

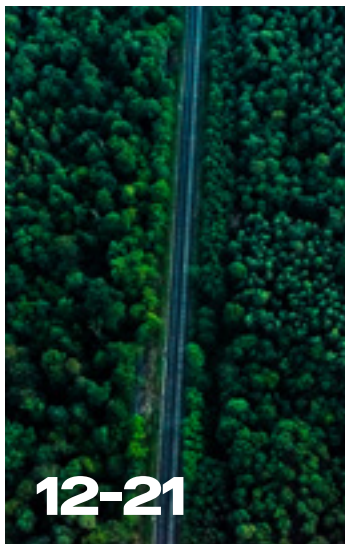


SCANIA 2018

Års- och hållbarhetsredovisning



SCANIA



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

06-11

Transport- och logistiksystemet förändras snabbt och Scania är starkt engagerat i omställningen, med stöd av vår starka kultur och främsta konkurrensfördelar.

12-21

Vi erbjuder våra kunder "här och nu"-lösningar – sådana som är tillgängliga och kommersiellt gångbara i dag – i städer, i olika industrier och inom fjärrtrafiken.

22-25

Med hjälp av vår helhetsyn på flöden, våra kunders värdekedjor och hela ekosystemet inom transport och logistik, är Scania fast beslutat att åstadkomma förändringar som har en långsiktig inverkan inte bara på transportsystemet, utan också för samhället i stort.

26-29

Genom samarbeten med en rad offentliga och privata intressenter och genom bransch-överskridande koalitioner, utvecklar Scania ekosystemet för transport och logistik för att staka ut vägen mot en hållbar framtid.

30-31

Genom att arbeta i innovativa partnerskap där vi delar kunskap och investeringar kan vi snabbare utveckla ny teknologi och nya affärsmodeller.

32-33

Engagemanget hos våra skickliga medarbetare är en stor drivkraft i förändringsresan.

34-37

I vår egen verksamhet, såväl som när vi jobbar med samarbetspartners, leverantörer och kunder, eftersträvar vi högsta möjliga sociala, miljömässiga och etiska standard.

2018 HIGHLIGHTS

2018 var ytterligare ett år med stark tillväxt för Scania. Vi fortsatte också att fokusera på hur vi bidrar till en hållbar framtid för ekosystemet inom transport och logistik. En viktig milstolpe var bland annat sista fasen i lanseringen av den nya lastbilsgenerationen. Vi tog också flera strategiska initiativ och gick in i nya partnerskap för att öka farten i omställningen.

I maj anordnar Scania för andra gången Sustainable Transport Forum, där några av världens mest inflytelserika beslutsfattare från politiken och näringslivet samlas för att diskutera omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

Under forumet presenterar Scania The Pathways Study, en grundlig analys som visar hur det går att uppnå fossiloberoende tunga transporter till år 2050. I samband med presentationen av resultaten tillkännager Scania också en koalition med H&M Group, Siemens och E.ON som ska verka för en snabbare övergång till fossiloberoende tunga transporter.



Under 2019 fortsätter Scania testerna med den nya generationen autonoma transportsystem i Rio Tintos anläggning i västra Australien. Den första fasen involverar en självkörande Scania tippbil.



Tysklands regering tillkännager planer på att finansiera projektet "Trucks for German eHighways". Scania ska leverera 15 hybriddrivna fjärrlastbilar som kommer att köras på tre olika teststräckor på allmän väg i Tyskland.

Tjänstevolymerna fortsätter att öka och tjänsteintäkterna uppgick till rekordhöga 27 miljarder kronor, en ökning med 12 procent.



Scania lanserar en laddhybridlastbil (PHEV) vid IAA-mässan i Hannover, Tyskland.

Utöver el kan hybridlastbilen köras på HVO (hydrerad vegetabilisk olja). På samma mässa lanseras Scania Zone – en trådlös, fjärrstyrd, positionsbaserad tjänst som automatiskt kan justera fordonet för att hjälpa föraren att följa trafik- och miljöregler. Tjänsten möjliggör smartare, renare och säkrare lastbilstransporter.



Scania tecknar avtal med Kobelco, en japansk tillverkare av anläggningsmaskiner, om att leverera 13-liters industrimotorer med låga utsläpp. Scania-motorerna ska användas i Kobelcos nya mobila jättekranar som kan lyfta mer än 300 ton.





I Scanias hittills största gasbussleverans ska 741 gasdrivna Euro 6-bussar – de renaste och tystaste på den colombianska marknaden – förnya Bogotás bussystem TransMilenio. Systemet invigdes i början av 1990-talet och har i dag 1,7 miljoner passagerarresor per dag.

Scania Transportlaboratorium, bolagets egen åkeriverksamhet, visar vägen mot en utsläppsfri logistik genom det strategiska beslutet att köra uteslutande på HVO (ett närapå koldioxid neutralt alternativ till diesel), hybrider, etanol och biogas.



Scania vinner 2018 års Green Truck Award, ett tyskt test med fokus på lägsta bränsleförbrukning.

Scania vann för andra året i rad, denna gång med en Scania R 500 med uppdaterad 13-litersmotor. Green Truck Award anordnas av två ledande tyska facktidningar – VerkehrsRundschau och Trucker.



Scania är med och grundar ett konsortium som ska stimulera försäljningen av gasdrivna lastbilar.

Med 2,9 miljarder euro i finansiering från EU ska konsortiet BioLNG EuroNet, där förutom Scania även Shell, Grupo DISA, OSOMO och Iveco ingår, främst inrikta sig på produktion av flytande biogas framställd ur avfall och restprodukter, och på att bygga upp ett nät av tankstationer längs viktiga rutten i Europa.

Lanseringen av Scanias nya lastbilsgeneration går in i slutfasen, med en efterlängtd utrullning av de nya fordonen i Latinamerika och Asien.

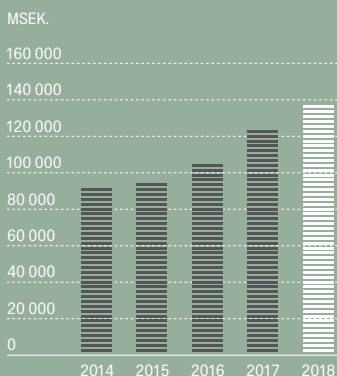


Scania premiärvisar den nya Interlink Medium Decker, världens första gasdrivna långdistansbuss som kan köras på flytande naturgas. Bussen har en räckvidd på upp till 1 000 kilometer.

2018 I SIFFROR

Nettoomsättning

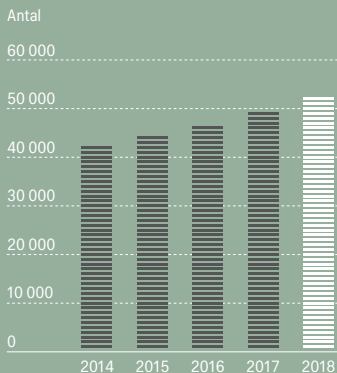
137 126



Totala fordonsleveranser och tjänsteförsäljning nådde nya högstnivåer och Scania's nettoomsättning steg till en rekordnivå 2018.

Antal anställda

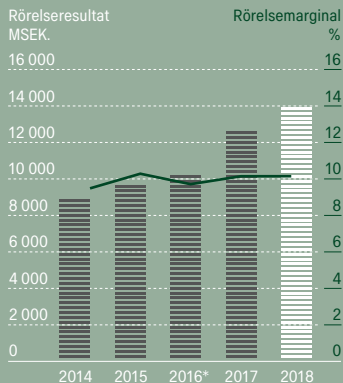
52 103



Antalet anställda hade ökat med 2 840 personer vid slutet av 2018 jämfört med vid slutet av 2017.

Rörelseresultat

13 832

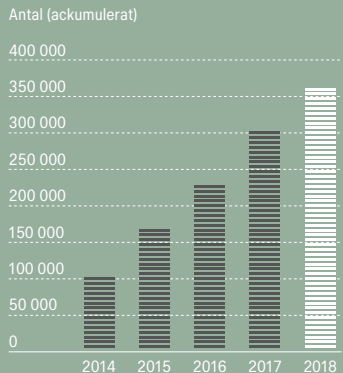


Scania's rörelseresultat var starkt under året trots att företaget genomförde den största industriella omställningen någonsin. Rörelsemarginalen uppgick till 10,1 procent 2018.

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

Uppkopplade Scania-fordon

363 676



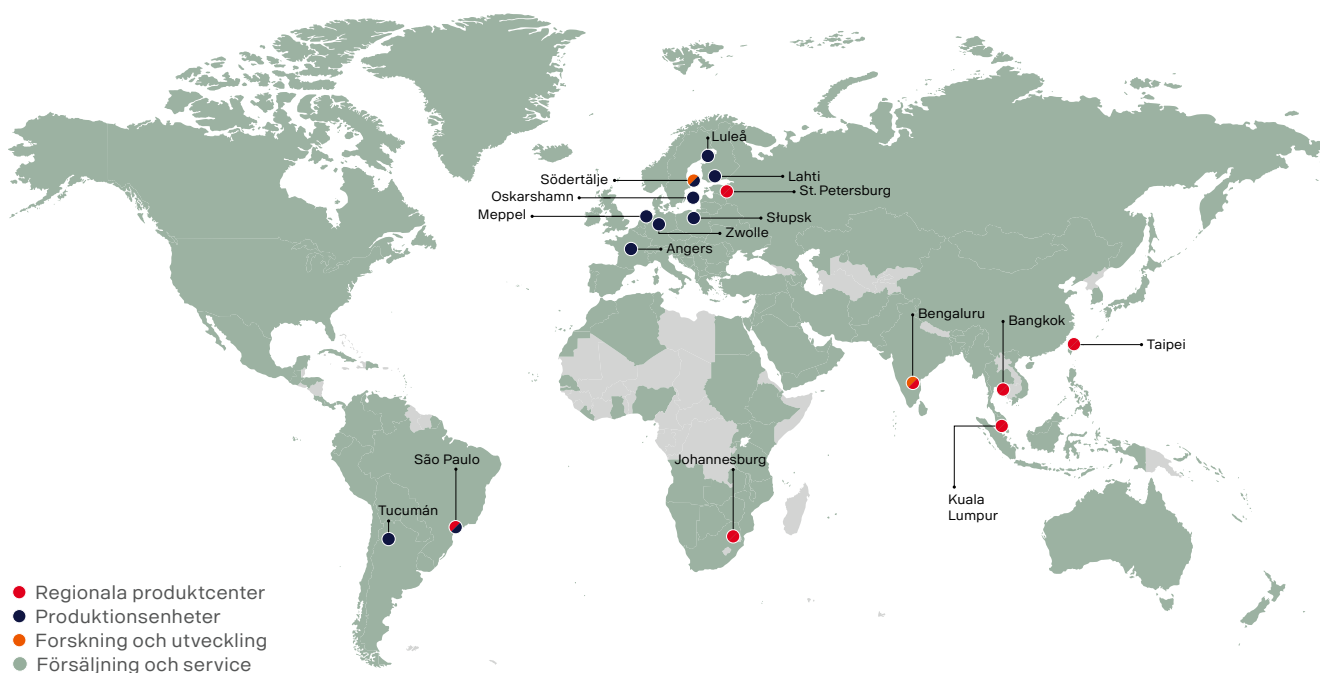
Antalet uppkopplade fordon ökar stadigt, vilket skapar förutsättningar för Scania att fortsätta optimera de lösningar vi erbjuder kunden.

