakursdifferenser	-3 203	2 207
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>42 597</b>	<b>43 943</b>
<b>Summa fordringar och uthyrningstillgångar<sup>3)</sup></b>	<b>56 486</b>	<b>55 556</b>

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 120 000 (113 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2015	2014
Forordningar avseende framtida minimileaseavgifter	25 448	25 225
Avgår belopp för:		
Reserv för osäkra fordringar	-601	-575
Beräknad ränta	-1 945	-2 032
<b>Nettoinvestering<sup>4)</sup></b>	<b>22 902</b>	<b>22 618</b>

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

Framtida minimileaseavgifter <sup>5)</sup>	Operationell leasing	Finansiell leasing
2016	2 792	9 125
2017	2 095	6 924
2018	1 384	4 960
2019	726	2 833
2020	211	1 129
2021 och därefter	69	477
<b>Summa</b>	<b>7 277</b>	<b>25 448</b>

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

## NOT 6 Finansiella intäkter och kostnader

	2015	2014
<b>Ränteintäkter</b>		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	359	309
Derivat <sup>1)</sup>	237	265
Pensionstillgångar	3	4
<b>Summa ränteintäkter</b>	<b>599</b>	<b>578</b>
<b>Räntekostnader</b>		
Upplåning	-516	-681
Derivat <sup>1)</sup>	-622	-454
Summa upplåning och derivat	-1 138	-1 135
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services <sup>2)</sup>	536	585
Pensionsskuld	-256	-251
<b>Summa räntekostnader</b>	<b>-858</b>	<b>-801</b>
<b>Summa räntenetto</b>	<b>-259</b>	<b>-223</b>
Övriga finansiella intäkter <sup>3)</sup>	12	120
Övriga finansiella kostnader <sup>3)</sup>	-285	-296
<b>Summa övriga finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>-273</b>	<b>-176</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader, netto</b>	<b>-532</b>	<b>-399</b>

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 -171 (35), samt valutakursdifferenser och realiserade/realiserade vinster om MSEK 3 661 (3 543) och realiserade/realiserade förluster om MSEK 3 723 (3 530) hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader.

## NOT 7 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2015	2014
Aktuell skatt <sup>1)</sup>	-2 461	-2 153
Uppskjuten skatt	105	-160
<b>Summa</b>	<b>-2 356</b>	<b>-2 313</b>
1) Varav betald skatt:	-2 094	-2 027

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2015	2014
Uppskjuten skatt avseende temporära skillnader	108	47
Uppskjuten skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler <sup>2)</sup>	12	-9
Uppskjuten skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	143	61
Uppskjuten skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-107	-276
Uppskjuten skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	-99	0
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	48	17
<b>Summa</b>	<b>105</b>	<b>-160</b>

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Italien, Brasilien och Storbritanien (år 2015) Chile, Danmark och Norge (år 2014)

Avstämning av effektiv skatt	2015		2014	
	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	9 109		8 322	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-2 004	22,0	-1 831	22,0
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-214	2	-410	5
Ej skattepliktiga intäkter	121	-1	112	-1
Ej avdragsgilla kostnader	-170	2	-132	2
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	64	-1	160	-2
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	10	0	3	0
Justering av skatt avseende tidigare år	-66	1	-12	0
Ändrade skattesatser	9	0	-14	0
Övrigt	-106	1	-189	2
<b>Redovisad skatt</b>	<b>-2 356</b>	<b>26</b>	<b>-2 313</b>	<b>28</b>

## NOT 7 Skatter, forts.

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2015	2014
<b>Uppskjutna skattefordringar</b>		
Avsättningar	921	966
Avsättningar för pensioner	1 287	1 703
Anläggningstillgångar	1 227	885
Varulager	675	585
Ej utnyttjade underskottsavdrag <sup>3)</sup>	425	411
Andra kortfristiga skulder	2 083	1 521
Övrigt	233	386
Kvittning inom skatteenheter	-3 904	-4 877
<b>Summa uppskjutna skattefordringar<sup>4)</sup></b>	<b>2 947</b>	<b>1 580</b>
<b>Uppskjutna skatteskulder</b>		
Avsättningar	162	205
Anläggningstillgångar	5 328	4 605
Andra kortfristiga skulder	76	-
Periodiseringsfond <sup>5)</sup>	121	22
Övrigt	66	52
Kvittning inom skatteenheter	-3 904	-4 877
<b>Summa uppskjutna skatteskulder</b>	<b>1 849</b>	<b>7</b>
<b>Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto</b>	<b>-1 098</b>	<b>-1 573</b>

3) Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 217 utnyttjas utan tidsbegränsning.

4) 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 12 443 (12 513) har inte värderats. Huvuddelen av dessa har inte värderats mot bakgrund av att underskottsavdragen endast kan utnyttjas mot en begränsad del av verksamheten. Ej värderade underskott kan nyttjas utan tidsbegränsning.

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

Avstämning av uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto:	2015	2014
Redovisat värde vid årets början	-1 573	-1 063
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	-105	160
Valutakursdifferenser	149	4
Förvärvade/avytttrade verksamheter	23	13
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförligt till:		
omvärdering av förmånsbestämda planer	403	-682
säkringsreserv	5	-5
<b>Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto</b>	<b>-1 098</b>	<b>-1 573</b>

## NOT 8 Avskrivningar

Fordon och tjänster	2015	2014
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>		
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>2)</sup>	419	378
Försäljningskostnader <sup>2)</sup>	66	57
<b>Summa</b>	<b>485</b>	<b>435</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>		
Kostnad för sålda varor <sup>1)</sup>	2 263	2 201
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>2)</sup>	256	254
Försäljningskostnader <sup>2)</sup>	231	210
Administrationskostnader	7	7
<b>Summa</b>	<b>2 757</b>	<b>2 672</b>
<b>Summa avskrivning, Fordon och tjänster<sup>3)</sup></b>	<b>3 242</b>	<b>3 107</b>

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och tjänster MSEK 351 (282). Därutöver tillkommer värdeminskning avseende aktiverade återköpsåtaganden med MSEK 1 132 (1 086).

2) Jämförelsesiffror har justerats.

3) Varav MSEK 10 (20) är nedskrivningar.

Financial Services	2015	2014
Operationell leasing (amortering)	2 622	2 200
Övriga anläggningstillgångar <sup>1)</sup>	19	18
<b>Summa avskrivning, Financial Services</b>	<b>2 641</b>	<b>2 218</b>

I koncernen nedjusteras avskrivningarna till koncernmässigt värde med MSEK 709 (611). I not 10 uppgår därmed koncernens avskrivningar avseende korttidsuthyrning, aktiverade återköpsåtaganden samt operationell leasing under rubriken uthyrningstillgångar till MSEK 3 396 (2 956).

1) Varav immateriella tillgångar MSEK 6 (6).

## NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar

2015	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella <sup>1)</sup>	Totalt
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	1 173	6 943	851	8 967
Förvärv/avyttring av dotterföretag	166	–	57	223
Nyanskaffningar	–	1 863	96	1 959
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–8	–8
Omklassificeringar	–	–	1	1
Valutakursdifferenser	–86	–4	–38	–128
<b>Summa</b>	<b>1 253</b>	<b>8 802</b>	<b>959</b>	<b>11 014</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar</b>				
Vid årets början	25	3 092	591	3 708
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	393	92	485
– Financial Services	–	–	6	6
Årets nedskrivningar	–	–	–	–
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–8	–8
Valutakursdifferenser	–3	–	–29	–32
<b>Summa</b>	<b>22</b>	<b>3 485</b>	<b>652</b>	<b>4 159</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 231</b>	<b>5 317</b>	<b>307</b>	<b>6 855</b>
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		1 133		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		4 184		
1) Avser främst programvara, vilken i sin helhet är externt anskaffad, och kundrelationer aktiverade vid förvärv.				
<b>Låneutgifter Koncernen</b>		<b>6</b>		
Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året		<b>0,8%</b>		
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet				

**NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar, forts.**

2014	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella <sup>1)</sup>	Totalt
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
Vid årets början	1 111	5 488	699	<b>7 298</b>
Förvärv/avyttring av dotterföretag	3	–	25	<b>28</b>
Nyanskaffningar	–	1 454	86	<b>1 540</b>
Avyttringar och utrangeringar	–2	–	–3	<b>–5</b>
Omklassificeringar	–	1	18	<b>19</b>
Valutakursdifferenser	61	–	26	<b>87</b>
<b>Summa</b>	<b>1 173</b>	<b>6 943</b>	<b>851</b>	<b>8 967</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar</b>				
Vid årets början	25	2 735	492	<b>3 252</b>
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	357	77	<b>434</b>
– Financial Services	–	–	6	<b>6</b>
Årets nedskrivningar	1	–	–	<b>1</b>
Avyttringar och utrangeringar	–2	–	–3	<b>–5</b>
Valutakursdifferenser	1	–	19	<b>20</b>
<b>Summa</b>	<b>25</b>	<b>3 092</b>	<b>591</b>	<b>3 708</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 148</b>	<b>3 851</b>	<b>260</b>	<b>5 259</b>
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		1 333		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		2 518		

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

**Låneutgifter Koncernen**

Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året

**10**

Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet

**1.3%**

Scania prövar minst årligen värdet på goodwill och immateriella tillgångar. Nedskrivningsprövningen görs för kassagenererande enheter, vilket oftast motsvarar en rapporterad enhet. Goodwill har fördelats på flera kassagenererande enheter och det belopp som fördelats på varje enhet är inte betydande jämfört med koncernens sammanlagda redovisade värde för goodwill. Goodwill som fördelats på kassagenererande enheter sammanfaller med det totalt redovisade värdet av goodwill. 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.

## NOT 10 Materiella anläggningstillgångar

2015	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings-tillgångar <sup>1)</sup>	Totalt
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>					
Vid årets början	19 313	31 539	3 250	22 712	<b>76 814</b>
Förvärv/avyttring av dotterföretag <sup>2)</sup>	2	4	–	–	<b>6</b>
Nyanskaffningar	179	1 030	4 370	11 097	<b>16 676</b>
Avyttringar och utrangeringar <sup>3)</sup>	–101	–853	–6	–5 660	<b>–6 620</b>
Omklassificeringar	942	1 202	–2 086	–1 353	<b>–1 295</b>
Valutakursdifferenser	–838	–1 434	–111	–1 044	<b>–3 427</b>
<b>Summa</b>	<b>19 497</b>	<b>31 488</b>	<b>5 417</b>	<b>25 752</b>	<b>82 154</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar<sup>4)</sup></b>					
Vid årets början	7 811	22 969	–	5 223	<b>36 003</b>
Förvärv/avyttring av dotterföretag	0	0	–	–	<b>0</b>
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	453	1 943	–	1 483	<b>3 879</b>
– Financial Services	0	13	–	2 622	<b>2 635</b>
– Eliminering	–	–	–	–709	<b>–709</b>
Årets nedskrivningar	9	1	–	–5	<b>5</b>
Avyttringar och utrangeringar	–64	–689	–	–2 526	<b>–3 279</b>
Omklassificeringar	143	–138	–	–529	<b>–524</b>
Valutakursdifferenser	–313	–1 045	–	–235	<b>–1 593</b>
<b>Summa</b>	<b>8 039</b>	<b>23 054</b>	<b>–</b>	<b>5 324</b>	<b>36 417</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>11 458</b>	<b>8 434</b>	<b>5 417</b>	<b>20 428</b>	<b>45 737</b>
– varav Maskiner		2 243			
– varav Inventarier		6 191			
– varav Byggnader	8 520				
– varav Mark	2 938				
– varav Financial Services	79	32		13 889	14 000

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

2) Varav ökning genom rörelseförvärv uppgår till MSEK 6.

3) Belopp om MSEK 100 som ersättning för skadad materiell anläggningstillgång har erhållits från tredje part och redovisats som intäkt i resultaträkningen.

4) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.