Innehåll

Scania i korthet	2-3
Scania i korthet 2018	2
Vår verksamhet	4-5
VD-ord	4
Leder omställningen	6-11
Våra svar på världens snabba förändringar	6
Så skapar Scania värde	8
En strategi för framtiden	10
Påskyndar införandet av hållbara lösningar	12-21
Kunden först – i dag och i framtiden	12
Föregångare inom hållbara transporter	14
Lösningar för effektiva, grönare värdekedjor	16
Lönsamma och hållbara lösningar för fjärrtrafiken	18
Skräddarsytt för alla behov	20
Helhetsperspektiv på hållbara transporter	22-25
Så säkrar vi effektiva flöden	22
Partnerskap som driver omställningen	24
Utvecklar ekosystemet för transport och logistik	26-29
Jobbar med partners som delar vår vision	26
Scania's roll i omställningen	28
Morgondagens lösningar i dag	30-31
Snabb introduktion av ny teknik och nya affärsidéer	30
Investerar i medarbetarna	32-33
Våra medarbetare är nyckeln till framgång	32
Hållbarhet på Scania	34-37
Hållbarhet i hela värdekedjan	34
Bolagsstyrning	38-41
Förvaltningsberättelse	42-57, 126
Marknadstrender och Scania's verksamhet 2018	42
Hållbarhetsrapportering	46
Risker och riskhantering	47
Styrelse	52
Verkställande ledning	54
Koncernens ekonomiska översikt	55
Finansiella rapporter	58-135
Koncernens resultaträkningar	60
Koncernens balansräkningar	61
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	63
Koncernens kassaflödesanalyser	64
Koncernens noter	65
Moderbolaget Scania AB, räkningar	123
Moderbolaget Scania AB, noter	124
Förslag till vinstdisposition	126
Revisionsberättelse	127
Nyckeltal	131
Definitioner	133
Flerårsöversikt	134
Hållbarhetsnyckeltal	136
Hållbarhetsindex	140
Finansiell information	141
Om rapporten	141

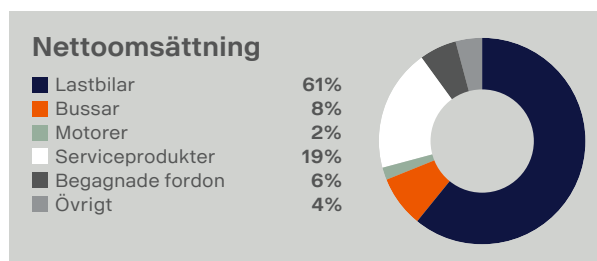


SCANIA I KORTHET 2018



Scania har omkring 52 100 anställda i cirka 100 länder och ett försäljnings- och servicenät som är strategiskt placerat där våra kunder behöver oss, oavsett var de har sin verksamhet. Forskning och utveckling är koncentrerat till Sverige, med filialer i Brasilien och Indien. Produktionen sker i Europa, Latinamerika och Asien i anläggningar som globalt kan utbyta både komponenter och kompletta fordon. Det finns dessutom regionala produktcenter i Afrika, Asien och Eurasien.

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

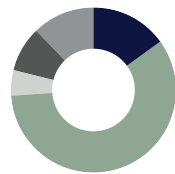


Scania är en världsledande leverantör av transportlösningar som omfattar tunga lastbilar och bussar i kombination med ett brett produktnära tjänsteutbud. Vi erbjuder finansiering, försäkring och uthyrning av fordon för att våra kunder ska kunna fokusera på sin kärnverksamhet. Scania är också en ledande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

Våra lösningar



Försäljning och leveranser 2018



Lastbilar

Scania stöder transportföretag världen över genom att leverera tunga lastbilar för varje kunds behov. Vi erbjuder skräddarsydda lösningar för 36 olika applikationer inklusive fjärrtrafik, stadsdistribution och anläggning.

Amerika*	15%
Europa	59%
Afrika och Oceanien	5%
Eurasien	9%
Asien	12%

87 995
ENHETER



Försäljning och leveranser 2018



Bussar

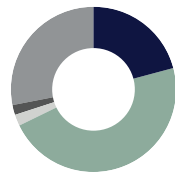
Scania erbjuder ett komplett utbud av stadsbussar och turistbussar till kollektivtrafikbolag och bussreseföretag. Lösningar för kollektivtrafiken blir allt viktigare i takt med att urbaniseringen ökar.

Amerika*	33%
Europa	26%
Afrika och Oceanien	13%
Eurasien	4%
Asien	24%

8 482
ENHETER



Försäljning och leveranser 2018



Motorer

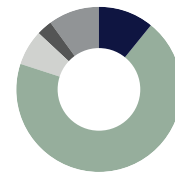
Scanias motorer är själva hjärtat i maskiner som måste vara i drift dygnet runt, som exempelvis hjullastare, patrullbåtar och reservkraftverk.

Amerika	21%
Europa	47%
Afrika och Oceanien	2%
Eurasien	2%
Asien	28%

12 809
ENHETER



Försäljning 2018



Tjänster

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

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

26 588
MSEK

* Avser Latinamerika.



”Samtidigt som vi fortsätter att investera i och utveckla elektrifierade lösningar efterlyser vi också en ökad biobränsleproduktion och snabb uppbyggnad av tankställen för förnybara biobränslen.”

LÅT OSS MÖTA KLIMATHOTET MED LÖSNINGAR SOM REDAN FINNS

För att bryta utvecklingen med ökade koldioxidutsläpp och stoppa klimatförändringarna måste vi börja med de lösningar som finns tillgängliga här och nu. Under 2018 kombinerade Scania fortsatt tillväxt och rekordhög leverans med ytterligare steg mot omställningen till ett hållbart transportsystem.

För att nå Parisavtalets globala mål måste utsläppskurvan brytas inom tio år. Scania är fast beslutet att ta en ledarroll inom ekosystemet för transport och logistik för att nå det målet, eftersom vår bransch står för en betydande del av världens koldioxidutsläpp.

De goda nyheterna är att det är möjligt! Under 2018 genomförde Scania en studie som vi kallar The Pathways Study. Den visar att det inte bara är möjligt att åstadkomma noll nettoutsläpp av koldioxid från tunga vägtransporter till år 2050, utan att det dessutom skulle vara ekonomiskt fördelaktigt för samhället. Men vi måste börja nu.

Studien presenterar olika vägar till renare transporter, med biobränsle som den snabbaste vägen eftersom denna lösning finns tillgänglig här och nu. Den visar också att elektrifiering är det billigaste alternativet för samhället i stort i det långa loppet och att den tekniken kommer att spela en nyckelroll i ett framtida hållbart transportsystem. En av studiens viktigaste slutsatser är också att eliminering av slöseri i det befintliga transportsystemet är en lågt hängande frukt. Med bättre planering och smartare logistik är det möjligt att kapa koldioxidutsläppen med omkring 25 procent.

På Scania fortsätter vi att investera i utveckling av elektrifierade lösningar och

vi är snart framme vid brytpunkten då elektrifierade tunga transporter blir ekonomiskt gångbart för våra kunder. Men vi är inte riktigt där ännu.

Förbränningsmotorn är fortfarande den vanligaste tekniken inom tunga nyttotransporter men det är valet av bränsle som avgör om förbränningen är skadlig för vår planet eller inte. Alternativen till fossilbränsle har vunnit mark det senaste året och jag blir uppmuntrad av att se de allt fler privata och offentliga initiativ som främjar användningen av förnybara bränslen. Scania har en unik produktportfölj som täcker alla kommersiellt tillgängliga alternativa drivmedel – biogas, bioetanol, biodiesel, CNG och HVO – och hybriddrift.

På 2018 års upplaga av världens största branschmessa för nyttotfordon, IAA, kunde alla fordon i Scantias monter drivas med alternativ till fossil diesel.

Ibland är det oväntade allianser som för oss framåt och under 2018 inledde vi flera nya partnerskap. Ett av dem är en koalition med Siemens, H&M och E.ON där vi tillsammans verkar för att påskynda övergången till koldioxidneutrala transporter. Samarbetet tillkännagavs under den andra upplagan av Scania Sustainable Transport Forum, där en av huvudtalarna var USA:s tidigare vicepresident Al Gore. 2018 var ytterligare ett år av viktiga milstolpar där vi fortsatte att leda omställningen till hållbara transporter.

Ytterligare ett bra år, men vi kan ännu bättre

Vår bransch fortsatte att växa under 2018 och Scania hade på nytt ett starkt år med rekord inom flera områden. Vi fortsatte att rulla ut den nya lastbilsgenerationen, med introduktioner i Asien, Eurasien och Latinamerika, och mottagandet bland kunderna har varit entusiastiskt. Både fordonsförsäljningen och tjänstevolymerna slog rekord och motorförsäljningen fortsatte sin starka uppgång med en rekordavslutning på året.

Vi vet dock att vi kan göra ännu bättre ifrån oss i en så stark global marknad. I slutfasen av vår största industriella omställning någonsin ökar vi fokuset på att normalisera kostnaderna, eftersom vårt resultat inte fullt ut återspeglar de gynnsamma marknadsförhållandena. Detta gör att vi kan bibehålla vår ledarposition i teknik-utvecklingen samtidigt som vi fortsätter att möta eventuella svängningar på marknaden med den flexibilitet som kännetecknar Scania.

Bitvis har det varit tufft att genomgå en så stor industriell förändring som introduktionen av den nya lastbilsgenerationen har inneburit och samtidigt tillgodose en mycket stark efterfrågan men vi lyckades ändå åstadkomma ytterligare ett framgångsrikt år. Under förändringsarbetet har vi lutat oss mot våra kärnvärden och tack vare de drygt 50 000 medarbetarna i vår Scaniafamilj har vi fortsatt att se till att sätta kunden först. Här har även våra produkter, med en prestanda och kvalitet som möter och till och med överträffar kundernas redan högt ställda krav, varit starkt bidragande.

Ett Scania rustat för framtiden

På Scania har vi alltid strävat efter att hitta en balans mellan investeringar i ny teknik och att förbättra kundernas lönsamhet med hjälp av dagens produkter. Investeringar i automation, uppkoppling och elektrifiering lägger grunden för ett framgångsrikt Scania under kommande årtionde och de har redan resulterat i tidiga skarpa kundprojekt inom alla tre områdena. Här har vi också nytta av TRATON GROUP vilket ger oss de extra resurser och samlade styrka vi behöver för att bibehålla konkurrenskraften på den globala marknaden. Vi ser redan att synergier på kortare sikt realiserar och projekt startas upp på nya områden.

Under 2018 har vi också fortsatt att utforska hur vi kan leverera värde till kunderna i framtiden. Processen är densamma som tidigare: vi lär oss så mycket som möjligt om kundernas, och deras kunders, verksamheter. Inom Scania arbetar vi nära kunderna längs

hela värdekedjan, med starkt stöd från vårt erbjudande av integrerade tjänster. Ytterligare stöd får vi från den driftsdata som vi inhämtar från våra uppkopplade fordon, något som nu påtagligt påverkar vårt sätt att interagera med våra kunder, både när det gäller fordonsförsäljning och tjänster. Allt detta för oss närmare kunderna än någonsin tidigare, samtidigt som det ger nya möjligheter att öka såväl deras effektivitet som vår lönsamhet.

Vi fortsätter också att bygga vidare på vårt modulsystem – en av Scantias unika framgångsfaktorer. Modularisering ger oss den flexibilitet som krävs för att kunna skraddarsy lösningar efter varje kunds behov. Den ger också stordriftsfördelar och maximerar resurseffektiviteten i produktportföljen som helhet. Modulariseringen kommer att förbli en del av kärnan i Scantias affärsmodell även med fullt elektrifierade drivlinor.

Vi är starkt engagerade

Scania ser FN:s globala hållbarhetsmål som en gemensam agenda för myndigheter, näringsliv och civilsamhälle, vilket får oss att känna ett starkt engagemang för att driva omställningen i transportbranschen.

Internt fortsätter vi att tydliggöra vad det innebär för Scania att bedriva verksamheten ansvarsfullt och hållbart, och i det arbetet inspireras vi av våra kärnvärden och de tio principerna i FN:s Global Compact. Kanske har vi inte insett förrän nu hur starkt vi på Scania binds samman av engagemanget för ständiga förbättringar, eliminering av slöseri och att sätta kunden först. Men det faktum att medarbetarna känner igen sig i företagets resa visar att dessa värderingar alltid har varit en del av Scantias gener. När vi gör oss redo för nästa årtionde är dessa värderingar inte bara ett stöd på den enskilda arbetsplatsen, utan något som också gör det möjligt för oss att spela en nyckelroll i ett ekosystem för transporter som är bättre för Scania, för våra kunder och deras kunder, och för världen i stort.

Hållbarhet är inte längre något som företag kan välja bort. Det är snarare ett område där vi måste prestera för att förbli relevanta. Inom Scania har vi ändrat företagets hela syfte till att vara ledande i omställningen till ett hållbart transportsystem. Våra kunder kräver det av oss eftersom deras kunder efterfrågar det av dem. Det är också avgörande för Scantias rekrytering av nya talangfulla medarbetare – ingen vill arbeta för ett företag som inte tar hållbarhetsfrågan på allvar. Dessa i grunden positiva och ökande krav bidrar till att vi

bibehåller skärpan, samtidigt som de sporrar oss att utveckla ännu bättre hållbara lösningar.

Vårt nya syfte passar oss bra och linjer perfekt med Scantias gener; ett av våra kärnvärden är Eliminering av slöseri, något som kan likställas med hållbarhet. Nu höjer vi nivån på syftet ytterligare och vi är villiga att samarbeta med alla som delar vår framtidsvision och engagemang för att göra ett meningsfullt och bestående avtryck.

Henrik Henriksson

VD och koncernchef, Scania

VÅRA SVAR PÅ VÄRLDENS SNABBA FÖRÄNDRINGAR

Världen står inför omvälvande förändringar. Globala trender som urbanisering, miljöhänsyn och teknisk utveckling samverkar och skapar ett skifte som förändrar samhällen och branscher i grunden.

Många städer och länder över hela världen har redan påbörjat denna resa. Här är en ögonblicksbild över några av de viktiga initiativ som tas globalt – och exempel på hur Scania leder omställningen.

De globala drivande krafterna omfattar **hållbarhet** – ambitionen att skapa en plan för jordens framtid som överensstämmer med de globala utvecklingsmålen i FN:s Agenda 2030, i synnerhet en fossilfri framtid som begränsar den globala uppvärmningen och klimatförändringen; **urbanisering** – där starka demografiska förändringar måste balanseras med livskvalitet i städerna och ren luft för alla invånare; och **digitalisering** – den omvälvande kraft som redan fundamentalt förändrar affärsmodeller och företag över hela världen.

Samtidigt pågår en intensiv teknisk utveckling som skapar möjligheter för positiva förändringar. Dessa tekniskiften ändrar förutsättningarna för många branscher, men i synnerhet för transportbranschen. Bland branschtrenderna märks **automation** – där artificiell intelligens och robotisering omvandlar företag, industriflöden och fordon; **uppkoppling** – där allt fler apparater och maskiner ansluts till molntjänster som samlar in enorma mängder realtidsinformation; och **elektrifiering** – där teknikutvecklingen gör det möjligt att producera hållbara batterityper som kan bidra till nollutsläpp av koldioxid och partiklar, god körbarhet och minskat buller.

En följd av dessa globala trender är att intresset för hållbara transportlösningar ökar snabbt; företag, regeringar och lokala myndigheter antar ambitiösa policyer och mål för renare och fossilslåna verksamheter. I en framtida brytpunkt kommer koldioxidfria transporter att slå igenom som "det nya normala" och de befintliga, ohållbara lösningarna fasas ut. Framtidens transporter kommer att vara rena, elektrifierade, autonoma och digitaliserade. Scania är redan mitt uppe i denna förändring, i vår teknikutveckling, våra planer inom forskning och utveckling och genom våra partnerskap.

Norge

Norge har världens högsta antal elbilar per capita och har som mål att vara koldioxidneutralt senast år 2050. I ett samarbete med ASKO, Norges största dagligvaruleverantör, levererar Scania fyra 26-tons elektrifierade distributionslastbilar där energin alstras i vätgasdrivna bränsleceller. Vätgasen framställs hållbart med el från solceller. Lastbilarna levereras i början av 2019.

Tyskland

Tyskland har beslutat att befria gasdrivna och eldrivna fordon från alla motorvägsavgifter under 2019 och 2020 för att motverka de ökande koldioxidutsläppen från transportsektorn. Dessutom kan vissa lastbilsköpare få en subvention på upp till 12 000 euro för lastbilar som drivs av flytande naturgas (LNG) och 8 000 euro för lastbilar som drivs av komprimerad naturgas (CNG). Intresset för gaslastbilar ökar stadigt och Scania har lanserat en ny sexcylindrig gasmotor på 410 hk lämplig för fjärrtrafik och regional transport.

Scania kommer också att leverera fjärrlastbilar till Tysklands statligt finansierade projekt "Trucks for German eHighways", där strömförsörjningen sker via luftledningar. Under 2019 och 2020 ska eldrivna lastbilar testas på tre nya tyska e-motorvägar.

Colombia

För att åtgärda problemen med luftföroreningar införde Colombias huvudstad Bogotá buss-systemet TransMilenio i början av 1990-talet. Systemet transporterar 1,7 miljoner passagerare dagligen och Bogotá tar nu ett nytt steg i att förnya bussflottan med 741 Scania Euro 6-gasbussar – de renaste och tystaste på den colombianska marknaden. De nya ledade och dubbelledade bussarna tas i drift under första halvan av 2019 och minskar koldioxidutsläppen med upp till 20 procent. Samtidigt blir partikelutsläppen upp till 90 procent lägre och utsläppen av kväveoxid fyra till fem gånger lägre än med Euro 5.

Spanien

Madrid är en av de städer som planerar att begränsa användandet av dieselfordon i innerstaden senast år 2025. Här utför Scaniakunden och transportföretaget Transgesa dagliga leveranser i Madrid med omnejd. Scania lastbil som drivs med flytande naturgas (LNG) möjliggör för Transgesa att köra i områden där vanliga dieseldrivna lastbilar är förbjudna.

Även bussoperatörer måste gradvis ställa om till grönare teknik och den största flottan av hybridbussar i drift från Scania finns i den spanska huvudstaden.

Finland

Finland har beviljat långtgående tester av autonom konvojkörning i syfte att förbättra transporteffektiviteten och för att minska bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen. Landet har också målsättningen att vara ledande inom intelligent transportautomation. Scania och företaget Ahola Transport har avtalat om att köra halvautonoma konvojer på allmän väg. Samarbetet omfattar även utveckling av annan ny förarstödsteknik.

Sverige

2018 blev Stockholm den första storstadsregion i världen som ställt om hela bussflottan till fossilfri drift. Alla stadens totalt cirka 2 200 stads-, region- och långdistansbussar går nu på förnybara bränslen. Scania har levererat nästan hälften av dessa bussar till staden.

Italien

En sex kilometer lång sträcka av motorvägen A35 Brebemi i norra Italien blir nästa plats att få elektrifierad väg. Målet med detta offentlig-privata samverkansprojekt är att skapa Europas första e-motorväg med nollpåverkan av klimatet, där solpaneler längs vägen alstrar den elenergi som behövs. Projektet håller på att ta ordentlig fart i landet, där såväl nationella som lokala politiker medverkar, tillsammans med representanter från Scania, Siemens och de lokala partnererna A35 Brebemi och Concessioni Autostradali Lombarde (CAL). Scania lastbilar med strömvtagare och överföringsteknik från Siemens kommer att användas i de första försöken.

Singapore

I samarbete med Singapores transportdepartement ämnar Scania att skapa världens första fullskaliga lastbilskonvojer. Projektet ska leda till stora bränslebesparingar och ökad trafiksäkerhet. Konvojerna kommer att frakta containrar på allmän väg mellan landets hamnterminaler. Planen är att ha konvojer med ett ledarfordon och tre efterföljande lastbilar som körs autonomt. Dessutom syftar projektet till att fullt ut automatisera den precisionskrävande lastningen och lossningen.

Thailand, Mexiko, Australien, Ghana...

Scania deltar i initiativet Global Industry Partnership on Soot-Free Clean Bus Fleets som ska leverera moderna bussar till 20 storstäder i Afrika, Asien, Latinamerika och Australien, däribland Bangkok, Bogotá, Buenos Aires, Dar es Salaam, Jakarta, Johannesburg, Mexiko City och Sydney. Städerna utfäster sig i sin tur att tillhandahålla bränslen för motorer som uppfyller utsläppsstandarderna Euro 6 eller US 2010, samt förnybara bränslen som biodiesel, gas och etanol. Scania kan leverera bussar för alla dessa bränslen.

SÅ SKAPAR SCANIA VÄRDE

Scanias framgång bygger på förmågan att leverera lönsamma och hållbara transportlösningar som gör våra kunder framgångsrika. Vår affärsmodell, våra principer och arbetsmetoder, liksom vårt förhållningssätt till hållbara transporter som bygger på tre pelare, bildar tillsammans den plattform vi utgår ifrån när vi skapar värde för våra kunder och intressenter.

Helhetssyn med kunden i fokus

För Scania är det självklart att hållbarhet och lönsamhet går hand i hand – här och nu, och i ännu högre grad i framtiden. På de flesta marknader bidrar vi redan till ökad lönsamhet för kunderna med ett heltäckande utbud av effektivitetshöjande tjänster, bränsleeffektiva produkter och vårt unikt breda program av hållbara lösningar. Utbudet kommer att växa ytterligare i takt med att regler införs som begränsar användandet av fossila bränslen.

Vår affärsmodell är inriktad på att förstå och förbättra kostnads- och intäktskalkylen för de tillämpningar och branscher som våra kunder verkar i. Vi skräddarsyr lösningar för hållbara transporter som bygger på våra tre pelare, där fordon och tjänster optimeras för våra kunders verksamhet, samtidigt som bränsleeffektiviteten förbättras och fordonens tillgänglighet maximeras (läs mer på sid 9 och 12). Detta kräver en nära dialog med kunderna som bygger på ett starkt ömsesidigt förtroende i ofta långsiktiga samarbeten.

Vårt fokus på partnerskap med kunder sträcker sig dock längre än så. Likaväl som vi förstår vår kunds (transportörens) behov behöver vi också se deras kunders (transportköparens) behov. När vi kombinerar detta med vårt eget flödestänkande kan vi skräddarsy lösningar som eliminerar slöseri och förbättrar effektiviteten i hela transportflödet. Vi ingår också i ett ekosystem där vi samarbetar med intressenter som biobränsleproducenter och energiföretag, myndigheter, beslutsfattare och stadsplanerare för att snabba på utvecklingen mot hållbara transportlösningar.

Genom att leverera i enlighet med vår affärsmodell stärker vi varumärket Scania och säkerställer företagets fortsatta lönsamhet. Vår egen framgång är därför direkt beroende av den kvalitet vi levererar till våra kunder för att göra deras verksamhet lönsam. Att förbättra kundens lönsamhet genom hållbara transportlösningar och bedriva en ansvarsfull verksamhet är två kompletterande förutsättningar för ett långsiktigt, lönsamt företagande.

Skapar värde för alla intressenter

Transportsystemet är samhällets blodomlopp. Det ger människor åtkomst till arbetsplatser, marknader och varor, skolor och social samvaro och bidrar därmed till ekonomisk utveckling. Detta värdeskapande är det viktigaste målet med vår verksamhet. Läs mer om vårt värdeskapande för kunder, medarbetare, leverantörer, samhället, ägare och långivare på:

 scania.com/value-creation



The Scania Way – vårt arbetssätt

Efter mer än ett sekel i framkant av transportbranschens utveckling har Scania skapat viktiga konkurrensfördelar som kommer att hjälpa oss att hantera framtida utmaningar. Med en företagskultur som vilar stadigt på våra kärnvärden, med flödestänkandet som en naturlig del av vårt arbetssätt och med medarbetare som ständigt utmanar och förbättrar arbetsrutinerna står Scania väl rustat för att driva omställningen av transportsystemet.