## NOT 10 Materiella anläggningstillgångar, forts.

2014	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrningstillgångar <sup>1)</sup>	Totalt
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>					
Vid årets början	18 204	29 746	2 501	18 977	<b>69 428</b>
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-126	-7	-	-	<b>-133</b>
Nyanskaffningar	200	813	2 868	7 678	<b>11 559</b>
Avyttringar och utrangeringar	-83	-942	-13	-4 437	<b>-5 475</b>
Omklassificeringar	526	1 544	-2 108	-1 317	<b>-1 355</b>
Valutakursdifferenser	592	385	2	1 811	<b>2 790</b>
<b>Summa</b>	<b>19 313</b>	<b>31 539</b>	<b>3 250</b>	<b>22 712</b>	<b>76 814</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar<sup>2)</sup></b>					
Vid årets början	7 264	21 509	-	4 367	<b>33 140</b>
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-69	-18	-	-	<b>-87</b>
Årets avskrivningar					
- Fordon och tjänster	425	1 947	-	1 367	<b>3 739</b>
- Financial Services	-	12	-	2 200	<b>2 212</b>
- Eliminering	-	-	-	-611	<b>-611</b>
Årets nedskrivningar	10	9	-	-27	<b>-8</b>
Avyttringar och utrangeringar	-28	-780	-	-2 096	<b>-2 904</b>
Omklassificeringar	4	-	-	-471	<b>-467</b>
Valutakursdifferenser	205	290	-	494	<b>989</b>
<b>Summa</b>	<b>7 811</b>	<b>22 969</b>	<b>-</b>	<b>5 223</b>	<b>36 003</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>11 502</b>	<b>8 570</b>	<b>3 250</b>	<b>17 489</b>	<b>40 811</b>
- varav Maskiner		2 355			
- varav Inventarier		6 215			
- varav Byggnader	8 505				
- varav Mark	2 997				
- varav Financial Services		31		11 613	11 644

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

2) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värde reglering för kreditförluster.



## NOT 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	2015	2014
<b>Redovisat värde vid årets början</b>	<b>515</b>	470
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året <sup>1)</sup>	-9	14
Valutakursdifferenser	28	76
Årets resultatandel	41	32
Utdelning	-79	-77
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>496</b>	515
Eventualförpliktelser	-	-

1) MSEK -9 avser försäljning av innehavet i Cummins-Scania HPI LLC, 2015. MSEK 11 avser ökat innehav i Laxå Specialvehicles AB, 2014.

Intresseföretag / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2015	2014
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	10	9
Cummins-Scania HPI LLC, 043650113, USA	-	-	-	8
Laxå Specialvehicles AB, 556548-4705, Sverige	48	25	45	41
ScaValencia S.A., ESA46332995, Spanien	26	14	22	25
<b>Andelar i intresseföretag</b>		41	<b>77</b>	83
<b>Andel i:</b>				
Årets resultat <sup>2)</sup>			32	12
Årets totalresultat			32	12

2) Inkluderar +5 MSEK i reavinst hänförligt till försäljning av innehavet i Cummins-Scania HPI LLC.

Joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2015	2014
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50	463	411	423
Oppland Tungbilservice A/S, 982 787 602, Norge	50	1	4	5
Tynset Diesel A/S, 982 787 580, Norge	50	1	4	4
<b>Andelar i joint ventures</b>		465	<b>419</b>	432
<b>Andel i:</b>				
Årets resultat			14	20
Årets totalresultat			14	20
<b>Andelar i intresseföretag och joint ventures</b>			<b>496</b>	515
Övriga aktier och andelar			20	20
<b>Summa</b>			<b>516</b>	535

**NOT 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures, forts.**

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

Summerade resultaträkningar	2015	2014
Nettoomsättning	2 276	1 693
Rörelseresultat <sup>1)</sup>	61	60
Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter	12	-6
Skatt	-22	-16
<b>Periodens resultat</b>	<b>51</b>	<b>38</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Periodens totalresultat</b>	<b>51</b>	<b>38</b>
Scaniakoncernens andel (50%)	26	19

1) Avskrivningar uppgående till MSEK 114 (106) inkluderas i rörelseresultatet.

Summerade balansräkningar	2015	2014
Anläggningstillgångar	638	621
Kortfristiga placeringar och likvida medel	323	245
Övriga omsättningstillgångar	507	457
<b>Summa tillgångar</b>	<b>1 468</b>	<b>1 323</b>
Eget kapital	822	846
Övriga kortfristiga skulder	646	477
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>1 468</b>	<b>1 323</b>
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50%)	411	423
<b>Redovisat värde</b>	<b>411</b>	<b>423</b>

Scania har erhållit utdelning från Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC om MUSD 8 (10). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC är ett joint venture med Scania och Cummins som delägare. Joint venture tillverkar bränsleinsprutningssystem för enhetsinsprutning med extra högt tryck (XPI). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

**NOT 12 Varulager**

	2015	2014
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	2 018	2 241
Varor under tillverkning	1 345	1 277
Färdiga varor <sup>1)</sup>	13 555	13 262
<b>Summa</b>	<b>16 918</b>	<b>16 780</b>
1) Varav begagnade fordon	1 811	1 585
Värderegleringsreserv vid årets slut	-1 025	-846

**NOT 13 Andra fordringar**

	2015	2014
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter <sup>1)</sup>	423	504
Derivat med positivt värde	595	504
Förskottsbetalningar	1	8
Pensionstillgång	107	144
Övriga fordringar <sup>1)</sup>	227	222
<b>Summa andra långfristiga fordringar</b>	<b>1 353</b>	<b>1 382</b>
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 179	1 001
Derivat med positivt värde	580	644
Mervärdesskatt	1 527	1 282
Förskottsbetalningar	94	143
Övriga fordringar	714	647
<b>Summa andra kortfristiga fordringar</b>	<b>4 094</b>	<b>3 717</b>
<b>Summa andra fordringar</b>	<b>5 447</b>	<b>5 099</b>

1) Jämförelsesiffror har justerats.

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 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 själv eller dess dotterföretag.

**Övrigt tillskjutet kapital** utgörs av reservfond tillskjutet av Scania ABs ägare vid bolagiseringen 1995.

**Säkringsreserv** utgörs av marknadsvärdesförändringen på kommersiella kassaflödessäkringar, där säkringsredovisning enligt IAS 39 Finansiella instrument tillämpas.

**Omräkningsreserv** uppstår vid omräkning av utländska netto-tillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlands-verksamhet som bedöms vara en del av företags nettoinvestering. Årets negativa valutakursdifferens på MSEK 2 465 har uppstått som en följd av att den svenska kronan har stärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan stärkts främst mot BRL.

**Balanserat resultat** består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuld förändring som härrör från omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner med mera som redovisas i övrigt totalresultat. Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. I Scania AB beslutade en extra bolagsstämma i december om en utdelning om MSEK 9 600. De förslag till utdelningar som beslutats av styrelsen 2014 och 2015 verkställdes aldrig av årsstämmorna. Utdelningen om MSEK 9 600 motsvarar ca 50 procent av nettovinsten för åren 2013, 2014 och 2015. Det är i linje med Scantias historiska riktmarke att dela ut runt 50 procent av nettovinsten till aktieägarna. Inga förändringar hänförliga till detta historiska riktmarke förväntas.

Styrelsen föreslår därför till bolagsstämman 2016 att ingen utdelning ska lämnas.

**Innehav utan bestämmande inflytande** utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scaniakoncernen har några få icke helägda dotterföretag varav ett bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande. Qanadeel AL Rafidain Automotive Trading Co. Ltd., i Irak har ett innehav utan bestämmande inflytande som uppgår till 49 procent av aktierna och röstandelen i företaget. Under 2015 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK -11 (-10) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 47 (56) per 31 december 2015.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2015	2014
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
<b>Antal utestående A-aktier vid årets slut</b>	<b>400 000 000</b>	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
<b>Antal utestående B-aktier vid årets slut</b>	<b>400 000 000</b>	400 000 000
<b>Summa antal aktier vid årets slut</b>	<b>800 000 000</b>	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 uppgick koncernens kapital till MSEK 37 837 (41 801). Enligt koncernens finanspolicy skall 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 elva bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2015 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 2015 var för:

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

## NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2015 uppgick till MSEK 847 (756). Förpliktelserna 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 258 för 2016.

De största planerna beskrivs i mer detalj nedan.

### Sverige

Arbetare omfattas av 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 genom en kontoavsättning vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti. En del av ITP2 planen tryggas dock genom premier till försäkring i Alecta. Dessa åtaganden redovisas under Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare.

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

### Schweiz

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

1. Grundläggande pensionsplan för anställda och ledning, som omfattar ålderspension, sjukpension, efterlevandepension till make/maka, barnpension och livförsäkring.

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

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

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

### Brasilien

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

### Storbritannien

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

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

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

Den normala pensionsåldern i planerna är 65 år.

## FÖRMÅNSBESTÄMDA PLANER SOM OMFATTAR FLERA ARBETSGIVARE

### Sverige

En del av ITP2-planen tryggas genom premier till Alecta, vilka också är förmånsbestämda. Alecta saknar information om fördelning av intjänade, avsättning och tillgångar mellan olika arbetsgivare, varför dessa åtaganden redovisas som en avgiftsbestämd plan.

Vid utgången av året uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån (tillgångar i förhållande till försäkringsåtagandet) till 153 procent (143). Om konsolideringsnivån under- eller överstiger normalintervallet (122–155) 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 109 (112).

**NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.****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 Bedrijfstakingpensioenfonds Metalelektro (PME) administreras via MN Services. Både PMT och PME saknar information om fördelning

av åtaganden varför dessa redovisas som en avgiftsbestämd plan. I de holländska planerna bidrar både företag och anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 82 (74). Konsolideringsgraden för MN Services uppgick till 98 procent (103).

Information gällande de största planerna 2015	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	6 107	821	490	816
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–928	–55	–665
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	–	16	–
<b>Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK</b>	<b>6 107</b>	<b>–107</b>	<b>451</b>	<b>151</b>

**Uppdelning i kategorier**

Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	4 046	434	83	–
Aktiva, antal	8 396	334	3 127	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	997	–	–	607
Fribrevshavare, antal	2 557	–	–	433
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 064	387	407	209
Pensionärer, antal	2 304	99	1 131	183

**Antaganden/förutsättningar**

Diskonteringsränta, %	3,0	0,9	13,3	3,7
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	86	86	83	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	22,0	14,9	14,3	22,0

**Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK**

0,5% ökning diskonteringsräntan	–608	–55	–34	–81
0,5% minskning diskonteringsräntan	698	64	36	94
1 års ökning livslängd	235	9	10	24

**NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.**

Information gällande de största planerna 2014	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	7 607	733	709	741
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–877	–69	–615
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	–	20	–
Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK	7 607	–144	660	126
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	5 035	376	158	–
Aktiva, antal	7 857	335	3 325	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 054	–	–	588
Fribrevshavare, antal	2 600	–	–	451
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 518	357	551	153
Pensionärer, antal	2 256	91	1 156	166
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	2,5	1,5	11,8	3,5
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	86	86	78	87
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	29,4	14,7	15,6	23,0
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5% ökning diskonteringsräntan	–820	–47	–46	–73
0,5% minskning diskonteringsräntan	950	54	81	93
1 års ökning livslängd	364	27	27	25

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2015	2014
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–371	–223
Räntekostnader nettoskuld	–256	–251
Ränteintäkter nettotillgång	3	4
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	0	–9
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	0	0
<b>Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen</b>	<b>–624</b>	<b>–479</b>

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 140 (80), kostnad för sålda varor MSEK 114 (77), försäljningskostnader MSEK 102 (66) och administrativa kostnader MSEK 15 (9). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

## NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2015	2014
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	409	-930
Effekter av ändrade demografiska antaganden	-71	278
Effekter av ändrade finansiella antaganden	1 452	-2 469
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i räntetäkterna	-18	122
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	1	33
<b>Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat</b>	<b>1 773</b>	<b>-2 966</b>

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser	
	2015	2014
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	2 626	2 720
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	6 581	8 091
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	9 207	10 811
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-1 992	-1 937
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	17	21
<b>Redovisat i balansräkningen</b>	<b>7 232</b>	<b>8 895</b>
Varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	7 339	9 039
Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-107	-144

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2015	2014
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	10 811	7 202
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	0	26
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	371	223
Räntekostnader	302	303
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	12	11
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	-409	930
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	71	-278
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	-1 452	2 469
Valutakursdifferenser	-156	212
Utbetalningar av pensionsersättningar	-343	-291
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	0	9
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna i köpta/sålda bolag	-	-
Regleringar	-	-4
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	-	-1
<b>Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut</b>	<b>9 207</b>	<b>10 811</b>

**NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.**

Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2015	2014
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	1 937	1 575
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	-1	14
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	51	57
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	-18	122
Effekter av ändrade finansiella antaganden	0	0
Valutakursdifferenser	35	158
Inbetalningar till pensionsplanen	102	92
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	15	14
Utbetalningar av pensionsersättningar	-129	-95
Verkligt värde av förvaltningstillgångar i köpta/sålda bolag	-	-
Regleringar	-	0
<b>Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut</b>	<b>1 992</b>	<b>1 937</b>

Nuvärde av tillgångstaket	Tillgångstak	
	2015	2014
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	21	51
Nuvärde vid årets början av tillgångstak som omklassificerats	-	-
Räntekostnader	2	2
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	-1	-33
Valutakursdifferenser	-5	1
<b>Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut</b>	<b>17</b>	<b>21</b>

Fördelning av verkligt värde förvaltningstillgångar	2015		2014	
	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	12	-	32	-
Eget kapitalement utgivet av annan	8	-	10	-
Skuldinstrument utgivet av Scania	-	3	-	4
Skuldinstrument utgivet av annan	95	-	99	-
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	-	43	-	40
Fastigheter investeringsobjekt	18	-	17	-
Aktiefonder	771	-	720	-
Räntefonder	629	-	679	-
Fastighetsfonder	311	-	256	-
Övriga investeringsfonder	14	20	17	20
Övriga förvaltningstillgångar	68	-	43	-
<b>Totalt</b>	<b>1 926</b>	<b>66</b>	<b>1 873</b>	<b>64</b>



## NOT 16 Övriga avsättningar

2015	Produktåtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar <sup>1)</sup>	Summa
Vid årets ingång	1 572	1 377	2 026	4 975
Avsättningar under året	1 372	282	1 528	3 182
Under året ianspråktaga avsättningar	-960	-38	-1 181	-2 179
Under året återförda avsättningar	-532	-69	-105	-706
Valutakursdifferenser	-71	-216	-91	-378
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 381</b>	<b>1 336</b>	<b>2 177</b>	<b>4 894</b>
- varav kortfristiga avsättningar	1 024	82	895	2 001
- varav övriga långfristiga avsättningar	357	1 254	1 282	2 893

2014	Produktåtaganden	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar <sup>1)</sup>	Summa
Vid årets ingång	1 473	1 337	1 781	4 591
Avsättningar under året	1 354	347	1 348	3 049
Under året ianspråktaga avsättningar	-1 225	-217	-990	-2 432
Under året återförda avsättningar	-60	-122	-189	-371
Valutakursdifferenser	30	32	76	138
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 572</b>	<b>1 377</b>	<b>2 026</b>	<b>4 975</b>
- varav kortfristiga avsättningar	1 166	15	715	1 896
- varav övriga långfristiga avsättningar	406	1 362	1 311	3 079

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2015 med 12 900 stycken (7 800) och uppgick vid årets slut till 150 000 stycken (137 100). 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 förpliktelseans karaktär, se även not 1 Redovisningsprinciper och not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

## NOT 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2015	2014
Upplupna personalrelaterade kostnader	3 944	3 676
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	4 030	3 287
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande <sup>1)</sup>	7 589	6 396
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2 800	2 075
<b>Summa</b>	<b>18 363</b>	15 434
- varav kortfristigt	9 278	8 912
- varav långfristigt	9 085	6 522
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	336	307

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 214 (1 299) intäktföras inom 12 månader. MSEK 472 (319) förväntas intäktföras senare än 5 år.

## NOT 18 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	2015	2014
Finansiella fordringar <sup>2)</sup>	198	3 216
Övrigt	2	1
<b>Summa<sup>1)</sup></b>	<b>200</b>	<b>3 217</b>

## 1) Varav säkerheter ställda för:

Upplåning	198	3 216
Annans skuld	2	1

<sup>2)</sup> Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services, MSEK 180 (3 197).

Eventalförpliktelser	2015	2014
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	62	58
Borgensförbindelser	2	3
Övriga garantiförbindelser	229	211
<b>Summa</b>	<b>293</b>	<b>272</b>

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 73 (67).

Under 2011 blev Scania föremål för en utredning som genomförs av EU-kommissionen rörande otillbörligt samarbete. Scania mottog i november 2014 ett meddelande om invändningar (Statement of Objections) i den utredningen, vilket Scania nu kan svara på innan EU-kommissionen tar sitt beslut. Scanias uppfattning är att om kommissionen skulle väcka talan i enlighet med de påståenden som framförs i dess meddelande om invändningar är det mer troligt än inte att kommissionen i slutänden inte lyckas. Med tanke på den pågående utredningen och den osäkerhet som råder kan Scania ännu inte förutspå eller uppskatta hur länge utredningen kommer att fortgå, vilket handlande, om något, som tillsynsmyndigheten kan vända sig mot, vad tillsynsmyndigheten kan komma fram till eller vilka sanktioner tillsynsmyndigheten kommer att begära. Således kan Scania inte bedöma vilken påverkan utredningen kan få. Med det sagt går det inte att utesluta att kommissionen ålägger Scania böter.

## NOT 19 Leasingåtaganden

Scaniakoncernen har som leasetagare ingått finansiella och operationella leasingavtal.

## Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt

	2015		2014	
	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler
Operationell leasing				
Inom ett år	577	255	561	275
Mellan ett år och fem år	1 052	595	1 077	714
Senare än fem år	369	352	365	313
<b>Summa</b>	<b>1 998</b>	<b>1 202</b>	<b>2 003</b>	<b>1 302</b>

Kostnadsförda minimi-leaseavgifter uppgår till MSEK 713 (652), varav MSEK 313 (265) avser kostnader för lokalhyra.

## Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt

	2015			2014		
	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgifter	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgifter
Finansiell leasing						
Inom ett år	10	1	9	7	3	4
Mellan ett år och fem år	17	7	10	14	9	5
Senare än fem år	5	5	0	7	7	0
<b>Summa<sup>2)</sup></b>	<b>32</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>19</b>	<b>9</b>

<sup>2)</sup> Avser finansiella leasingavtal där förpliktelsen överstiger ett år.

**NOT 19 Leasingåtaganden, forts.****Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing**

Redovisat värde	2015	2014
Uthyrningsfordon	0	0
Byggnader	17	19
Maskiner	0	0
Övrigt	25	21
<b>Summa</b>	<b>42</b>	<b>40</b>

**NOT 20 Statliga stöd och bidrag**

Scania-koncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 1 (19) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 38 (143).

**NOT 21 Kassaflödesanalys**

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

	2015	2014
<b>a. Fordon och tjänster; erhållen/ erlagd ränta och utdelning</b>		
Erhållen utdelning från intresseföretag	79	77
Erhållen ränta	484	557
Erlagd ränta	-432	-611
<b>b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödespåverkande poster</b>		
Avskrivningar	3 242	3 107
Osäkra fordringar	26	32
Intresseföretag	33	45
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	642	238
Övrigt	182	67
<b>Summa</b>	<b>4 125</b>	<b>3 489</b>
<b>b.2. Financial Services; icke kassaflödespåverkande poster</b>		
Avskrivningar	19	18
Osäkra fordringar	244	167
Övrigt	35	10
<b>Summa</b>	<b>298</b>	<b>195</b>
<b>c. Nettoinvestering genom förvärv/ avyttring av verksamheter<sup>1)</sup></b>		
Försäljning av verksamheter	0	67
Förvärv av verksamheter	-125	-221
<b>Summa</b>	<b>-125</b>	<b>-154</b>

1) Se not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2015	2014
<b>d.1. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar</b>		
Investeringar i anläggningstillgångar <sup>2)</sup>	-8 561	-6 598
Försäljning av anläggningstillgångar <sup>3)</sup>	949	1,037
<b>Summa</b>	<b>-7 612</b>	<b>-5 561</b>
<b>d.2. Financial Services; nettoinvestering i kreditportfölj etc.</b>		
Nyfinansiering <sup>4)</sup>	-32 158	-27 491
Amorteringar och avslutade kontrakt	27 361	22 975
<b>Summa</b>	<b>-4 797</b>	<b>-4 516</b>
<b>e. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter</b>		
Nettoförändring av kortfristiga placeringar	-190	-4
Nettoförändring av kortfristig upplåning	1 161	2 831
Omklassificering av långfristig upplåning till kortfristig upplåning	-9 953	-11 089
Minskning av långfristig upplåning	-5 447	-168
Ökning av långfristig upplåning	16 391	8 483
<b>Summa</b>	<b>1 962</b>	<b>53</b>
<b>f. Likvida medel</b>		
Kassa och bank	4 070	3 754
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	8 225	7 161
<b>Summa</b>	<b>12 295</b>	<b>10 915</b>

2 Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 1 863 (1 454).

3 Inkluderar även flytt av fordon för korttidsuthyrning till lager.

4 Avser i huvudsak finansiering av kunders köp av Scania fordon. Inkluderar övriga materiella och immateriella anläggningstillgångar.

**NOT 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter**

Scania är inte en förvärvsintensiv koncern eller en koncern som avyttrar verksamheter i någon större omfattning och inga väsentliga förvärv eller avyttringar har skett under åren 2014–2015.

Rörelseförvärv brukar framförallt bestå av återförsäljare. Under 2015 gjordes ett förvärv av en återförsäljare i Brasilien. Under 2014 gjordes två mindre förvärv av återförsäljare i Kenya och Kina och ett förvärv av en tillverkare av busskarosser i Finland. Under 2014 såldes Financial service verksamheten i Turkiet och återförsäljarverksamheten av privatbilar i Schweiz.

Total överförd ersättning för förvärvet av återförsäljaren i Brasilien var MSEK 218, varav MSEK 60 består utav efterskänkning av tidigare fordringar mot säljaren. MSEK 128 är utbetalt under 2015 och resterande belopp förväntas betalas ut under 2016. Förvärvet gjordes i slutet av året varför inget resultat har bokförts för året. Om förvärven hade skett vid årets början skulle förvärvade verksamheter haft följande påverkan på 2015: Nettoomsättning minskad med internförsäljning MSEK 85 och Resultat före skatt MSEK -7.

**NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda**

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2015	2014
Styrelser och ledande befattningshavare <sup>1)</sup>	391	374
– varav <i>tantem</i>	99	93
Övriga anställda	14 983	13 936
Summa <sup>2)</sup>	15 374	14 310
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	5 021	4 397
– varav pensionskostnader <sup>2)</sup>	1 290	1 055
<b>Summa</b>	<b>20 395</b>	<b>18 707</b>

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 539 (552).

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 37 (29) styrelser och ledande befattningshavare i Scania-koncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionförpliktelsen till MSEK 154 (150) för denna grupp.

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2015		2014	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	13 335	20%	13 061	20%
Europa (exklusive Sverige)	14 347	14%	13 484	13%
Eurasien	850	25%	965	22%
Amerika	6 083	14%	6 354	13%
Asien	2 248	18%	2 095	18%
Afrika och Oceanien	1 630	17%	1 575	16%
<b>Summa</b>	<b>38 493</b>	<b>17%</b>	<b>37 534</b>	<b>16%</b>

**NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda, forts.**

Könsfördelning	2015	2014
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	434	451
– varav män	402	423
– varav kvinnor	32	28
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	105	101
– varav män	102	99
– varav kvinnor	3	2
<b>Antal anställda per 31 december</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	20 428	19 304
Forskning och utveckling	3 904	3 671
Försäljnings- och servicebolag	19 253	18 395
Summa	43 585	41 370
Financial Services	824	759
<b>Summa</b>	<b>44 409</b>	<b>42 129</b>
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	5 411	5 172

**NOT 24 Transaktioner med närstående**

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
<b>Volkswagenkoncernen</b>	<b>257</b>	169	<b>731</b>	535	<b>917</b>	1 302	<b>11 579</b>	1 359
<b>Intresseföretag och joint ventures</b>								
BITS DATA i Södertälje AB	0	–	17	18	0	–	2	3
Cummins-Scania HPI L.L.C	–	–	25	24	–	–	–	7
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	88	62	666	461	12	7	88	38
Laxå Special Vehicles AB	44	19	176	165	11	4	48	47
ScaValencia S.A.	119	64	52	48	4	3	0	–
Övriga	8	8	5	5	1	–	0	–

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i förteckningen över dotterföretag. Se även presentationen av Scantias styrelse och verkställande ledning samt not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare. Upplysning om utdelningar från samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures.

Upplysningar om pensionsplaner lämnas i not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser samt not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda. Köp och hyra av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med Volkswagenkoncernen.