Grunden för allt vi gör inom Scania är våra sex kärnvärden:

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

Läs mer om vår företagskultur, "The Scania Way" på:

 scania.com/the-scania-way



Affärsmodellens delar

+ Kundens intäkter

- Tillgänglighet
- Flexibilitet
- Lastkapacitet

– Kundens kostnader*

* Europeisk fjärrtrafik



- Däck
- Förare
- Bränsle
- Fordon
- Reparationer och underhåll
- Administration

= Kundens rörelseresultat



Scanias högkvalitativa, optimerade fordon och tjänster maximerar fordonets tillgänglighet, med stöd av driftsdata från uppkopplade fordon. Därmed ökar kundens intäkter. På kundens kostnadssida påverkar Scania faktorer som bränsle, reparations- och underhållskostnader, fordonets restvärde, samt kostnader för och tillgång till finansiering.

+ 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

Våra lösningar för hållbara transporter bygger på tre pelare:



Energieffektivitet

För Scania är det viktigt att erbjuda produkter och tjänster med den mest effektiva tekniken. Inom energieffektivitet fokuserar vi på tre underområden för att ge kunderna bästa möjliga produkter och lösningar: drivlinans prestanda, optimerade fordon och bränsleförbrukning.



Alternativa bränslen och elektrifiering

Alternativa bränslen och elektrifiering är lösningar som kan användas i kombination eller var för sig. Scania erbjuder marknadens bredaste utbud av motorer som kan köras på alternativ till fossila bränslen, en portfölj som vi utvecklat i över 25 år. Vi fokuserar också på elektrifieringsteknik för såväl infrastruktur som fordon.



Smarta och säkra transporter

Uppkoppling av fordon möjliggör mer effektiva logistikflöden och högre fyllnadsgrad. Digitalisering och automation kan höja trafik-säkerheten, exempelvis genom tillämpning i avancerade förarstödsystem.

EN STRATEGI FÖR FRAMTIDEN

Stora globala trender har en omvälvande effekt på det ekosystem för transport och logistik som Scania är en del av. För att översätta dessa drivkrafter till möjligheter och kunna ta ledarrollen i omställningen till ett hållbart transportsystem fokuserar Scania på att fortsatt leverera högsta nivå inom kärnverksamheten och samtidigt utveckla vår organisation, våra produkter, tjänster och nya affärsmodeller.

Branschtrenderna med ny teknik, nya affärsmodeller och nya konkurrenter, kombinerat med globala trender som digitalisering, urbanisering och hållbarhet, medför att transportekosystemet kommer att förändras i grunden under de närmaste åren.

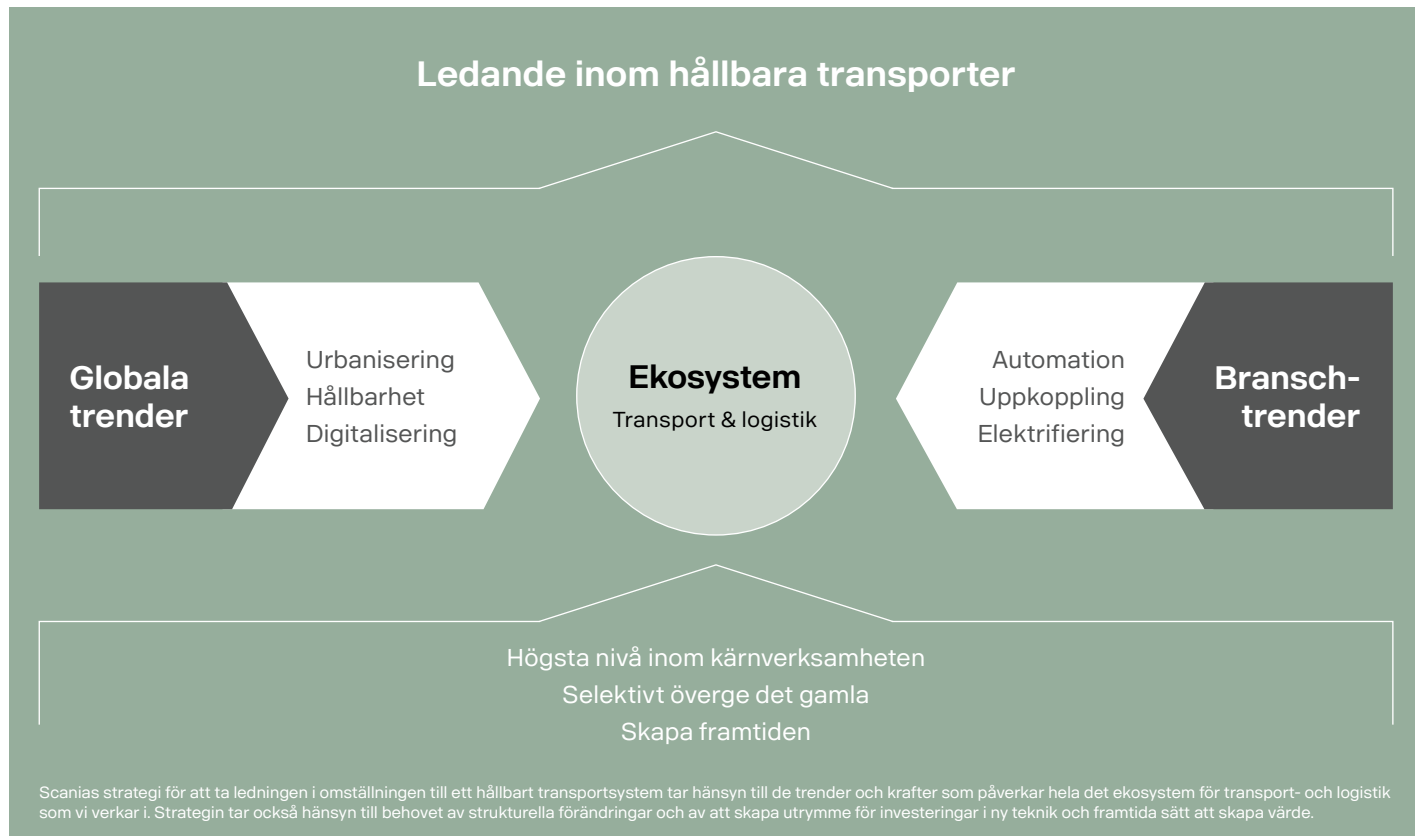
Det finns också tydliga signaler på att denna omställning blir mer omvälvande och sker snabbare än branschen tidigare trott.

För att svara på de snabba förändringarna och för att ta tillvara möjligheterna som uppstår är det nödvändigt för Scania att hitta balansen mellan vår befintliga kärnverksamhet och nya affärsmodeller.

Medan vi fokuserar på att hålla högsta nivå inom det vi kan bäst – vår kärnverksamhet – måste vi samtidigt lämna metoder och projekt som inte lämpar sig för framtidens leverantör av transportlösningar bakom oss.

Det innebär att vi selektivt måste överge det gamla. På så sätt kan vi investera i framtiden, genom att utveckla ny teknik och nya affärsmodeller som kommer att utgöra vår nya kärnverksamhet. Och denna nya kärna kommer så småningom att ersättas av ännu nyare lösningar.

Bilden nedan illustrerar vår framtidsvision.





Strategiska prioriteringar

För att uppnå vårt mål, att leda omställningen till ett framtida hållbart transportsystem, arbetar vi med ett antal nyckelprioriteringar mot vilka vi regelbundet mäter våra framsteg:

Ledande inom kundnöjdhet

Scanias affärsmodell bygger på att sätta kunden först. Optimerade lösningar samt högkvalitativa produkter och tjänster maximerar nyttan av fordonet och leder till lönsamhet för kunden. Vårt fokus på hållbarhet börjar alltid med kunden, vars behov vi utgår från när vi utvecklar morgondagens produkter och tjänster.

Bäst medarbetare

Rätt medarbetare med rätt kompetenser är centralt för att stötta Scanias omställning. Vår strategi för kompetensförsörjning har ett tydligt affärsinriktat fokus. Vi uppmuntrar innovation, nytänkande och entreprenörsanda bland medarbetarna och rekryterar nya talanger för att vara en agil och snabbväxande aktör i morgondagens transportindustri.

Öka försäljningen


Scania har som mål att årligen öka försäljningen av lastbilar, bussar och motorer samt öka tjänsternas andel av den totala försäljningen. Vår tillväxtstrategi bygger på fem huvudområden: öka tjänsteförsäljningen per fordon, växa med marknaden, öka marknadsandelen, gå in på nya marknader och nå nya kundsegment.

Bäst i klassen på lönsamhet

Att upprätthålla en god lönsamhet är en del av Scanias DNA. Det ger oss den grund vi behöver för att fortsätta att driva innovation och ta en ledarroll i transportbranschen.

Snabbar på vår utveckling

Scania är en del av ett ekosystem för transport och logistik som nu i grunden påverkas av starka globala trender. Men vi kan inte åstadkomma ett hållbart transportsystem på egen hand utan att arbeta nära tillsammans med andra. Därför behöver vi samarbeta med andra aktörer som delar vår vision för framtiden: branschintressenter, teknikföretag, högskolor och framför allt våra kunder och deras kunder.

 Läs mer om hur vi driver på förändringen och utvecklar ekosystemet för transport och logistik på sidorna 26–31.

KUNDEN FÖRST – I DAG OCH I FRAMTIDEN

Scanias kunder behöver inte vänta med att anpassa sig till framtidens transportsystem – kommersiellt gångbara lösningar för våra kunder finns här och nu. Scania har redan ett brett utbud av produkter som stöder våra kunders verksamheter genom att kombinera hållbarhet och lönsamhet.

Städer och nationer över hela världen driver utvecklingen mot hållbara transporter och använder lagstiftning för att få bukt med dålig luftkvalitet, buller, trafikstockningar och utsläpp av växthusgaser. Under 2018 presenterade EU-kommissionen ett lagförslag för den tunga trafiken med målet att minska koldioxidutsläppen. Lagförslaget antogs i februari 2019. Det pekar på det brådskande behovet för alla inom ekosystemet för transport och logistik, att börja utveckla en hållbarhetsstrategi för att säkra sina framtida affärer.

Våra tre pelare

Scanias lösningar för hållbara transporter bygger på tre pelare – energieffektivitet, alternativa bränslen och elektrifiering samt smarta och säkra transporter. Var för sig eller tillsammans, och kombinerade med vårt unika flödestänkande, kan de tre pelarna hjälpa oss att göra transportsystemet renare, säkrare och mer effektivt genom att minska trafikstockningar, trafikolyckor och utsläpp av växthusgaser. Den här sömlösa integrationen av fordonsteknologi och förbättrade transportflöden utgör grunden för våra lösningar, vilket gör att vi kan öka kundernas lönsamhet samtidigt som vi driver omställningen till ett mer hållbart transportsystem.

Många företag ställs i dag inför ökade krav från sina kunder på ansvarfullt företagande, exempelvis vad gäller utsläpp. Här finns fortfarande vissa legala strukturer och subventionsprogram att beakta, men så länge det finns tillgång till ekonomiskt gångbara bränslealternativ kan Scanias kunder uppnå både hållbarhet och god lönsamhet redan i dag. Trots detta finns det en del kunder som känner viss rädsla över att växla över till hållbar teknik, och en oro för att deras totalekonomi ska påverkas. Scanias insikt i våra kunders verksamhet kan hjälpa dem att avdramatisera övergången och att vägleda dem till skraddarsydda, lönsamma lösningar.

I dag finns ännu inte någon enskild teknik som kan göra ett företag koldioxidneutralt över en natt. Men företag av alla typer och storlekar kan redan här och nu ta små steg för att både bli mer lönsamma och hållbara, med hjälp av konventionella förbränningsmotorer som körs på biobränslen och hybrider.

Genom vårt holistiska synsätt arbetar Scania tillsammans med våra kunder, kundernas kunder och intressenter såsom lokala myndigheter och använder hela vårt flexibla utbud av lösningar för att uppfylla varje specifikt behov och förutsättningar på olika specifika marknader. Beroende

på hur flödet ser ut – i och mellan städer, i industrier eller i fjärrtrafik – skiljer sig våra lösningar när det gäller funktionalitet och optimering. Oavsett driftsförhållanden kan Scania erbjuda våra kunder de fordon och tjänstelösningar som kan göra skillnad redan i dag.

Ett exempel på en tjänst som stöttar våra kunders omställning till hållbarhet utan att lönsamheten drabbas är Scania Fleet Composer. Denna tjänst analyserar den enorma mängd data vi kan inhämta från uppkopplade fordon och erbjuder kunderna den bästa lösningen för att göra deras dagliga drift mer effektiv och hållbar. Ett annat exempel är Scania Flexible Maintenance, där fordonens verkstadsbehov avgörs genom analys av realtidsdata från fordonet. Varje fordon får exakt det underhåll som behövs och när det behövs, vilket sparar resurser. Det innebär också att fordonet tillbringar mer tid på vägen och kan bidra till kundens lönsamhet.



Energieffektivitet

Scanias produkter och tjänster har potential att kraftigt minska koldioxidutsläppen. Vi fokuserar på drivlinjeprestanda, fordons-optimering och bränsleförbrukning för att förse kunderna med energieffektiva lösningar som gynnar deras totalekonomi.

Scania var först i Europa med Euro 6-motorer som kraftigt minskade utsläppen av skadliga utsläpp. Den nya lastbilsgenerationen har våra mest energieffektiva motorer hittills. Tack vare förbättrade drivlinor och förbättrad aerodynamik minskas kundernas bränsleförbrukning med i genomsnitt fem procent.

Tack vare vårt breda utbud av produkter för en mängd olika tillämpningar är våra lastbilar mer effektiva och har en lägre miljöpåverkan och dessa egenskaper gäller inte bara fordonen vi levererar. Genom att erbjuda förarutbildning med regelbunden uppföljning, som i konceptet Ecolution by Scania, bidrar vi till sänkt bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp med i snitt 10 procent. Att spara både på bränsle och miljö är en verklig win-win situation.



Alternativa bränslen och elektrifiering

Scania har producerat fordon med förbränningsmotorer för förnybara bränslen i åtskilliga år, något som startade med etanolbussar på 1990-talet. Hittills väljer en mindre andel av våra kunder dessa lösningar, men med mer fördelaktiga priser och bättre tillgång till alternativa bränslen skulle denna andel enkelt kunna bli betydligt större. Samtidigt är vi med marknadens bredaste program för alternativa bränslen väl positionerade för att matcha en ökande efterfrågan, med ett program som spänner över lastbilar och bussar för exempelvis etanol och flytande eller komprimerad biogas. Samtliga våra Euro 5- och Euro 6-motorer kan köras på HVO (vätebehandlad vegetabilisk olja), medan nästan alla våra fordon köras på biodiesel-FAME.

Oavsett om de drivs med biogas eller naturgas har Scanias gasmotorer i grunden samma tekniska lösning. Ur ett hållbarhetsperspektiv är biogas att

föredra eftersom detta bränsle minskar CO₂-utsläppen med upp till 90 procent (med naturgas är siffran 20 procent). Användningen av biogas hämmas dock av bristen på bränsle. Därför arbetar Scania aktivt i olika partnerskap för att säkra produktionen av biogas och därmed möjliggöra ett bredare genomslag för hållbara gaslösningar (läs mer på sid 25). Med ökad tillgång till biogas kommer fler av våra kunder att kunna växla från naturgas till biogas och därmed ta ett stort steg framåt för att minska sitt koldioxidavtryck.

Elektrifiering är en teknik i snabb utveckling och Scania erbjuder här hybridbussar, hybridlastbilar och batteridrivna elbussar. Scania utvecklar fler områden för eldrift, med bland annat kontinuerlig uppladdning längs elektrifierade vägar, bränslecellsdrivna lastbilar och trådlöst laddade bussar.



Smarta och säkra transporter

Digitaliseringen banar väg för mer effektiva transporter av både gods och människor genom förbättrad koordinering och kontroll. Uppkopplade och autonoma fordon är på väg att bli avgörande för att öka effektiviteten i transport- och värdekedjorna. Med hjälp av data från mer än 360 000 uppkopplade fordon har Scania utvecklat en rad tjänster som minskar bränsleförbrukningen och maximerar tillgängligheten, till exempel

flexibla underhållsplaner där serviceintervallen anpassas för varje enskilt fordon baserat på realtidsdata. På så sätt blir verkstadsbesöken färre och vanligtvis kortare. Dessutom minskas slöseriet med onödiga oljebytten och fordonen får upp till två dagars mindre stilleståndstid per år. Ökad tillgänglighet höjer dessutom lönsamheten.



sid 14–15



sid 16–17



sid 18–19



FÖREGÅNGARE INOM HÅLLBARA TRANSPORTER

Städer är de stora nyskaparna inom hållbara transporter – för att de måste. Den snabba takten i urbaniseringen medför miljömässiga, sociala och ekonomiska utmaningar som kräver omedelbara lösningar. Scania är en samarbetspartner för många städer världen över, i utvecklingen av renare, säkrare och mer effektiv kollektivtrafik samt andra stadstillämpningar.

Befolkningen i världens städer har ökat snabbt, från 751 miljoner år 1950 till 4,2 miljarder 2018, enligt FN:s avdelning för ekonomiska och sociala ärenden. I dessa allt större urbana miljöer får befolkningen i städer och förorter ta konsekvenserna av dåligt planerade transportsystem i form av luftföroreningar, buller, trängsel och bristande trafiksäkerhet som påverkar hälsan och hindrar ekonomisk utveckling.

Men medvetenheten om miljöproblemen ökar, och allt fler länder inför regelverk för att stoppa den negativa utvecklingen. Madrid, London, Oslo, Rom, Köpenhamn och Shanghai är några av de städer som planerar att begränsa eller till och med förbjuda dieselfordon. Det skapar förutsättningar för alternativa transportlösningar som är renare, smartare, säkrare och mer energieffektiva och som får våra städer att fungera bättre, här och nu.

Hållbara stadstransporter

Scania har en lång historia av att producera fordon för kollektivtrafiken. Denna erfarenhet, kombinerad med vår ambition att leda omställningen till hållbara transporter och vårt flödestänkande, gör oss till den ideala partnern för stadsplanerare.

Efter många års investeringar har Scania nu marknadens bredaste utbud av bussar för stads- och förortstrafik som drivs av alternativa bränslen. De går på HVO, biodiesel-FAME, naturgas, biogas, etanol eller som hybrider.

Dessa nya rena fordon har funnit sin plats i kollektivtrafiken i städer som Madrid, Bogota, Paris, Stockholm, Mexico City och Nottingham. Genom att dra nytta av vår expertis inom logistikflöden hjälper vi dessutom stadsplanerare i Accra, Jakarta och en rad andra städer med driften av bussystem (BRT-system) som transporterar upp till 50 000 passagerare i timmen.

Bussystem kan spela en stor roll för att lösa urbaniseringens transportutmaningar

samtidigt som de bidrar till att minska trafiken och skadliga utsläpp.

Men våra lösningar för städer riktar sig även till den privata transportsektorn. Scantias nya lastbilsgeneration omfattar exempelvis elhybriddrivna distributionsbilar som minskar koldioxidutsläppen, bränsleförbrukningen och bullret. Elhybriderna är idealiska för leveranser nattetid eller tidiga morgnar då trafiken är gles och fotgängarna färre. Även Scantias nya gasmotor lämpar sig för tätbefolkade områden som är känsliga för buller och utsläpp. Lastbilarna med den nya 7-litersmotorn sparar upp till 10 procent bränsle för stadstransportörer.

Motorer glöms ofta bort när städer hanterar föroreningar. Att ersätta äldre motorer i maskiner och generatorer med renare, mer energieffektiv teknik såsom Scantias Euro 6-program ger minskade utsläpp och förbättrad luft- och livskvalitet.

I våra lösningar ingår även tjänster för smarta och säkra transporter. Scania Zone är ett tillval i vår lösning Scania Fleet Management, som gör det möjligt att programmera ett fordon att reagera automatiskt när det kör in i områden med exempelvis särskilda hastighets- eller utsläppsbegränsningar. Bussoperatörer och grossister kan också teckna sig för Scania Fleet Care with Uptime Guarantee, en tillgänglighetsgaranti som innebär att Scania garanterar att hålla fordonen rullande för att möta kraven i stadsmiljöer som aldrig sover.

Scania leder vägen till renare och mer välfungerande städer med transportlösningar som är tillgängliga, effektiva och attraktiva – och som är tillgängliga i dag. Men det enda sättet att lösa urbaniseringens alla utmaningar är genom samarbete mellan politiker, stadsplanerare, operatörer, transportörer och leverantörer. Här står Scania redo att göra vår del, med all vår kunskap och våra lösningar.



Gaslastbil ger tillträde till dieselfria zoner

I Madrid kämpar transportörerna med att uppfylla de allt striktare utsläpps- och dieselreglerna, samtidigt som de dagliga utmaningarna måste klaras av när 4,4 miljoner fordon ska samsas på stadens vägar. Transportföretaget Transgesa utför leveranser i Madrid med omnejd och använder Scania lastbilar som körs på flytande naturgas (LNG) för att få tillträde till områden där dieslbilar är bannlysta, något som säkrar leveranserna.



Automatisk kontroll av fordonen med Scania Zone

Ökad trafiksäkerhet och luftkvalitet tillhör de stora globala utmaningarna för hälsa, särskilt i städer över hela världen. Scania Zone är en positionsbaserad tjänst för att automatiskt kontrollera fordon som introducerades 2018. Tjänsten hjälper förare att följa lokala trafik- och miljöregler för att uppnå en hållbar drift i tätbebyggda områden. Varje kund kan koppla en handling (till exempel "max 30 km/h") till en fördefinierad geografisk zon så att fordonet automatiskt agerar när det kör in i zonen. En sådan handling, eller policy, kan vara antingen informativ genom att den varnar föraren, eller frivillig, vilket ändrar fordonets beteende. Scania Zone kan användas i hybridlastbilar så att fordonet automatiskt växlar till eldrift i miljözoner. Tjänsten ger ett ypperligt stöd för det ökande behovet av att möta olika lokala hänsyn, såsom miljözoner och hastighetsbegränsningar när lastbilar kör i särskilt känsliga områden.



Biobränsle driven bussystem som mål

Scania och den statsägda franska operatören RATP Group har tecknat en avsiktsförklaring med Burkina Fasos regering om ett effektivt modernt bussystem i huvudstaden Ouagadougou. Projektet omfattar leverans av bussar, etablering av en bussdepå, busshållplatser och bussfiler, liksom utbildning av förare och servicetekniker. Tillsammans med RATP säkerställer Scania också en effektiv drift av bussflottan. Dessutom kommer Scania att arbeta med införandet av alternativa bränslen, med slutmålet att hela flottan ska gå på biodiesel och biogas. Totalt omfattar systemet 460 stadsbussar och 90 turistbussar. Driften startar under 2019 när de första 225 fordonen levereras.

Viktiga händelser 2018

- På branschmässan IAA i september lanserar Scania en laddhybridlastbil samt världens första gasdrivna långdistansbuss för LNG: Scania Interlink.
- Nära 25 procent av Scantias bussförsäljning utgjordes av rena och koldioxid snåla bussar 2018.
- Scania skriver avtal om leverans av 48 gasdrivna Citywide-bussar till Semitag som ska tas i drift i Grenoble i Frankrike.