Samtliga transaktioner med närstående sker på marknadsmässiga villkor.

Skulder till Volkswagenkoncernen för utdelning beslutad i december 2015 uppgår till MSEK 9 600.

## NOT 25 Ersättningar till ledande befattningshavare

## PRINCIPER FÖR ERSÄTTNING TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Principerna för ersättning till ledande befattningshavare i Scania fastställs av bolagsstämman. 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. Pensionen omfattas av ett premiebaserat pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP.

## UPPSÄGNINGSVILLKOR FÖR DEN VERKSTÄLLANDE LEDNINGEN

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod. Förekommande utfall av programmet för rörlig lön proportioneras med hänsyn till anställningstidens längd under ifrågavarande år om villkoren som fastställts av Årsstämman uppfyllts. Vid en uppsägning från företags sida gäller en uppsägningstid om sex månader med bibehållna förmåner samt att det utgår ett avgångsvederlag motsvarande tjugofyra månadslöner.

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

2015, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode <sup>1)</sup>	Rörlig lön	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande									
Verkställande direktören	4 523		5 271	139	9 933	1 777	867	2 644	8 154
Tidigare verkställande direktör	2 739			10 359	13 098	2 544	318	2 862	2 655
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	25 673		22 097	2 087	49 857	5 353	2 768	8 121	22 274

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Hans Dieter Pötsch 0; Francisco J. Garcia Sanz 0; Peter Abele 375; Helmut Aurenz 550; Peter Wallenberg Jr. 500; Ferdinand K. Piëch 0; Leif Östling 0; Christian Porsche 0; Annika Falkengren 325; Matthias Gründler 0; Per Hallberg 0; Markus S. Piëch 0. Ferdinand K. Piëch avgick 27 april 2015. Leif Östling, Peter Abele, Francisco J. Garcia Sanz och Hans Dieter Pötsch avgick vid årsstämman den 26 juni 2015.

2) Inkluderar utbetalning av semesterlöneskuld och lön under uppsägningstid.

2014, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode <sup>1)</sup>	Rörlig lön	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande									
Verkställande direktören	7 900		6 474	258	14 632	2 907	360	3 267	2 381
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	26 913		21 104	2 006	50 023	5 892	2 714	8 606	18 511

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Hans Dieter Pötsch 0; Francisco J. Garcia Sanz 0; Peter Abele 750; Helmut Aurenz 500; Peter Wallenberg Jr. 500; Åsa Thunman 600; Jochem Heizmann 0; Ferdinand K. Piëch 0; Leif Östling 0. Jochem Heizmann avgick vid årsstämman den 3 maj 2013.

**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:** avtalad pensionsålder är 60 år för den verkställande direktören och den verkställande ledningen. Pensionsåldern enligt ITP är 65 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 utmytna i en rapport, ett intyg eller någon annan handling som är avsedd även för andra än uppdragsgivaren. Skatterådgivning är konsultation i skatterättsliga frågeställningar. Övriga tjänster är rådgivning som inte går att hänföra till någon av de andra kategorierna. Revisionskostnader som uppkommit på grund av att Scania är dotterföretag till Volkswagen har vidarefakturerats.

Revisionsfirma	2015		2014	
	PwC	Övriga revisorer	EY	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	34	1	46	1
Revisionsverksamhet				
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	1	3	2	0
Skatterådgivning	3	1	2	0
Övriga tjänster	1	1	2	0
<b>Summa</b>	<b>39</b>	<b>6</b>	<b>52</b>	<b>1</b>

**NOT 27 Finansiell riskhantering****FINANSIELL RISKHANTERING INOM SCANIAKONCERNEN**

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

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

**VALUTARISK**

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

- Ett enskilt bolag kan ha monetära tillgångar och skulder i en annan valuta än dess funktionella valuta, vilka omräknas till den funktionella valutan med balansdagskursen. Vid reglering av monetära tillgångar och skulder uppstår en valutakursdifferens mellan transaktionsdagens kurs och betalkurs. Samtliga valutakursförändringar hänförliga till omräkning eller reglering av monetära poster, redovisas i resultaträkningen (transaktionseffekt).

- Intäkter, kostnader, tillgångar och skulder i annan funktionell valuta än moderbolagets rapporteringsvaluta (SEK) omräknas till genomsnittskurs respektive balansdagskurs. Effekten som uppstår av att balansdagskursen förändras från årets början samt att årets snittkurs avviker från balansdagskursen redovisas i omräkningsreserven i övrigt totalresultat (omräkningseffekt).

Under 2015 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 2015 cirka MSEK 37 800 (34 600). De största flödesvalutorna var EUR, BRL och GBP. I tabellen på nästa sida framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

## NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2015	2014
Brittiska pund, GBP	7 000	4 300
Euro, EUR	5 200	2 100
Norska kronor, NOK	2 900	2 700
Polska zloty, PLN	2 200	1 600
US dollar, USD	2 100	2 000
Koreanska won, KRW	1 800	1 300
Australiska dollar, AUD	1 800	1 800
Sydafrikanska rand, ZAR	1 700	1 400
Ryska rubel, RUB	1 500	3 700
Danska kronor, DKK	1 400	1 300
Arabiska dirham, AED	1 100	–
Schweiziska franc, CHF	1 100	1 200
Argentinska peso, ARS	–1 400	–1 100
Brasilianska real, BRL	–1 800	2 400
Övriga valutor	10 000	8 700
<b>Summa valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>36 600</b>	33 400

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2015	2014
Euro, EUR	500	600
Övriga valutor	700	600
<b>Summa valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>1 200</b>	1 200

Baserat på 2015 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 378 (346). För Fordon och tjänster uppgick de totala positiva valutaeffekterna jämfört med 2014 till cirka MSEK 2 270.

I enlighet med Scantias finanspolicy kan framtida kassaflöden säkras med en säkringsperiod som tillåts variera mellan 0 och 12 månader. Löptid på över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminskontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner. Vid utgången av 2015 säkrade Scania inga framtida valutaflöden.

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 2015 till MSEK 23 700 (24 900). Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i funktionell valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av 2015 var inga utländska nettotillgångar säkrade (–).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2015	2014
Brasilianska real, BRL	4 600	6 300
Euro, EUR	4 100	4 400
Argentinska pesos, ARS	1 500	1 100
Brittiska pund, GBP	1 100	1 300
Norska kronor, NOK	600	600
Schweiziska franc, CHF	500	600
Polska zloty, PLN	500	300
Indiska rupee, INR	500	100
Danska kronor, DKK	400	300
Australisk dollar, AUD	400	300
Ryska rubel, RUB	300	400
Koreanska won, KRW	300	–100
US dollar, USD	–100	–150
Övriga valutor	1 500	1 850
<b>Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster</b>	<b>16 200</b>	17 300

Nettotillgångar, Financial Services	2015	2014
Euro, EUR	4 300	4 600
Övriga valutor	3 200	3 000
<b>Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services</b>	<b>7 500</b>	7 600
<b>Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scaniakoncernen</b>	<b>23 700</b>	24 900

## Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2015	2014
Rörelseresultat	–187	99
Finansiella intäkter och kostnader	–62	14
Skatter	0	–4
<b>Påverkan på årets resultat</b>	<b>–249</b>	109



## NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

**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 2015 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Financial Services samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

**Ränterisk inom Fordon och tjänster**

Upplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättnings hastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scantias finanspolicy 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 7 579 (12 139) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 9 728 (166) och den genomsnittliga räntebindningstiden för dessa understiger 6 (6) månader. Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 17 056 (12 310) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1) månad. I nettokassan ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK 251 (-5).

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 inom Fordon och tjänster med cirka MSEK 50 (5) samt ränteintäkterna med cirka MSEK 160 (120) på årsbasis.

**Ränterisk inom Financial Services**

Scantias finanspolicy för ränterisker inom segment Financial Services är att utlåning och upplåning ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Financial Services följande struktur per den 31 december 2015:

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2015	Räntebärande portfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder <sup>2)</sup>
2016	29 232	28 872
2017	11 662	10 971
2018	8 699	8 034
2019	4 750	2 629
2020	1 736	285
2021 och senare	407	35
<b>Summa</b>	<b>56 486</b>	<b>50 826</b>

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2014	Räntebärande portfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder <sup>2)</sup>
2015	29 569	27 698
2016	10 805	10 909
2017	8 427	7 471
2018	4 679	2 495
2019	1 711	395
2020 och senare	365	56
<b>Summa</b>	<b>55 556</b>	<b>49 024</b>

1) Inklusive operationell leasing.

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

Scantias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 54 942 (46 741).

Upplåning per den 31 december 2015	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	22 011	19 147
SEK	6 863	26 170
BRL	4 675	4 675
GBP	5 184	–
ZAR	2 116	972
USD	1 885	1 085
NOK	1 646	478
RUB	1 497	62
DKK	1 371	–
CLP	1 258	330
AUD	1 099	–
KRW	775	195
CHF	661	–
THB	559	87
PLN	156	–
CZK	–22	–
Övriga	3 074	1 607
<b>Summa<sup>1)</sup></b>	<b>54 808</b>	<b>54 808</b>
Upplupen ränta	134	134
<b>Summa</b>	<b>54 942</b>	<b>54 942</b>

1) Total upplåning exkluderar MSEK 134 avseende upplupna räntor.

## 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.

**Kreditrisk inom Fordon och tjänster**

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 7 097 (7 728), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 075. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 12.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2015	Förfallna betalningar 2014
< 30 dagar	687	1 032
30–90 dagar	362	296
91–180 dagar	57	155
> 180 dagar	56	102
<b>Summa</b>	<b>1 162</b>	<b>1 585</b>

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 313 (370) motsvarande 4,2 (4,6) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 26 (32).

**Tidsanalys på portföljens tillgångar**

	2015			2014		
	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet
<b>Förfallna men inte nedskrivna</b>						
< 30 dagar	60	2 209	2 146	69	3 005	2 728
30–90 dagar	93	1 315	1 301	100	1 704	1 717
<b>Förfallna och nedskrivna</b>						
91–180 dagar	31	229	206	52	423	409
> 180 dagar	44	130	122	79	272	251
Ej aktiva kontrakt	78	310	196	123	586	383
<b>Summa</b>	<b>306</b>	<b>4 193</b>	<b>3 971</b>	<b>423</b>	<b>5 990</b>	<b>5 488</b>

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

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2015	2014
Avsättning vid årets början	370	383
Reservering för befarade förluster	-16	7
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-22	-42
Valutakursdifferenser	-20	22
Övrigt	1	0
<b>Avsättning vid årets slut</b>	<b>313</b>	<b>370</b>

**Kreditrisk inom Financial Services**

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

Kreditportfölj	2015	2014
Exponering	57 358	56 425
– varav operationell leasing	13 899	11 628
Kreditriskreserv	872	869
Redovisat värde	56 486	55 556
– varav operationell leasing	13 899	11 613

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.

**NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.**

Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag. Koncentrationen av kreditrisken 2015 är likvärdig med hur den såg ut 2014. En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan:

Koncentration av kreditrisk	31 december 2015			31 december 2014		
	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Exponering < 15 MSEK	29 970	98,6	69,4	28 459	98,5	69,6
Exponering 15–50 MSEK	334	1,1	14,1	349	1,2	13,9
Exponering > 50 MSEK	87	0,3	16,5	87	0,3	16,5
<b>Summa</b>	<b>30 391</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>28 895</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

För engagemang med förfallna fordringar sker vanligtvis ett relativt snabbt återtagande av det finansierade objektet. Omförhandling sker endast i de fall Financial Services bedömer efter en ny kreditutvärdering att kundens likviditetsproblem är av övergående karaktär och då omförhandlingen kan göras utan att avsevärt försämra riskpositionen.

För Scantias kunder var behovet av omförhandling på samma nivå 2015 som under 2014. Det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats, uppgick vid utgången av 2015 till MSEK 1 458 (1 505). 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 2015. Under året återtog 1 283 (1 759) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 214 (404) med ett totalt redovisat värde på MSEK 73 (115). 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	2015	2014
Avsättning vid årets början	869	805
Reservering för befarade förluster	210	162
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-160	-104
Valutakursdifferenser	-47	23
Avyttring av dotterföretag	-	-17
<b>Avsättning vid årets slut</b>	<b>872</b>	<b>869</b>
<b>Avsättning som procent av bruttoportföljen</b>	<b>1,5</b>	<b>1,6</b>

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 244 (167).