LÖSNINGAR FÖR EFFEKTIVA, GRÖNARE VÄRDEKEDJOR

Transporter är en central länk av värdekedjan inom industrin. Smidiga logistikflöden är nyckeln till ökad lönsamhet och för många företag finns fortfarande en enorm potential för att minska sitt slöseri, sina kostnader och sin miljöpåverkan. Scantias fordon, tjänster och flödestänkande ger våra kunder lösningar för mer effektiva och klimatsmarta värdekedjor.

Scania har en holistisk syn på flödena i olika branscher. Vi analyserar resan från råvara till färdig produkt och identifierar slöseri i värdekedjorna hos våra kunder inom skogsnäringen, gruvindustrin, fabriker, hamnar och byggbranschen. Sedan rekommenderar vi åtgärder som trimmar processerna och utformar kompletta lösningar som täcker in hela logistikflödet.

Fordon som en del av värdekedjan

Centralt för Scantias synsätt är att fordonen är en del av produktionskedjan. Inom skogsnäringen kan det till exempel handla om att justera upplaget av timmer till exakt rätt plats, så att timmerbilens lastning kan ske snabbare och säkrare. Och genom Scantias förarutbildning och förarcoaching kan ett byggföretag minska tomgångskörningen på arbetsplatserna och därmed bränsleförbrukningen.

Ett annat exempel på effektiviserande lösningar för branschens värdekedjor är Scania Site Optimisation, en samling verktyg för gruvindustrin som skapar en helhetssyn på transportflödet i verksamheten baserat på realtidsdata från fordonen. På så sätt kan flaskhalsar identifieras och åtgärdas.

Men fordonen i sig är förstås också viktiga. Scantias XT-lastbilar är anpassade för en mängd olika tillämpningar, till exempel Scantias tunga tippbil med 40 tons nyttolast som är som skapt för gruvdrift. En annan XT-lastbil, med en gasmotor på 13 liter, klarar tuffa körningar inom anläggningsindustrin, samtidigt som den kraftigt minskar koldioxidutsläppen.

Tjänster som förutser kundernas behov

Ingen verksamhet mår bra av driftavbrott och därför kompletterar Scania det breda produktutbudet med tjänster som ytterligare säkrar tillgängligheten, driftsäkerheten och lönsamheten. Tjänsterna är utformade utifrån data från mer än 360 000 uppkopplade fordon. Här finns flexibla reparations- och underhållsavtal, finansiering och försäkring, Scania Fleet Management (inklusive trailerövervakning), liksom applikationsbaserad förarutbildning och förarcoaching som kan anpassas för olika branscher.

Uppkopplingen av fordon hjälper inte bara till att skapa smartare tjänster, utan kommer snart också att möjliggöra säker teknik för självkörande eller delvis självkörande fordon inom avgränsade områden som gruvor och containerterminaler.



Singapore testar halvautonoma konvojer

I samarbete med Singapores transportdepartement och Singapores hamnmyndighet skapar Scania världens första fullskaliga verksamhet med halvautonoma lastbilskonvojer. Transportmöjligheterna i Singaper begränsas allt mer av bristen på mark; det finns nästan en miljon fordon på vägarna och transportinfrastrukturen tar 12 procent av landets yta i anspråk. Det råder även brist på förare. Planen i försöket är att ha konvojer med ett ledarfordon och tre efterföljande lastbilar som körs autonomt, och att fullt ut automatisera lastning och lossning. Förberedelserna är långt gångna och försöken med containerkonvojer på allmän väg mellan landets hamnterminaler inleddes under 2019.



XT gaslastbilar för att minska utsläppen

De första gasdrivna lastbilarna ur Scantias XT-program för bygg- och anläggningsindustrin har levererats till den belgiska staden Hasselt. Stadens val föll på Scania P 340 4x2 lastväxlare med CNG-drift (komprimerad naturgas) tack vare de lägre koldioxidutsläppen.

– Men ännu viktigare i stadstrafik är att de här lastbilarna har 95 procent lägre koldioxidutsläpp än motsvarande dieselfordon. Utöver hälsofördelarna ger CNG också betydligt lägre driftkostnader. Scantias gasmotorer går dessutom lika bra på biogas, så vi har möjlighet att minska koldioxidutsläppen ännu mer i framtiden, säger Joost Venken, ansvarig för miljö och hållbarhet i Hasselt.



Ren energi från kospillning

I Tyskland får jordbrukare kraftiga subventioner om de använder boskapsspillning för att framställa biogas. AgriKomp är en av landets ledande tillverkare av biogasdrivna kraftanläggningar, med 550 installationer i Tyskland och 850 över hela världen. Företaget tillverkar gas från spillning och använder den för att driva en 13-liters Sciamotor, som i sin tur driver en generator som tillhandahåller el till det nationella elnätet, samtidigt som installationen ger fjärrvärme och kraft till kringliggande jordbruk och industrier. AgriKomp expanderar sin portfölj av Sciamotorer genom att addera en 9-litersmotor till sin produktportfölj under 2018 och en 16-litersmotor under 2019.

Viktiga händelser 2018

- Lansering av gasdrivna XT-lastbilar med en 13-liters 410 hk motor.
- Uppkopplingen utökas till alla motorer, även industrimotorer, vilket ger kunderna tillgång till smarta underhållstjänster som maximerar tillgängligheten.
- Försök inleddes i Brasilien med Scania Site Optimisation, ett ramverk av verktyg, metoder och information för att effektivisera transporter inom gruvarbete.



LÖNSAMMA OCH HÅLLBARA LÖSNINGAR FÖR FJÄRRTRAFIKEN

Fjärrtrafik är en värld av krävande kunder, korta deadlines och små marginaler. Att hålla tiderna blir allt mer viktigt i just-in-time-leveransernas och e-handels tidsålder. Scania kombinerar sina lastbilar med den senaste tekniken och bästa möjliga driftsäkerhet med skräddarsydda lösningar som hjälper kunderna att möta både sina lönsamhetsmål och sina klimatmål.

Tack vare vårt helhetsperspektiv på transportbranschen och vårt kunnande om logistikflöden har vi djup insikt i transportörernas behov och deras krav på förutsägbara kostnader. Vi analyserar parametrar som bränsleförbrukning, förarnas körsätt, hur fordonsflottan förvaltas och underhålls, slöseri i leveranskedjan och skadliga utsläpp. Därefter utvecklar vi de lösningar som hjälper transportföretagen att möta både sina lönsamhetsmål och sina klimatmål.

Lönsamhet och hållbarhet går hand i hand

Scanias nya lastbilsgeneration har en överlägsen totalekonomi, med en genomsnittlig bränslebesparing på mer än fem procent jämfört med tidigare modeller.

Här leder Scanias inriktning på att minska koldioxidutsläppen och på att förbättra energieffektiviteten inte bara till renare transporter, utan också till mer lönsam drift. Bränslebesparingar sparar både energi och kostnader, en tydlig win-win situation för våra kunder.

Dagens transportföretag är pressade från två håll. Dels måste de klara av de allt mindre marginalerna som är en effekt av den framväxande e-handels krav på snabba leveranser, dels måste de svara upp mot förväntningar om att transporterna ska vara så hållbara som möjligt. De här kraven kommer såväl från stora transportköpare i detaljhandeln som från individuella slutkonsumenter. Gemensamt för båda trenderna är att de ökar behovet av lösningar där lönsamhet och hållbarhet går hand i hand.

Scania har marknadens bredaste utbud av lastbilar som kan köras på alternativa bränslen såsom flytande eller komprimerad naturgas och biogas. Det är en naturlig språngbräda till den utsläppsfria teknik som batterielektriska fordon kan erbjuda

i en snar framtid. Med biogas i tanken kan CO₂-utsläppen minskas med så mycket som 90 procent jämfört med en likvärdig dieselmotor.

Uppkoppling förbättrar driftekonomin

Med hjälp av driftdata från mer än 360 000 uppkopplade fordon kan vi skräddarsy lastbilar för varje enskild kund.

Att hålla fordonen rullande är helt avgörande i en bransch där tid är pengar, och här har uppkopplingen förändrat fjärrtransport i grunden tack vare nya effektiva tjänster och funktioner. Vi har introducerat fjärrdiagnostikbaserade tjänster som Scania Flexible Maintenance, där fordonens verkstadsbehov avgörs genom analys av realtidsdata från den verkliga driften. På så sätt får varje fordon underhåll bara när det behövs. Sedan lanseringen av tjänsten för två år sedan har mer än 70 000 kunder tecknat sig för tjänsten.

Andra områden där realtidsdata från uppkopplade fordon är extremt värdefullt är tjänster och funktionalitet som fokuserar på föraren, eftersom förarens beteende under körning är centralt för driftekonomin, trafiksäkerheten och miljöpåverkan. Här erbjuder Scania förarutbildning och personlig coachning, liksom förarstödsystem i fordonet. Ett exempel är Scania Fleet Management som ger information om körsätt, produktivitet och ekonomi som kan användas för att förbättra trafiksäkerheten och fordonens prestanda.

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



Argentinas virtuella pipeline

I september 2018 överlämnade Scania i Argentina tillsammans med naturgasmyndigheten ENARGAS landets första naturgasdrivna lastbilar till Transportes Andreu, ett transportföretag från Mendoza. Den framåtblickande affären är bra exempel på ett aktivt partnerskap – Scania och ENARGAS har länge verkat för att importera gasfordon till Argentina. Passande nog kommer Transportes Andreu att använda de sex LNG-drivna lastbilarna för att transportera just flytande naturgas, i något som skulle kunna liknas vid en virtuell pipeline.



Längre fordonskombinationer minskar utsläppen och kostnaderna

Den spanska biltillverkaren SEAT och dess logistikpartner Grupo Sesé testar nu trailerekipage med en totallängd på 31,7 meter mellan Zaragoza och SEATs bilfabrik utanför Barcelona. I försöken används en Scania R 580 dragbil med två 13,6 meter långa trailrar, något som ökar nyttolasten till 70 ton. De två företagen ska utvärdera fördelarna när det gäller minskade utsläpp samt förbättrad effektivitet och trafiksäkerhet. SEAT hoppas att den dubbla trailerkombinationen ska minska koldioxidutsläppen med 20 procent och logistikkostnaderna med 25 procent.

Scanias Transportlaboratorium använder liknande fordonskombinationer för fjärrtrafiken i Sverige. Fordonskombinationer på 25,25 meter med en totalvikt på 74 respektive 76 ton körs på permanent basis i Sverige och Finland. Scania ser högkapacitetsfordon som en kostnadseffektiv metod för att öka effektiviteten och minska utsläppen inom transporterna.



Utnyttjar rörelseenergin för att spara bränsle

Scania lanserade systemet Pulse & Glide under 2017 som ny funktionalitet i den förutseende farthållaren Scania Cruise Control with Active Prediction (CCAP). Funktionen gör det möjligt att utnyttja fordonets rörelseenergi även i backar som normalt sett inte skulle vara branta nog för att hålla farten uppe.

– Genom att vid behov dra upp farten något – Pulse – för att sedan frirulla – Glide – kan den samlade tiden när lastbilen använder Eco-roll öka. På lämpliga vägsträckor kan den nya funktionen på egen hand bidra till påtagliga bränslebesparingar, säger Fredrik Roos som har utvecklat den nya tekniken tillsammans med ingenjörskollegan Mikael Ögren.



Viktiga händelser 2018

- Scanias första lastbil med den nya 13-liters bioetanolmotorn tas i drift av Lantmännen Agroetanol.
- Den brittiska transportören Maritime Transport köper 200 Scania R-serielastbilar, främst tack vare den goda bränsleekonomin.
- Den ledande spanska lastbillsajten Encamion utser Scania R 450 Highline till mest den effektiva lastbilen 2018.

SKRÄDDARSYTT FÖR ALLA BEHOV

Scanias unika modulsystem är en av våra viktigaste framgångsfaktorer. Det har utvecklats under många årtionden och är kärnan i vår affärsmodell. Flexibiliteten i modulsystemet är också avgörande för vår förmåga att kunna tillgodose alla kunders behov.

Modulsystemet gör att Scania kan erbjuda individuellt anpassade specifikationer och därmed ett extremt brett produktutbud till våra kunder. I kombination med vår förmåga att skräddarsy tjänster gör denna strategiska inriktning det möjligt för Scania att erbjuda lösningar för alla typer av transporter och att anpassa oss till olika regionala marknadsbehov.

Med relativt få komponenter och artiklar kan Scania uppnå skalfördelar och effektiv resursutnyttjande, såväl inom forskning och utveckling som inom produktion. I alla hytter har exempelvis vindrutan en och samma storlek. Inom tjänsteverksamheten säkerställer modulsystemet en hög tillgänglighet på reservdelar och kontinuitet för serviceteknikerna.

Kunderna drar nytta av ett skräddarsytt fordon med hög tillgänglighet, lägre bränsleförbrukning och optimerad lastkapacitet.

Scanias modulbaserade produktsystem tillämpas på hela vår produktportfölj – lastbilar, bussar och motorer. En stor del av chassikomponenterna i en buss är desamma som i en lastbil. Scanias industri- och marinmotorer utvecklas från grundmotorerna för fordon, för fullt utnyttjande av modulkonceptet.

Oberoende av vilka tekniska lösningar som kommer att behövas i framtiden är Scania redo, tack vare vårt väl beprövade och testade modulsystem. En ellastbil har till exempel samma transportuppdrag som en dieselmotsvarighet – den enda förändringen som behövs är att anpassa fordonet för att möta det individuella behovet. Modularisering är vårt verktyg för att åstadkomma lönsamhet för kunden, och vad som än kommer i framtiden så kan Scania anpassa produkterna.

Produkter och lösningar för alla tillämpningar

Scania erbjuder specifika lösningar för ett brett spektrum av tillämpningar, för att möta kraven som ställs i olika branscher – från gruvor, skogsnäring och bussystem, till varudistribution och avfallshantering. För alla dessa typer av transportuppdrag har vi bättre möjligheter än någonsin att utforma optimerade lösningar, tack vare realtidsdata från uppkopplade fordon.

Scania tar alltid ett utifrån-in-perspektiv när vi utvecklar nya lösningar. I nära samarbete med olika branscher och utvalda kunder analyserar Scania grundligt relevant data för varje tillämpning, till exempel körsätt, typiska rutten och transportmönster, för att utveckla tillämpningsspecifika produkter och tjänster som ökar effektiviteten, höjer prestandan och minskar miljöpåverkan.

De tre principerna för Scanias modulsystem

- 1. Standardiserade gränssnitt** – gör det möjligt att installera nya komponenter med förbättrade prestanda utan att omgivande komponenter behöver ändras.
- 2. Lika behov, identisk lösning** – samma komponenter används för olika tillämpningar, exempelvis den kortaste hyttvarianten för att maximera lastkapaciteten både vid lätt distribution och för en tung tippbil som går i gruvsdrift.
- 3. Väl avvägda prestandasteg** – gör det möjligt att uppfylla specifika kundbehov, till exempel vad gäller hyttstorlek, motorprestanda, ramstyrka och antal axlar.



Uppkoppling – en guldgruva av data

Scantias tidiga introduktion av uppkoppling ger kraftiga resultat – både i form av ökad tillgänglighet och effektivitet för kunderna och för vår egen innovation och produktutveckling.

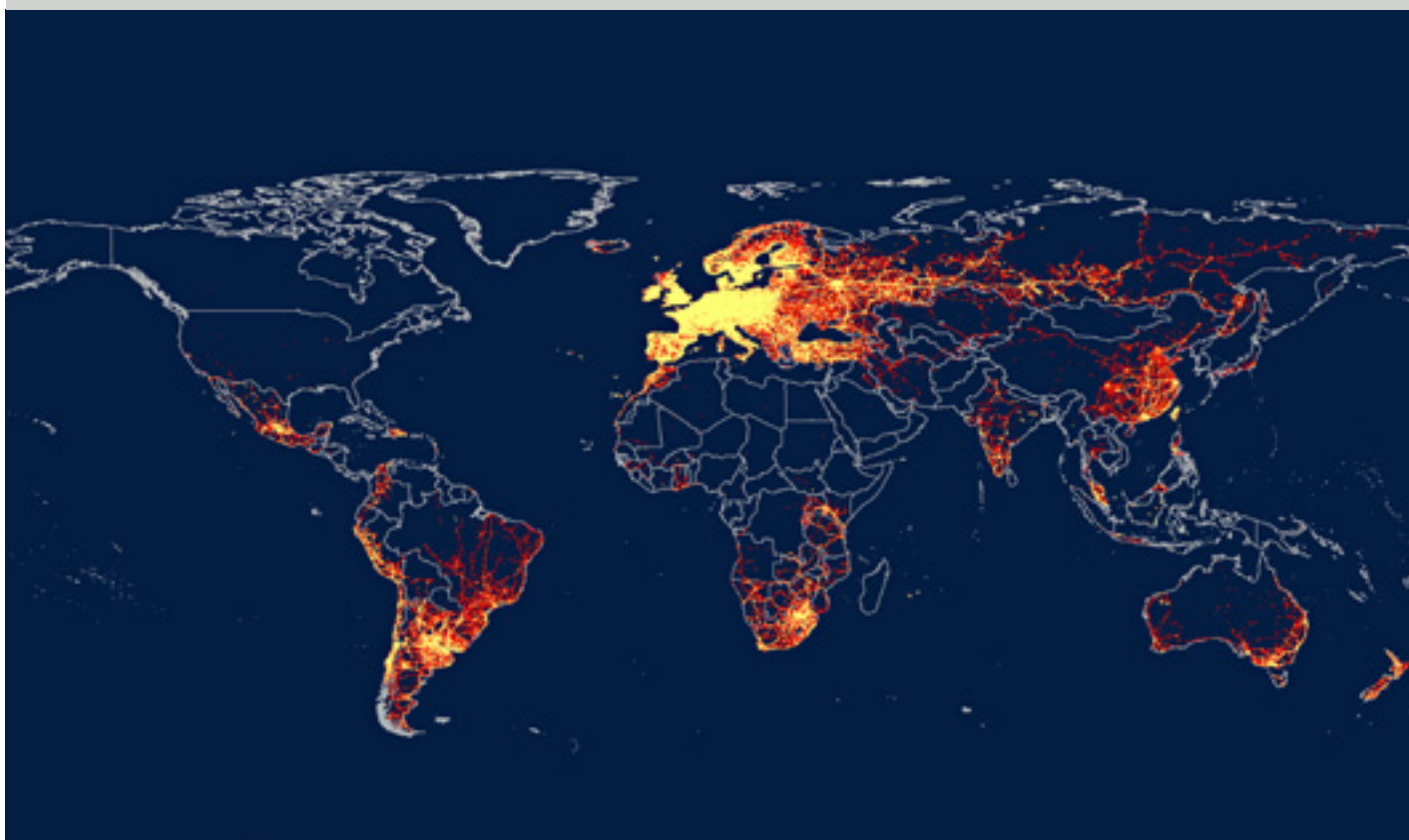
Tack vare Scantias tidiga introduktion av uppkoppling såg vi möjligheterna med att tekniken kunde bli en stark kraft för att öka våra kunders effektivitet och lönsamhet, liksom för att påskynda omställningen till ett hållbart transportsystem. I dag har Scania mer än 360 000 uppkopplade fordon och antalet ökar snabbt i och med att kommunikationsenheten nu tillhör standardutrustningen in våra fordon.

De framsynte besluten kring uppkoppling innebär att Scania nu har en kritisk massa av data som hjälper oss att förädla vårt kunderbjudande. Uppkopplingen ger oss tillgång till driftdata från alla upptänkliga branscher och kundtyper, information som ligger till grund för vårt erbjudande av effektivitetshöjande produkter och tjänster för en mängd olika specifika tillämpningar. I takt med att ny teknik utvecklas och omställningen fortsätter blir data av det här slaget allt viktigare för insikter om vad kunderna transporterar, hur de bedriver sin verksamhet, hur topografin ser ut där de kör och hur fordonen hanteras och presterar. Scania har redan all denna information.

Baserat på dessa insikter har Scania lanserat ett webbverktyg där kunderna kan utforska de närmast oändliga möjligheterna att skraddarsy fordon efter just deras unika behov och önskemål. Tjänsten, Scania Configurator, ger också specifika rekommendationer för en mängd olika tillämpningar.

Men denna högkvalitativa realtidsdata är en också ovärderlig resurs för att snabba på vår innovation, liksom för utvecklingen av morgondagens drivlinor och annan ny teknologi.

Datan är oerhört användbar även när vi utformar våra säljverktyg och nya intelligenta tjänster. Med hjälp av realtidsinformationen har Scania utvecklat tjänster som minskar bränsleförbrukningen och maximerar fordonens tillgänglighet, såsom Scania Flexible Maintenance där serviceintervallen anpassas för varje enskilt fordon baserat på realtidsdata. På så sätt blir verkstadsbesöken färre och vanligtvis kortare. Dessutom minskas slöseriet med onödiga oljebyten och fordonen får upp till två dagars mindre stilleståndstid per år. Sedan lanseringen av tjänsten har mer än 70 000 kunder runtom i världen tecknat upp sig.



SÅ SÄKRAR VI EFFEKTIVA FLÖDEN

Transportbranschen är under ständig press med ökade krav på effektivitet, produktivitet och på att samtidigt minska koldioxidutsläppen. Scania anser att nyckeln till framgång ligger i att ta ett helhetsperspektiv för att optimera flödet i hela värdekedjan.

Sedd från ovan kan en byggarbetsplats se ut som ett oorganiserat kaos. Men för byggtreprenören är det ytterst ett produktionsflöde – om än väldigt komplext.

Befintliga byggnader ska rivas, marken beredas, och grundmaterial och byggelement transporteras in. Dessutom är många olika aktörer inblandade: underleverantörer som ansvarar för sin del av processen, till exempel de som tillhandahåller byggekranar och grävmaskiner, åkerier som levererar grus, betong och byggmaterial, och företag som är specialiserade på återvinning och avfallshantering.

För att ta de riktigt stora stegen i att förbättra kostnadseffektiviteten och lönsamheten och minska koldioxidutsläppen är Scania övertygade om att vi måste zooma ut och titta på industriflöden av det här slaget ur ett helhetsperspektiv. Detta flödestänkande genomsyrar vårt arbete med städer, branscher och inom logistik. Vi analyserar inte bara våra kunders – transportörernas – logistikflöden, utan även deras kunders – transportköparnas – för att få en helhetsbild. Vi fortsätter att flytta fram positionerna och investerar i nya sätt att dra nytta av de möjligheter som uppstår.

Här använder vi allt det kunnande och den långa erfarenhet vi har byggt upp genom effektiviseringen av våra egna flöden och eliminering av slöseri i våra produktionsprocesser, och tar det till en ny nivå. Tillsammans med våra kunder analyserar vi logistikflödena i just deras bransch, från råmaterial till färdig produkt. Vi hittar dolt slöseri och ineffektivitet, föreslår åtgärder som förbättrar processerna och utformar lösningar som täcker in hela logistikflödet.

Effektivisering av skogsbruket

Scanias helägda dotterbolag LOTS Group (Lean Optimised Transport Systems) är en strategisk satsning som illustrerar hur vi tar nya steg för att optimera flödet i olika branschers hela värdekedjor. Efter att ha arbetat med det svenska och kinesiska skogsbruket expanderar LOTS Group nu andra delar av Asien och Latinamerika och till andra branscher som gruvor och jordbruk.