**Övriga kreditrisker inom Scania**

Hantering av de finansiella kreditriskerna som främst uppkommer inom den centrala treasuryverksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias finanspolicy. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärdiga motparter. För att reducera kreditrisken begränsas tillåten exponeringsvolym per motpart beroende på motpartens kreditbetyg. För att ytterligare begränsa kreditrisken har Scania även ingått avtal om nettning (International Swaps and Derivatives Association) med samtliga av sina motparter. Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i finanspolicyen följs.

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 255 (-25) vid utgången av 2015. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 1 175 (1 148) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 12 508 (10 966). De kortfristiga placeringarna finns placerade hos ett flertal banker.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 8 438 (7 212) varav MSEK 8 225 (7 161) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 213 (51) utgörs av placeringar med en löptid på 91-365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 4 070 (3 754).

## NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

## 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 utnyttjade kreditfaciliteter som överstiger finansieringsbehovet de nästkommande två åren.

För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker den bedömda efterfrågan av finansiering för det nästkommande året. Dessutom ska det alltid finnas upplåning som säkerställer refinansieringen av den existerande portföljen.

Scanias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2015 till MSEK 49 913 (40 134). Scanias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallad 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 2015	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	–	–
European Medium Term Note Program	23 233	31 973
Övriga obligationer	–	–
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	37 405
Företagscertifikat Sverige	535	10 000
Företagscertifikat Belgien	1 635	3 654
Banklån	29 405	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>54 808 <sup>2)</sup></b>	<b>83 032</b>

Upplåning 2014	Total upplåning	Rambelopp
Medium Term Note Program	–	–
European Medium Term Note Program	20 920	33 304
Övriga obligationer	–	–
Kreditfacilitet (EUR)	–	29 168
Företagscertifikat Sverige	1 250	10 000
Företagscertifikat Belgien	–	3 806
Banklån	24 397	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>46 567 <sup>2)</sup></b>	<b>76 278</b>

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 37 405 (29 168).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 134 (174) 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	2015	2014
2015	–	20 065
2016	28 602	13 982
2017	14 925	6 579
2018	3 149	3 410
2019	2 602	2 375
2020	3 227	156
2021 och senare	2 303	–
<b>Summa</b>	<b>54 808 <sup>1)</sup></b>	<b>46 567 <sup>1)</sup></b>

1) Total upplåning exkluderar MSEK 134 (174) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2015	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2016	8	–
2017	40	–
2018	–	–
2019	–	–
2020	–	–
2021 och senare	–	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>48</b>	<b>–</b>

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2014	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2015	2	81
2016	38	–
2017	49	–
2018	–	–
2019	–	–
2020 och senare	–	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>89</b>	<b>81</b>

1) Inkluderar ej upplupen ränta.

## NOT 28 Finansiella instrument

Finansiella tillgångar inom Scaniakoncernen består främst av finansiella leasingfordringar och avbetalningsfordringar som uppkommit inom segmentet Financial Services till följd av finansiering av kunders fordonsköp. Övriga finansiella tillgångar av betydelse är kundfordringar på fristående återförsäljare och slutkunder inom segmentet Fordon och tjänster samt kortfristiga placeringar och likvida medel. 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 och likvida medel har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 3 089 (1 093). 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. Derivatet är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK 256 (-2).

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 överensstamma med det redovisade värdet. Verkligt värde upplysningar om samtliga finansiella instrument som inte värderas till verkligt värde är hänförliga till nivå 2.

Finansiella tillgångar och skulder som har kvittats mot varandra består utav lånefordringar och låneskulder. Bruttobeloppen uppgår till MSEK 131 (417). Det belopp som har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 131 (417).

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 1 148 (1 135) respektive MSEK 863 (1 149). Det belopp som inte har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 690 (708).

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.

## NOT 28 Finansiella instrument, forts.

Koncernen 2015, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultat- räkningen*	Investeringar som hålls till förfall	Låne- fordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			26 359				26 359	26 481
Kortfristiga räntebärande fordringar			16 373				16 373	16 409
Icke räntebärande kundfordringar			6 981				6 981	6 981
Kortfristiga placeringar och likvida medel	3 089		9 419				12 508	12 491
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	594		63				657	657
Andra kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	580		–				580	580
<b>Summa tillgångar</b>	<b>4 263</b>	<b>–</b>	<b>59 195</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>63 458</b>	<b>63 599</b>
Långfristiga räntebärande skulder				26 206			26 206	25 938
Kortfristiga räntebärande skulder				28 736			28 736	28 701
Leverantörsskulder				10 841			10 841	10 841
Andra långfristiga skulder <sup>3)</sup>	508					–	508	508
Andra kortfristiga skulder <sup>4)</sup>	411					–	411	411
<b>Summa skulder</b>	<b>919</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>65 783</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>66 702</b>	<b>66 399</b>

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 353.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 4 094.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 567.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 3 161.

\* Innehas för handel

Koncernen 2014, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultat- räkningen*	Investeringar som hålls till förfall	Låne- fordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Säkring av netto- investering	Kassa- flödes- säkringar	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar			27 156				27 156	27 311
Kortfristiga räntebärande fordringar			16 929				16 929	16 952
Icke räntebärande kundfordringar			7 205				7 205	7 205
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 093 <sup>5)</sup>		9 653				10 746	10 883
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	504		466				970	970
Andra kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	644		8			0	652	652
<b>Summa tillgångar</b>	<b>2 241</b>	<b>–</b>	<b>61 417</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>0</b>	<b>63 658</b>	<b>63 973</b>
Långfristiga räntebärande skulder				26 503			26 503	26 664
Kortfristiga räntebärande skulder				20 238			20 238	20 347
Leverantörsskulder				9 707			9 707	9 707
Andra långfristiga skulder <sup>3)</sup>	706						706	706
Andra kortfristiga skulder <sup>4)</sup>	444					23	467	467
<b>Summa skulder</b>	<b>1 150</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>56 448</b>	<b>–</b>	<b>23</b>	<b>57 621</b>	<b>57 891</b>

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 382.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 3 717.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 836.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 3 097.

5) Jämförelsesiffror har justerats.

\* Innehas för handel

**NOT 28 Finansiella instrument, forts.****SÄKRINGSREDOVISNING**

Scania tillämpar säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- År 2015 tillämpade Scania i mindre omfattning kassaflödes-säkringsredovisning på valutaderivat för att säkra delar av det kommersiella flödet i GBP till SEK.

Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyn. För mer detaljerad information om redovisning av säkringsinstrument och säkrade poster se not 1 Redovisningsprinciper.

**VINSTER/FÖRLUSTER NETTO PÅ FINANSIELLA INSTRUMENT REDOVISADE I RESULTATRÄKNINGEN**

Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultaträkningen:

- Vinster och förluster avseende valutakursdifferenser, inklusive vinster och förluster hänförliga till säkringsredovisning av kassaflöden.
- Vinster och förluster avseende finansiella instrument där säkringsredovisning tillämpas.

Vinster/förluster netto	2015	2014
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	310	-815
Lånefordringar och kundfordringar <sup>1)</sup>	204	1 168
Övriga finansiella skulder	-952	-370
<b>Summa</b>	<b>-438</b>	<b>-17</b>

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:

	2015	2014
Ränteintäkter på finansiella tillgångar <sup>1)</sup>	2 920	3 150
Räntekostnader på finansiella skulder <sup>2), 3)</sup>	-1 692	-1 857
<b>Summa</b>	<b>1 228</b>	<b>1 293</b>

1) MSEK 239 (516) består av ränteintäkter genererade av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde.

2) Inkluderar även räntekostnader hänförliga till operationell leasing och räntekostnader avseende Financial Services som redovisas i rörelseresultatet.

3) MSEK -624 (-458) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

Anledningen till att resultatet avviker från redovisat ränteresultat i finansnettot beror till stor del på att Financial Services ingår i tabellen samt att ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner är exkluderade.

## NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag

Nedanstående företeckning omfattar moderbolagets direkt och indirekt ägda dotterbolag per den 31 december 2015.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
DynaMate Industrial Services AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Motorblocket	556716-6698	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
LOTS Group AB	556593-3057	Södertälje	Sverige	100
MW-Hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Södertälje	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Holding Europe AB	556017-7825	Södertälje	Sverige	100
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate AB	556084-1180	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	Södertälje	Sverige	100
Scania Trade Development AB	556013-2002	Södertälje	Sverige	100
Scania Transportlaboratorium AB	556528-9294	Södertälje	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Scania Trucks & Buses AB	556267-1585	Södertälje	Sverige	100
Scania Used Vehicles AB	556548-4713	Södertälje	Sverige	100
Scania-Bilar Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100
SRE Kiruna AB	556185-2129	Södertälje	Sverige	100
Stockholms Industriassistans AB	556662-3459	Södertälje	Sverige	100
Sågverket 6 AB	556528-9062	Södertälje	Sverige	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Vindbron Arendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100
Volkswagen Truck & Bus AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100
Aconcaagua Vehiculos Comerciales S.A.	30-70737179-6	Buenos Aires	Argentina	100
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Buenos Aires	Argentina	100
Concesionaria Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Buenos Aires	Argentina	100
Motorcam S.A.	33-70791031-9	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Australia Pty Ltd.	000537333	Melbourne	Australien	100
Scania Belgium N.V.	BE0402.607.507	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Group Treasury Belgium N.V.	BE0809.445.796	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Real Estate Belgium N.V.	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Treasury Belgium N.V.	BE0888.285.319	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania BH d.o.o., Sarajevo	4200363460007	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd.	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Santa Catarina Veículos e Serviços Ltda.	22.416.982/0001-30	Biguaçu	Brasilien	100
Codemar Comercial e Importadora Ltda.	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99
Scania Administradora de Consórcios Ltda.	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Scania Latin America Ltda.	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Suvesa Super Veics Pesados Ltda.	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago	Chile	100
Scania Colombia S.A.	900.353.873-2	Bogotá	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Ishøj	Danmark	100
Scania Danmark Ejendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Scania Real Estate Finland Oy	2559582-1	Helsinki	Finland	100
Scania Real Estate Holding Oy	2566377-5	Helsinki	Finland	100
Scania Suomi Oy	0202014-4	Helsinki	Finland	100
SOE Busproduction Finland Oy	26121679	Lahti	Finland	100
Scania France S.A.S.	307166934	Angers	Frankrike	100
Scania Holding France S.A.S.	403092786	Angers	Frankrike	100
Scania IT France S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Real Estate France S.A.S.	78961241300011	Angers	Frankrike	100
Scania Middle East FZE	150175	Dubai	Förenade Arabemiraten	100
Scania West Africa Ltd.	CS450862014	Accra	Ghana	100
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd.	U35999KA2011FTC05698	Bangalore	Indien	100
PT Scania Parts Indonesia	AHU-09655.40.10.2014	Balikpapan	Indonesien	100
Qanadeel AL Rafidain Automotive Trading Co. Ltd.	7500	Erbil	Irak	51
Scania Iraq Automotive Trading Company Ltd	000088307-02	Basra	Irak	100
ItalSCANIA S.p.A.	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A.	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A.	IT 02170120220	Trento	Italien	100
Scania Japan Ltd.	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakhstan	100
Scania East Africa Ltd.	PO51426902Z	Nairobi	Kenya	100



## NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania (Hong Kong) Ltd.	1205987	Hongkong	Kina	100
Scania Real Estate Hong Kong Ltd.	2083208	Hongkong	Kina	100
Scania Sales (China) Co., Ltd.	110000450001661	Beijing	Kina	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd.	440101400126397	Guangzhou	Kina	100
Vabis Transportation Services (Guangxi) Ltd	32956526-9	Beihai, Guangxi Province	Kina	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l	B160795	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Treasury Luxembourg S.à.r.l	19992418373	Luxembourg	Luxemburg	100
Scania Makedonija d.o.o.e.l	7027532	Ilinden	Makedonien	100
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd.	518606-D	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124MF5	Queretaro	Mexiko	99.99
Scania Moçambique, S.A.	100453150	Beira	Moçambique	100
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Marocko	100
Scania Namibia (Pty) Ltd.	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Scania IT Nederland B.V.	05062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Logistics Netherlands B.V.	NL8521.82.697.B.01	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	05046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	50687921	Breda	Nederländerna	100
Norsk Scania A/S	879 263 662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eiendom A/S	996036545	Oslo	Norge	100
Scania del Perú S.A.	20101363008	Lima	Peru	100
Scania Polska S.A.	KRS0000091840	Nadarzyn	Polen	100
Scania Power Polska Sp. z o.o.	517301	Warszawa	Polen	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Real Estate Polska Sp.z o.o.	435 941	Nadarzyn	Polen	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	PT508948118	Vialonga	Portugal	100
Scania Portugal S.A.	PT502929995	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/2019/29.07.2011	Ciorogârta	Rumänien	100
Scania Romania S.R.L.	J23/588/27.04.2004	Ciorogârta	Rumänien	100
OOO Petroskan	1027808004102	St. Petersburg	Ryssland	100
OOO Scania Peter	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania-Rus	1025004070079	Golitsino	Ryssland	100
Garage Vetterli AG	CH-020.3.909.930-2	Seuzach	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate d.o.o. Beograd	20659874	Belgrad	Serbien	100
Scania Srbija d.o.o.	17333321	Krnjesevci	Serbien	100
Scania Singapore Pte. Ltd.	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate Slovakia s.r.o.	44767668	Senec	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Senec	Slovakien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1 124 773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania Holding S.L.	B82853938	Madrid	Spanien	100
Scania Hispania S.A.	ESA59596734	Madrid	Spanien	100
Scania Real Estate Hispania, S.L.U.	B36682003	Pontevedra	Spanien	100
Griffin Automotive Ltd.	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania Great Britain Ltd.	831 017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate (UK) Ltd.	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd.	1995/001275/07	Aeroton, Guateng	Sydafrika	100
Scania Incheon Ltd.	120111-0639065	Incheon	Sydkorea	100
Scania Korea Ltd.	120111-0122515	Seoul	Sydkorea	100
Scania Korea Seoul Ltd.	110111-5304681	Seoul	Sydkorea	100
Scania Yangsang Ltd.	234111-0084495	Yangsan	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd.	39320	Dar es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co. Ltd.	01055547132895	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd.	0105545023525	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd.	0105543060121	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd.	0105534098031	Bangkok	Thailand	100
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Praha	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o.	24196746	Praha	Tjeckien	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 20490	Koblentz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücks- Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH	HRB 2277	Koblentz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG	HRA 3377	Koblentz	Tyskland	100
Scania CV Deutschland Holding GmbH	HRB 6077	Koblentz	Tyskland	100
Scania Danmark GmbH	DE 15 295 18862	Flensburg	Tyskland	100
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH	HRB 532	Koblentz	Tyskland	100
Scania Flensburg GmbH	15 295 18587	Flensburg	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH	HRB 23796	Koblentz	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland Holding GmbH	HRB 23798	Koblentz	Tyskland	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 59787	Kerpen	Tyskland	100
TOV Donbas-Scan-Service	34516735	Makijivka	Ukraina	100
TOV Kyiv-Scan	35706433	Kyiv	Ukraina	100
TOV Scania Ukraine	30 107 866	Kyiv	Ukraina	100
TOV Scania-Lviv	37497108	Lviv	Ukraina	100

## NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Scania Hungaria Kft.	10 415 577	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Real Estate Hungaria Kft.	13-09-159119	Biatorbágy	Ungern	100
Scanexpo International S.A.	21.490591.0012	Montevideo	Uruguay	100
Scania Holding Inc.	4019619	Wilmington	USA	100
Scania USA Inc.	06-1288161	San Antonio/ TX	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
<b>Financial Services</b>				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Projektfinans AB	556593-3008	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Belgium N.V.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Insurance Belgium N.V.	BE0819.368.007	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Banco S.A.	CNPJ11.417.016/00011	São Paulo	Brasilien	100
Scania Corretora de Seguros Ltda.	CNPJ11.513.179/00105	São Paulo	Brasilien	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Rent Bulgaria EOOD	175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago	Chile	100
Scania Finance France S.A.S.	350890661	Angers	Frankrike	100
Scania Location S.A.S.	402496442	Angers	Frankrike	100
Scania Finance Ireland Ltd.	482137	Dublin	Irland	100
Scania Finance Italy S.p.A.	03333020158	Milano	Italien	100
Scania Credit (Hong Kong) Ltd.	1945045	Hongkong	Kina	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	80516047	Lucko	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B0082907	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd.	1011611-H	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Finance Nederland B.V.	3446773	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	1745773	Middelharnis	Nederländerna	100
Scania Services del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	0000036594	Nadarzyn	Polen	100
Scania Insurance Polska Sp.z.o.o.	0000478529	Nadarzyn	Polen	100
Scanrent - Alguer de Viaturas sem Conductor, S.A.	502631910	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Credit Romania IFN S.A.	J23/1818/2005	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	J23/534/2011	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Rent Romania S.R.L.	J23/1669/2008	Ciorogârla	Rumänien	100
OOO Scania Finance	1045005504774	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Leasing	1027700203970	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Strachovanie	1127747003097	Moskva	Ryssland	100
Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Scania Finance Slovak Republic s.r.o.	43874746	Senec	Slovakien	100
Scania Leasing d.o.o.	356417700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	A82853995	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	A82853987	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd.	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Credit Solutions Pty Ltd.	2009/016998/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aeroton, Guateng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd.	195411-0007994	Kyungam	Sydkorea	100
Scania Credit Taiwan Ltd.	54330725	Taipeh	Taiwan	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o.	CZ25657496	Praha	Tjeckien	100
Scania Finance Deutschland GmbH	HRB 3917	Koblenz	Tyskland	100
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	HRB 22831	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania Credit Ukraine	33052443	Kyiv	Ukraina	100
Scania Finance Magyarországi Zrt.	13-10-040959	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Lizing Kft.	13-09-107823	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Leasing Österreich GmbH	FN246699v	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich Holding GmbH	FN 316321 d	Brunn am Gebirge	Österrike	100

Vilande bolag är inte inkluderade.

# MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

## RESULTATRÄKNING

Januari – december, MSEK	Not	2015	2014
Administrationskostnader		0	0
Rörelseresultat		0	0
Finansiella intäkter och kostnader	1	0	29
Resultat efter finansiella poster		0	29
Bokslutsdispositioner	2	–	–29
Resultat före skatt		0	0
Skatt	3	–	–
<b>Årets resultat</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## RAPPORT ÖVER TOTALRESULTAT

Januari – december, MSEK	2015	2014
Årets resultat	0	0
Övrigt totalresultat	–	–
<b>Årets totalresultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## BALANSRÄKNING

31 december, MSEK	Not	2015	2014
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Aktier i dotterföretag	4	8 435	8 435
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Fordran på dotterföretag	5	11 167	11 167
<b>Summa tillgångar</b>		<b>19 602</b>	<b>19 602</b>
<b>EGET KAPITAL</b>	6		
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
<b>Fritt eget kapital</b>			
Balanserade vinstmedel		6 882	16 482
Årets resultat		0	0
<b>Summa eget kapital</b>		<b>10 002</b>	<b>19 602</b>
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Räntebärande skulder		9 600	–
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>19 602</b>	<b>19 602</b>
Ställda säkerheter		–	–
Ansvarsförbindelser	7	34 754	31 925

## FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL

	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	
<b>2015</b>				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	16 482	<b>19 602</b>
Årets totalresultat			0	<b>0</b>
Utdelning			–9 600	<b>–9 600</b>
Utgående kapital per den 31 december 2015	2 000	1 120	6 882	<b>10 002</b>
	Bundet kapital			
	Aktie-kapital	Reservfond	Fritt eget kapital	Totalt
<b>2014</b>				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	16 482	19 602
Årets totalresultat			0	0
Utdelning			–	–
Utgående kapital per den 31 december 2014	2 000	1 120	16 482	19 602

## KASSAFLÖDESANALYS

Januari – december, MSEK	Not	2015	2014
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	8	0	29
Icke kassaflödespåverkande poster		–	–
Betald skatt		–	–
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>0</b>	<b>29</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapital</b>			
Fordran dotterföretag		–	–29
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>		<b>–</b>	<b>–29</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter		–	–
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
Likvida medel vid årets början		–	–
Likvida medel vid årets slut		–	–

# 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 Finansiella intäkter och kostnader

	2015	2014
Ränteintäkter från dotterföretag	-	29
Utdelning från Scania CV AB	-	-
Övrigt	0	0
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>29</b>

## NOT 2 Bokslutsdispositioner

	2015	2014
Koncernbidrag till Scania CV AB	-	-29
<b>Totalt</b>	<b>-</b>	<b>-29</b>

## NOT 3 Skatt

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2015	2014
Aktuell skatt	-	-
<b>Totalt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Avstämning av effektiv skatt	2015		2014	
	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	0		0	
Skatt beräknad med svensk skattesats	0	22,0	0	22,0
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Ej skattepliktiga utdelningar	-	22,0	-	22,0
<b>Redovisad skatt</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

## NOT 4 Aktier i dotterbolag

Dotterföretag/org.nr/säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde	
			2015	2014
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 435	8 435
<b>Totalt</b>			<b>8 435</b>	<b>8 435</b>

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-koncernen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-koncernen.

# MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER FORTS.

## NOT 5 Fordran på dotterföretag

	2015	2014
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	11 167	11 167
<b>Totalt</b>	<b>11 167</b>	11 167

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

## NOT 6 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten sidan 105.

**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 7 Ansvarsförbindelser

	2015	2014
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	34 754	31 925
<b>Totalt</b>	<b>34 754</b>	31 925

## NOT 8 Kassaflödesanalys

Erhållen ränta var MSEK 0 (29).

## NOT 9 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 KSEK 15 (20) avseende moderbolaget.

## NOT 10 Transaktioner med närstående

Scania AB är ett dotterföretag till Volkswagen AG med org.nr HRB 100484 och säte i Wolfsburg, Tyskland.

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats [www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com). Transaktioner med närstående består av utdelning till Volkswagen AG och MAN SE. Beslutad utdelning 2015 uppgick till MSEK 8 319 (-) för Volkswagen AG och till MSEK 1 281 (-) för MAN SE.

# FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår att till årsstämmans förfogande stående vinstmedel:

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	6 882
Årets resultat	0
Övrigt totalresultat	–
Summa	6 882

Disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas SEK - per aktie <sup>1)</sup>	–
Till nästa år balanseras	6 882
Summa	6 882

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

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	6 882
Summa	10 002

1) I Scania AB beslutade en extra bolagsstämma i december om en utdelning om MSEK 9 600. De förslag till utdelningar som beslutats av styrelsen 2014 och 2015 verkställdes aldrig av årsstämmorna. Utdelningen om MSEK 9 600 motsvarar ca 50 procent av nettovinsten för åren 2013, 2014 och 2015. Det är i linje med Scantias historiska riktmarke att dela ut runt 50 procent av nettovinsten till aktieägarna. Inga förändringar hänförliga till detta historiska riktmarke förväntas.

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 2 februari 2016. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 11 maj 2016.

Södertälje den 2 februari 2016

Andreas Renschler  
Styrelsens ordförande

Helmut Aurenz  
Styrelseledamot

Annika Falkengren  
Styrelseledamot

Matthias Gründler  
Styrelseledamot

Markus S. Piëch  
Styrelseledamot

Christian Porsche  
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr  
Styrelseledamot

Johan Järvklo  
Styrelseledamot  
Arbetsstagarrepresentant

Lisa Lorentzon  
Styrelseledamot  
Arbetsstagarrepresentant

Henrik Henriksson  
Styrelseledamot  
VD och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 16 februari 2016

PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson  
Auktoriserad revisor

Mikael Winkvist  
Auktoriserad revisor

# REVISIONSBERÄTTELSE

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

## RAPPORT OM ÅRSREDOVISNINGEN OCH KONCERNREDOVISNINGEN

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB (publ) för år 2015. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument på sidorna 39–108.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar för årsredovisningen och koncernredovisningen

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och en koncernredovisning som ger en rättvisande bild enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen, och för den interna kontroll som styrelsen och verkställande direktören bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

### Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att uttala oss om årsredovisningen och koncernredovisningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att vi följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen och koncernredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen och koncernredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur bolaget upprättar årsredovisningen och koncernredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i bolagets interna kontroll.

En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Uttalanden

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2015 och av dess finansiella resultat och kassaflöden 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 2015 och av dess finansiella resultat och kassaflöden för året enligt International Financial Reporting Standards, såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att årsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och för koncernen.

### Övriga upplysningar

Bolagets årsredovisning och koncernredovisning för år 2014 reviderades av en annan revisor som i sin revisionsberättelse daterad 18 februari 2015 uttalade sig enligt standardutformningen om denna årsredovisning.

## RAPPORT OM ANDRA KRAV ENLIGT LAGAR OCH ANDRA FÖRFATTNINGAR

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Scania AB (publ) för år 2015.

### Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust, och det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för förvaltningen enligt aktiebolagslagen.

### Revisorns ansvar

Vårt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala oss om förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust och om förvaltningen på grundval av vår revision. Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Som underlag för vårt uttalande om ansvarsfrihet har vi utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen

# REVISIONSBERÄTTELSE, FORTS

granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i bolaget för att kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören är ersättningskyldig mot bolaget.

Vi har även granskat om någon styrelseledamot eller verkställande direktören på annat sätt har handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat enligt ovan är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

## Uttalanden

Vi tillstyrker att årsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Stockholm den 16 februari 2016

PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson  
Auktoriserad revisor

Mikael Winkvist  
Auktoriserad revisor



# NYCKELTAL

	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
<b>Scania-koncernen</b>										
Rörelsemarginal, %	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4
Soliditet, %	26,8	31,4	31,2	30,6	31,1	30,2	23,7	19,9	27,1	29,7
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK <sup>1)</sup>	42 183	35 780	34 696	31 591	28 213	24 606	39 767	50 112	31 534	23 297
Nettoskuldsättningsgrad <sup>1)</sup>	1,11	0,86	0,93	0,90	0,82	0,82	1,71	2,28	1,27	0,89
<b>Fordon och tjänster</b>										
Rörelsemarginal, %	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7
Kapitalomsättningshastighet, gånger	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35	1,77	3,01	2,82	2,35
Avkastning på sysselsatt kapital, %	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1	9,2	42,8	40,5	29,9
Avkastning på operativt kapital, %	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7	9,0	47,1	51,2	35,2
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK <sup>1)</sup>	-7 579	-12 139	-8 019	-8 026	-8 834	-6 575	4 038	8 364	-1 902	-4 335
Nettoskuldsättningsgrad <sup>1)</sup>	-0,24	-0,35	-0,25	-0,27	-0,29	-0,25	0,21	0,49	-0,09	-0,19
<b>Financial Services</b>										
Rörelsemarginal, %	1,9	1,9	1,5	1,4	1,3	0,5	-0,4	1,0	1,5	1,6
Soliditet, %	9,8	11,5	10,4	10,3	10,3	11,1	10,4	9,6	10,1	9,6

1) Nettoskuld (+) och nettokassa (-).

# DEFINITIONER

## Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

## Soliditet

Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

## Nettoskuldsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner

Kort- och långfristig upplåning (exklusive pensionsskulder) med avdrag för likvida medel samt verkligt värde netto av derivat för lånesäkringar.

## Nettoskuldssättningsgrad

Nettoskuldssättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

## Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.

## Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.

## Kapitalomsättningshastighet

Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital. <sup>1)</sup>

## Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital. <sup>1)</sup>

## Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital. <sup>1)</sup>

## Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

<sup>1)</sup> 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, Moldavien, Ryssland, Turkmenistan, Ukraina, Vitryssland.

**Asien:** Afghanistan, Bahrain, Bangladesh, Bhutan, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jordanien, Kina, Kuwait, Libanon, Malaysia, Mongoliet, Oman, Qatar, Saudiarabien, Republiken Jemen, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet.

**Amerika:** Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kuba, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, USA, Venezuela.

**Afrika och Oceanien:** Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Egypten, Equatorial Guinea, Eritrea, Etiopien, Ghana, Kenya, Liberia, Malawi, Marocko, Mocambique, Namibia, Nigeria, Nya Zeeland, Rwanda, Seychellerna, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

# FLERÅRSÖVERSIKT

Belopp i MSEK om ej annat anges	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
<b>Leveransvärde per marknadsområde</b>										
Europa	65 100	53 211	46 712	43 490	47 747	41 533	37 988	60 360	59 553	53 117
Eurasien	2 623	5 319	6 047	5 966	6 084	2 413	1 449	5 267	5 126	2 534
Amerika <sup>1)</sup>	11 799	17 648	23 552	18 391	20 912	21 725	11 812	12 822	10 573	8 420
Asien	13 044	12 155	7 758	7 853	10 182	9 035	6 097	6 665	5 699	4 603
Afrika och Oceanien	7 991	6 952	5 925	5 796	5 360	5 403	5 243	4 364	4 511	3 953
Justering för hyresintäkter <sup>2)</sup>	-5 660	-3 234	-3 146	-1 894	-2 599	-1 941	-515	-501	-976	-1 889
<b>Totalt</b>	<b>94 897</b>	92 051	86 847	79 603	87 686	78 168	62 074	88 977	84 486	70 738
<b>Rörelseresultat</b>										
Fordon och tjänster	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575	2 648	12 098	11 632	8 260
Financial Services	1 040	1 016	719	606	517	171	-175	414	532	493
<b>Totalt</b>	<b>9 641</b>	8 721	8 455	8 300	12 398	12 746	2 473	12 512	12 164	8 753
<b>Rörelsemarginal, %</b>										
Fordon och tjänster	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8	11,7
<b>Totalt <sup>3)</sup></b>	<b>10,2</b>	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4	12,4
Finansnetto	-532	-399	-47	-19	214	-213	-871	-534	-258	-170
Årets resultat	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103	1 129	8 890	8 554	5 939
<b>Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader</b>										
Utgifter	-7 043	-6 401	-5 854	-5 312	-4 658	-3 688	-3 234	-3 955	-3 214	-2 842
Aktivering	1 863	1 454	1 123	860	387	351	282	202	289	180
Avskrivning	-393	-357	-293	-229	-169	-168	-264	-475	-418	-361
<b>Forsknings- och utvecklingskostnader</b>	<b>-5 573</b>	-5 304	-5 024	-4 681	-4 440	-3 505	-3 216	-4 228	-3 343	-3 023
Nettoinvesteringar genom förvärv/ avyttringar av verksamheter	125	154	26	-25	-44	56	118	-61	268	-
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	7 612	5 561	5 294	4 480	3 776	2 753	3 031	5 447	4 277	3 810
Portfölj Financial Services verksamhet	56 486	55 556	48 863	45 038	42 235	36 137	40 404	47 220	38 314	31 841
Kassaflöde, Fordon och tjänster	4 376	4 690	3 231	3 025	6 970	11 880	5 512	1 774	8 229	6 942
Lageromsättningshastighet, gånger <sup>4)</sup>	5,3	5,4	5,8	5,4	6,1	6,4	4,5	6,5	7,5	6,9

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 (justerat för avyttrad Personbilsverksamhet).

# FLERÅRSÖVERSIKT, FORTS

	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
<b>Antal producerade fordon</b>										
Lastbilar	72 382	75 287	75 957	60 647	75 349	60 963	29 573	72 656	71 017	60 867
Bussar	6 964	6 921	6 897	6 283	8 708	6 700	6 236	7 709	7 314	5 870
<b>Totalt</b>	<b>79 346</b>	<b>82 208</b>	<b>82 854</b>	<b>66 930</b>	<b>84 057</b>	<b>67 663</b>	<b>35 809</b>	<b>80 365</b>	<b>78 331</b>	<b>66 737</b>
<b>Antal levererade lastbilar per marknadsområde</b>										
Europa	43 082	34 008	32 625	27 720	31 443	23 315	18 824	41 184	44 433	40 349
Eurasien	2 583	5 964	6 260	6 798	7 445	2 369	1 084	5 455	5 765	2 877
Amerika <sup>5)</sup>	8 118	16 150	23 756	15 391	17 632	18 056	9 566	10 775	9 790	7 957
Asien	11 514	12 889	7 400	8 089	12 485	10 179	4 843	6 721	6 061	5 546
Afrika och Oceanien	4 465	4 004	3 570	3 053	3 115	2 918	2 490	2 381	2 605	2 615
<b>Totalt</b>	<b>69 762</b>	<b>73 015</b>	<b>73 611</b>	<b>61 051</b>	<b>72 120</b>	<b>56 837</b>	<b>36 807</b>	<b>66 516</b>	<b>68 654</b>	<b>59 344</b>
<b>Antal levererade bussar per marknadsområde</b>										
Europa	1 917	1 361	1 000	1 312	1 916	1 760	1 954	2 412	2 212	2 426
Eurasien	94	105	850	198	84	82	130	194	235	284
Amerika <sup>5)</sup>	2 123	2 542	2 778	2 738	3 272	2 104	1 421	2 009	2 344	1 679
Asien	1 806	1 620	1 388	1 304	2 065	2 120	1 876	1 721	1 495	879
Afrika och Oceanien	859	1 139	837	798	651	809	1 255	941	938	669
<b>Totalt</b>	<b>6 799</b>	<b>6 767</b>	<b>6 853</b>	<b>6 350</b>	<b>7 988</b>	<b>6 875</b>	<b>6 636</b>	<b>7 277</b>	<b>7 224</b>	<b>5 937</b>
<b>Totalt antal levererade fordon</b>	<b>76 561</b>	<b>79 782</b>	<b>80 464</b>	<b>67 401</b>	<b>80 108</b>	<b>63 712</b>	<b>43 443</b>	<b>73 793</b>	<b>75 878</b>	<b>65 281</b>
<b>Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde</b>										
Europa	2 664	2 823	2 719	3 664	3 450	2 634	1 834	3 019	3 538	3 578
Amerika	3 180	3 176	2 925	2 582	2 809	3 281	1 775	2 798	2 537	2 245
Övriga marknader	2 641	2 288	1 139	817	701	611	626	854	1 153	723
<b>Totalt</b>	<b>8 485</b>	<b>8 287</b>	<b>6 783</b>	<b>7 063</b>	<b>6 960</b>	<b>6 526</b>	<b>4 235</b>	<b>6 671</b>	<b>7 228</b>	<b>6 546</b>
<b>Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal</b>										
Europa (EU28) <sup>6)</sup>										
Lastbilar	265 769	223 187	237 325	221 188	241 200	178 100	161 100	316 000	326 200	299 300
Bussar	27 928	24 815	22 962	21 813	25 200	25 400	26 500	28 700	28 100	25 900
<b>Antal anställda per 31 december<sup>7)</sup></b>										
Produktion och centrala staber	20 453	19 304	19 069	17 663	17 489	17 006	14 672	16 264	17 291	16 517
Forskning och utveckling	3 904	3 671	3 596	3 509	3 327	2 930	2 642	2 922	2 528	2 174
Försäljnings- och servicebolag	19 228	18 395	17 549	16 734	16 038	14 987	14 475	15 079	14 797	13 682
Summa Fordon och tjänster	43 585	41 370	40 214	37 906	36 854	34 923	31 789	34 265	34 616	32 373
Financial Services	824	759	739	691	642	591	541	512	480	447
<b>Totalt</b>	<b>44 409</b>	<b>42 129</b>	<b>40 953</b>	<b>38 597</b>	<b>37 496</b>	<b>35 514</b>	<b>32 330</b>	<b>34 777</b>	<b>35 096</b>	<b>32 820</b>

5) Avser Latinamerika.

6) 25 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Grekland, Malta och Kroatien) plus Norge och Schweiz.

7) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.

# GRI-INDEX

Global Reporting Initiative (GRI) är en oberoende, nätverksbaserad organisation som har utvecklat världens mest använda ramverk för hållbarhetsredovisning. Det frivilliga regelverket fastställer principer och indikatorer för att mäta och rapportera ekonomiska, miljömässiga och sociala resultat.

Scanias mål är att ge våra intressenter regelbunden och aktuell information om vårt hållbarhetsarbete. Vi strävar efter transparent hållbarhetsrapportering. Scanias års- och hållbarhetsredovisning 2015 har upprättats i enlighet med GRI G4-riktlinjerna. Genom att ta med Standardupplysningar strävar vi efter att uppfylla "In accordance – Core"-kriterierna. Använd index nedan för att ta reda på var du kan hitta information om gällande GRI-indikatorer.

På Scanias webbplats om hållbarhet finns ett mer omfattande GRI-index, inklusive hänvisningar till Scanias mest väsentliga och FN:s Global Compact-principer.

**IR: Scania 2015, års- och hållbarhetsredovisning.**

## STANDARDUPPLYSNINGAR

Indikatorer	Informationskrav	Informationens placering
-------------	------------------	--------------------------

### STRATEGI OCH ANALYS

G4-1	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare.	IR 4-5
G4-2	Beskrivning av huvudsaklig påverkan, risker och möjligheter.	IR 8-11, 43-47

### ORGANISATIONSPROFIL

G4-3	Organisationens namn.	Scania AB
G4-4	Viktigaste varumärkena, produkterna och tjänsterna.	IR 3, 16
G4-5	Placering av organisationens huvudkontor.	Södertälje
G4-6	Länder där organisationen har verksamhet.	IR 2
G4-7	Ägarstruktur och företagsform.	IR 36
G4-8	Marknader som organisationen är verksam på.	IR 30-31, 71
G4-9	Organisationens storlek.	IR 113-114
G4-10	Antal medarbetare.	IR 0, 90
G4-11	Procentandel av totala antalet medarbetare som omfattas av kollektivavtal.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-12	Beskriv organisationens leverantörskedja.	IR 32, <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-13	Betydande förändringar av organisationens storlek, struktur, ägandeförhållanden eller leverantörskedja.	IR 36-38
G4-14	Beskrivning av hur organisationen tillämpar försiktighetsprincipen.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-15	Anslutning till externt utvecklade ekonomiska, miljömässiga och sociala deklarationer eller principer.	IR 1, 4-5, 115
G4-16	Medlemskap i lobbyorganisationer.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

### IDENTIFIERADE VIKTIGA ASPEKTER OCH GRÄNSER

G4-17	Enheter som ingår i organisationens koncernredovisning.	IR 102-104
G4-18	Process för att definiera rapportens innehåll och aspektgränser.	IR 10-11
G4-19	Viktiga aspekter som identifierats i processen för att definiera rapportens innehåll.	IR 10-11
G4-20	Aspektgränsen inom organisationen.	Ej relevant
G4-21	Aspektgränsen utanför organisationen.	Ej relevant
G4-22	Effekten av eventuella omräkningar av informationen i tidigare rapporter, och skälen för sådana omräkningar.	Ej relevant
G4-23	Betydande ändringar från tidigare rapporteringsperioder i omfattning och aspektgränser.	Ej relevant

## STANDARDUPPLYSNINGAR

Indikatorer	Informationskrav	Informationens placering
-------------	------------------	--------------------------

### INTRESSENTENGAGEMANG

G4-24	Intressentgrupper engagerade av organisationen.	IR 10-11, 32-33
G4-25	Princip för identifiering och urval av intressenter som man vill engagera.	IR 10-11, 32-33
G4-26	Tillvägagångssätt vid intressentengagemang.	IR 10-11, 32-33
G4-27	Viktiga områden och frågor som har lyfts via kommunikation med intressenter.	IR 8-11, 32-33

### REDOVISNINGSPROFIL

G4-28	Redovisningsperiod för den redovisade informationen.	1 januari till 31 december 2015
G4-29	Datum för publiceringen av den senaste redovisningen.	Mars 2015
G4-30	Redovisningscykel.	Årlig redovisningscykel
G4-31	Kontaktperson för frågor angående redovisningen.	Hållbarhetschefen <a href="http://www.scania.com/group/en/sustainability-contact/">www.scania.com/group/en/sustainability-contact/</a>
G4-32	"in accordance"-alternativet och GRI-innehållsförteckning.	IR 115
G4-33	Policy och praxis när det gäller att söka externt bestyrkande av rapporten.	Reviderad förvaltningsberättelse

### STYRNING

G4-34	Organisationens bolagsstyrning.	IR 36-38
-------	---------------------------------	----------

### ETIK OCH INTEGRITET

G4-56	Organisationens värderingar, principer, standarder och beteendenormer.	IR 6-7, 34-35, 36-37 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-57	Mekanismer för att söka råd i etiska och juridiska frågor, och i frågor relaterade till organisationens integritet.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-58	Mekanismer för rapportering av oetiskt eller olagligt beteende, och frågor relaterade till organisationens integritet.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index/">www.scania.com/group/en/gri-index/</a>

## SPECIFIKA STANDARDUPPLYSNINGAR

DMA och indikatorer	Informationskrav	Informationens placering
---------------------	------------------	--------------------------

### KATEGORI: EKONOMI

#### ASPEKT: EKONOMISKT RESULTAT

G4-DMA	Ekonomiskt resultat.	IR 62-68
G4-EC1	Direkt genererat och distribuerat ekonomiskt värde.	IR 56-57

#### ASPEKT: INDIREKT EKONOMISK PÅVERKAN

G4-DMA	Indirekt ekonomisk påverkan.	IR 20-21, 32-33
G4-EC7	Utveckling och effekter av investeringar i infrastruktur och tjänster som stöds.	IR 20-21, 32-33 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EC8	Betydande indirekta ekonomiska effekter, inklusive omfattningen av effekterna.	IR 20-21, 32-33 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

### KATEGORI: MILJÖ

#### ASPEKT: MATERIAL

G4-DMA	Material.	IR 34-35
G4-EN1	Materialanvändning i vikt eller volym.	IR 21, 34-35
G4-EN2	Återvunnet material i procent av materialanvändning.	IR 32, 34-35

#### ASPEKT: ENERGI

G4-DMA	Energi	IR 34-35
G4-EN3	Energiförbrukningen inom organisationen.	IR 25, 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN6	Minskning av energiförbrukningen.	IR 24, 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN7	Minskning av energibehovet för produkter och tjänster.	IR 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

#### ASPEKT: VATTEN

G4-DMA	Vatten.	IR 34-35
G4-EN8	Total vattenanvändning per källa.	IR 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

#### ASPEKT: UTSLÄPP

G4-DMA	Utsläpp	IR 34-35
G4-EN15	Direkta utsläpp av växthusgaser i vikt (scope 1).	IR 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN16	Indirekta utsläpp av växthusgaser från energikällor (scope 2).	IR 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN17	Andra indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3).	IR 22-29, 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN19	Minskning av utsläppen av växthusgaser.	IR 22-29, 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN20	Utsläpp av ozonnedbrytande ämnen.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN21	NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> och andra betydande utsläpp till luft.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

## SPECIFIKA STANDARDUPPLYSNINGAR

DMA och indikatorer	Informationskrav	Informationens placering
---------------------	------------------	--------------------------

### ASPEKT: AVLOPPSVATTEN OCH AVFALL

G4-DMA	Avloppsvatten och Avfall.	IR 34-35
G4-EN23	Total vikt av riskavfall och vanligt avfall, per hanteringsmetod.	IR 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

### ASPEKT: PRODUKTER OCH TJÄNSTER

G4-DMA	Produkter och tjänster.	IR 16-17, 20-21, 30-31
G4-EN27	Resultat av lägre miljöpåverkan av produkter och tjänster.	IR 22-29, 34-35

### ASPEKT: ÖVERENSSTÄMMELSE

G4-DMA	Överensstämmelse.	IR 43-47
G4-EN29	Monetärt värde av betydande böter vid överträdelser av miljölagstiftning och -bestämmelser.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

### ASPEKT: TRANSPORTER

G4-DMA	Transporter.	IR 34-35
G4-EN30	Väsentlig miljöpåverkan genom transport av produkter.	IR 25, 34-35

## KATEGORI: SOCIALT

### UNDERKATEGORI: ARBETSMILJÖ OCH ARBETSVILLKOR

#### ASPEKT: SYSSELSÄTTNING

G4-DMA	Sysselsättning.	IR 18-19
G4-LA1	Antal medarbetare och andelen nyanställda samt personalomsättning per åldersgrupp, kön och region.	IR 18-19, 90-91

#### ASPEKT: HÄLSA OCH SÄKERHET I ARBETET.

G4-DMA	Hälsa och säkerhet i arbetet.	IR 18-19
G4-LA5	Andel av personalstyrkan som är representerad i formella och för ledning och personal gemensamma kommittéer för hälsa och säkerhet.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-LA6	Omfattningen av skador, arbetsrelaterade sjukdomar, förlorade dagar, frånvaro samt totala antalet arbetsrelaterade dödsolyckor.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

## UTBILDNING

G4-DMA	Utbildning.	IR 18-19
G4-LA9	Genomsnittligt antal utbildningstimmar per år per anställd fördelat på kön och medarbetarkategori.	IR 33, <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>



## SPECIFIKA STANDARDUPPLYSNINGAR

DMA och indikatorer	Informationskrav	Informationens placering
---------------------	------------------	--------------------------

### ASPEKT: MÅNGFALD OCH JÄMSTÄLLDHET

G4-DMA	Mångfald och jämställdhet.	IR 18-19
G4-LA12	Sammansättning av styrelse och ledning samt uppdelning av andra anställda per kategori.	IR 90-91

### ASPEKT: LEVERANTÖRSUTVÄRDERING AV ARBETSFÖRHÅLLANDEN

G4-DMA	Leverantörsutvärdering av arbetsförhållanden.	IR 34-35
G4-LA15	Betydande faktiska och potentiella negativa konsekvenser för arbetsförhållanden i leverantörskedjan och vidtagna åtgärder.	IR 34-35

### UNDERKATEGORI: MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

#### ASPEKT: INVESTERINGAR

G4-DMA	Investeringar.	IR 34-35
G4-HR1	Antal betydande investeringsbeslut som inkluderar krav på mänskliga rättigheter, eller som genomgått granskning av mänskliga rättigheter.	Ej relevant

#### ASPEKT: UTVÄRDERING AV LEVERANTÖRER GÄLLANDE MÄNSKLIGA RÄTTIGHETER

G4-DMA	Utvärdering av leverantörer gällande mänskliga rättigheter.	IR 34-35
G4-HR10	Procent av nya leverantörer som har granskats avseende efterlevnad av mänskliga rättigheter,	IR 34-35

### UNDERKATEGORI: SAMHÄLLE

#### ASPEKT: ANTI-KORRUPTION

G4-DMA	Anti-korruption.	IR 34-35
G4-SO3	Antal affärsenheter som analyserats avseende risk för korruption.	IR 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-SO4	Kommunikation och utbildning i anti-korruptionspolicyer och förfaranden.	IR 34-35 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

### UNDERKATEGORI: PRODUKTANSVAR

#### ASPEKT: KUNDERNAS HÄLSA OCH SÄKERHET

G4-DMA	Kundernas hälsa och säkerhet.	IR 20-21, 43-47
G4-PR1	Andel betydande produkter och tjänster som utvärderats om förbättring av hälso- och säkerhetseffekter.	IR 20-21, 43-47

## FINANSIELL INFORMATION

### FINANSIELL INFORMATION

På Scanias webbplats, [www.scania.com/group/en](http://www.scania.com/group/en), är det enkelt att följa bolagets utveckling under året. På webbplatsen finns statistik över lastbilsregistreringar, nyckeltal med mera.

Du kan också prenumerera på de finansiella rapporterna och pressmeddelandena via e-post. Det är också möjligt att beställa en kopia av de tryckta rapporterna.

[www.scania.com/group/en/subscribe-to-financial-reports](http://www.scania.com/group/en/subscribe-to-financial-reports)

[www.scania.com/group/en/order-printed-reports](http://www.scania.com/group/en/order-printed-reports)

### FINANSIELL KALENDER

Delårsrapport, januari–mars, den 19 april 2016

Delårsrapport, januari–juni, den 22 juli 2016

Delårsrapport, januari–september, den 19 oktober 2016

### 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

#### Besöksadress

Scania AB  
Vagnmakarvägen 1  
151 87 Södertälje



## OM RAPPORTEN

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2015 och innefattar en översikt av Scanias affär och verksamhet. Den är upprättad i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI:s) riktlinjer för hållbarhetsredovisning. Alla Scanias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter i världen omfattas. Med den här rapporten har Scania tagit ytterligare ett steg mot integrerad rapportering, med finansiell och icke-finansiell (social och miljömässig) information i en och samma rapport.

Scanias års- och hållbarhetsredovisning publiceras på svenska och engelska. Den svenska års- och hållbarhetsredovisningen är bindande version. De finansiella rapporterna omfattar s. 54–107 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS).

Förvaltningsberättelsen omfattar s. 39–53 och 108.

Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt årsredovisningslagen och har reviderats av Scanias revisorer. Scanias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564. Om inte annat anges avser alla jämförelser i rapporten samma period föregående år.





Scania AB, 151 87 Södertälje  
Telefon: 08-55 38 10 00. Fax: 08-55 38 10 37  
[www.scania.com/group/en](http://www.scania.com/group/en)