I nära samarbete med ett kinesiskt transportföretag och dess kund, ett pappersbruk, använder LOTS Group data från uppkopplade lastbilar och bränsleleverantörer liksom annan nyckelinformation till att förbättra det dagliga flödet i fordonsflottan. Systemet styrs från ett kontrolltorn med skärmar som presenterar information om vad som händer i flottan i varje givet ögonblick. Statistiken matas också in i mjukvara som ger kunden möjlighet att djupdyka i siffrorna och se utvecklingen från år till år, månad för månad och dag för dag. I samråd med kunden kan olika mål sättas upp och i en anda av full transparens kan LOTS Group hjälpa till att hitta slöseri och ineffektivitet överallt i logistikkedjan.



Fantastisk minskning av koldioxidutsläppen

Tack vare ett konsekvent fokus på ökad effektivitet och fyllnadsgrad, förarutbildning och eliminering av slöseri i transportflödena har Scania Transportlaboratorium kunnat minska bränsleförbrukningen radikalt och koldioxidutsläppen med 60 procent på 10 år.

Scanias Transportlaboratorium är ett bra exempel på hur vi omsätter våra idéer och metoder i handling, i vår strävan att eliminera slöseri i transportflödena. Det är också en illustration av vår filosofi om att "det vi stöttar våra kunder med, det gör vi även själva."

Transportlaboratoriet startades 2008 som en förlängning av Scanias Forskning & Utveckling. Målet med verksamheten är att samla insikter om Scanias kunders utmaningar och om hur deras lönsamhet kan förbättras. Laboratoriet fungerar också som en testbädd för utvecklingen av morgondagens hållbara, effektiva transporttjänster. I den rollen har Transportlaboratoriet utvärderat konvojkörning som ett sätt att minska luftmotståndet, extra långa trailerekipage och olika teknologier för förarstöd. Under 2019 kommer laboratoriet att börja testa delvis självkörande fordon på allmän väg i Sverige.

Med en fordonsflotta på 45 lastbilar och turistbussar används Scania Transportlaboratorium även för vissa av Scanias interna transporter. Varje dag går 14 av laboratoriets trailerekipage mellan produktionsanläggningen i Södertälje och Zwolle i Nederländerna, vilket är en unik möjlighet för Scania att snabbt utvärdera olika fordons kvalitet och prestanda.

Lika viktig är möjligheten att testa teorier om flödesanalys och flödesplanering, liksom metoder för att öka fyllnadsgraden och därigenom minska slöseriet i transportsystemet. Utöver detta har laboratoriet ända sedan starten haft ett ständigt fokus på förarutbildning och uppföljning av förarnas körsätt, för att minska bränsleförbrukningen samt öka effektiviteten och trafiksäkerheten.

På 10 år har laboratoriet gjort en fantastisk resa i att minska miljöpåverkan. Den genomsnittliga bränsleförbrukningen har sjunkit från 35 till 23 liter per 100 kilometer, medan koldioxidutsläppen per transporterat ton har gått från 70 gram till 28 gram.

Från 2018 körs fordonen uteslutande med HVO (ett näråpå koldioxidneutralt alternativ till diesel), biogas, etanol och hybriddrift vilket minskar koldioxidutsläppen med mer än 95 procent.

PARTNERSKAP SOM DRIVER OMSTÄLLNINGEN

Scania har transportbranschens bredaste utbud av fordon för alternativa bränslen. Men för att kunna driva förändringen behöver vi partners som förser vårt ekosystem med infrastruktur såväl för förnybara bränslen som för elektrifiering. Scania arbetar på olika nivåer för att nå detta mål med allt från regionala initiativ till specifika lokala lösningar.

Scania etablerar allt fler samarbeten med bränsleproducenter, infrastrukturleverantörer och intressenter som myndigheter, regeringar och städer.

I detta ekosystem och tillsammans med våra kunder och kunders kunder, kan vi förmå transportbranschen att öka användningen av välbehövliga fossilfria alternativ. Tillgången till förnybara bränslen och elektricitet för fordonsdrift borde vara lika självklar som fossildiesel i dag. Fossilfri transport ska inte vara "alternativet", utan det nya normala.

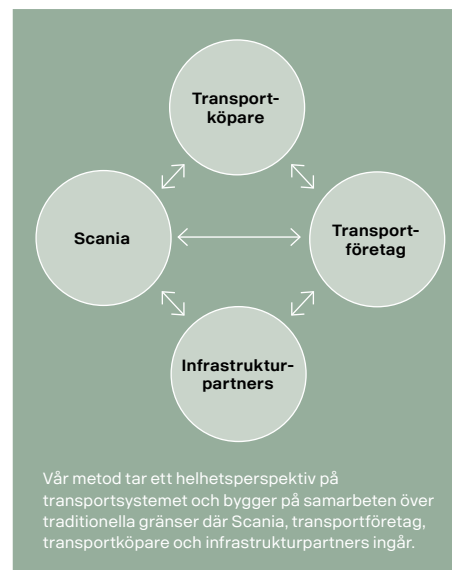
Här är vår metod att jobba med ett helhetsperspektiv, över traditionella gränser och med hänsyn tagen till hela transportsystemet, en metod som kan visualiseras som en "diamant" bestående av Scania, transportföretag, transportköpare och infrastrukturpartners. Genom att på detta sätt involvera intressenter utanför Scantias traditionella kundbas ökar vi vår möjlighet att driva omställningen. I vår strategi för partnerskap ingår även att grundligt analysera kundernas fordonsflottor och verksamheter, liksom att bygga våra kundrelationer på ömsesidigt förtroende och transparens.

Samarbeten med infrastrukturpartners

Infrastrukturpartners har fått allt större betydelse när det gäller att öka takten i omvandlingen till ett hållbart transportsystem. Lastbilar och bussar med högeffektiva eller fossilfria drivlinor kan inte ensamma göra hela jobbet så länge som många av marknaderna lider brist på biobränsle och på initiativ för att bygga upp en infrastruktur för elektrifierade fordon.

Därför, och för att underlätta för våra kunder att ta steg mot en fossilfri fordonsflotta, samarbetar Scania med

en bred flora av infrastrukturintressenter. Här ingår traditionella olje- och gasbolag som har alternativa bränslen i sina portföljer och som är villiga att bygga ut distributionsnätet. Här finns också producenter av syntetiska alternativ till fossilbränslen, liksom elbolag som anammar elektrifieringen av fordon och fokuserar på förnybar elproduktion.



Biobränsle från avfall

Scania har också ingått flera strategiska samarbeten med fordonskunder som har befintlig eller potentiell tillgång till biobränslen genom sin verksamhet. Ett exempel är återvinningsjätten SUEZ (se separat artikel), en annan är den franska transportören Citram Aquitaine som kör en Scania Interlink-buss på bioetanol som framställs av restprodukter från den lokala vinproduktionen i Bordeaux.

Ett tredje exempel är vårt samarbete med ett stort jordbruksföretag där vi undersöker möjligheten att omvandla avfallsprodukter till syntetisk biodiesel, HVO, som sedan kan användas till att ställa om företagets egna transporter till alternativa bränslen.

I Östersund arbetar Scania tillsammans med intressenter som Trafikverket, lokala myndigheter och energibolaget Jämtkraft i ett projekt som förenar ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter. Scania levererar batteridrivna elbussar till stadens kollektivtrafik och den förnybara energin kommer från vattenkraftanläggningar i kringliggande vattendrag.

Öka efterfrågan

För att öka tillgången och för att stimulera sådana initiativ i infrastruktur samarbetar Scania med ett antal globala varumärken, för att de i sin roll som stora transportköpare ska medverka till att fler alternativa bränslen certifieras.

Exempel på sådana partnerskap är IKEA, Unilever och Volkswagen Group – tre av många företag som i dag svarar på trycket från sina konsumenter att minska miljöpåverkan. Scantias diskussioner här fokuserar ofta på att bistå företagen vid transportupphandlingar där inriktningen handlar om att ställa om till alternativa bränslen här och nu, men även om att planera för framtida teknik som elektrifiering och automation.

Avfall som inte går till spillo

Scania samarbetar med SUEZ, ett ledande globalt återvinningsföretag, för att utveckla nya affärsmodeller och öka tillgången till biobränsle.

Med en närvaro på fem kontinenter är SUEZ en av de största globala aktörerna inom avfalls- och resurshandling för lokala myndigheter och privata företag. Scania levererar lastbilar som ökar hållbarheten i SUEZ nuvarande flotta på 11 000 fordon. Samarbetet omfattar också flera strategiska utvecklingsprojekt, som innovation och nya affärsmodeller som SUEZ kan använda i sin verksamhet.

Scania har bland annat bistått SUEZ vid en upphandling mot en stad. Tillsammans analyserade vi ett specifikt flöde och utvärderade stadens möjligheter att ställa om till andra alternativ än diesel. Tack vare detta vann SUEZ upphandlingen.

Ett annat möjligt samarbetsområde är produktion av biogas från avfallet i SUEZ processer. Ett tredje område är nya affärsmodeller och ägarstrukturer för SUEZ fordonsflotta.



Scania i konsortium för gasdriven fjärrtrafik

Med 2,9 miljarder euro i finansiering från EU ska ett företagskonsortium bygga upp ett nät av tankstationer för gas längs några viktiga kommersiella rutter i Europa. Programmet omfattar även betydande subventioner för kunder som väljer en gasdriven lastbil i stället för konventionell diesel.

I konsortiet BioLNG EuroNet ingår Scania, Iveco, Shell, Disa och Osomo. Programmet fokuserar på produktion av LBG (flytande biogas) från avfall och restprodukter. Biogas kan minska koldioxidutsläppen med mer än 90 procent jämfört med fossilbränsle, men kan också blandas med naturgas. Andelen biogas kan sedan höjas i takt med att produktionen ökar.

Programmets mål är att ge ett påtagligt bidrag i omställningen till koldioxidneutrala tunga transporter. Och det täcker in alla de tre förutsättningarna – tankstationer, bränsleproduktion och subventioner – som krävs för att transportörer ska investera i fordon med låga koldioxidutsläpp trots något högre initialkostnader.

Konsortiet kommer att etablera 39 nya tankstationer längs vältrafikerade rutter runtom i Europa, från södra Spanien till östra Polen och stora områden där emellan, vilket gör det möjligt för gasdrivna fjärrlastbilar att leverera till hela Europa utan att kompromissa med transporteffektiviteten.

JOBBAR MED PARTNERS SOM DELAR VÅR VISION

Behovet av koldioxidneutrala transporter är så brådskande och omfattande att det krävs omvälvande förändringar i hela systemet. Därför samarbetar Scania med en rad offentliga och privata intressenter som delar vår beslutsamhet att genomdriva förändringar som har en varaktig effekt inte bara på transportsystemet, utan även på samhället i stort.

Tunga transporter utan nettoutsläpp av koldioxid är ingen utopi, men för att nå dit måste vi göra tekniska och systemmässiga genombrott i en skala och i en hastighet som samhället aldrig tidigare har upplevt. Och ingen enskild aktör klarar uppgiften på egen hand; politiker, privata företag och myndigheter måste alla arbeta tillsammans.

Med smarta strategiska samarbeten får vi tillgång till mer expertis, delade insikter, andra synsätt och nya idéer för att lösa problemen, och ökade resurser för att hitta lösningarna. Samarbetena ger ett 360-gradersperspektiv på de komplexa problem vi behöver lösa.

Eftersom Scania vill ta ledarrollen i omställningen till ett hållbart transport-system har vi inlett flera strategiska samarbeten med akademiska institutioner, kunder och andra teknologiföretag. Många av företagen har tagit kliv utanför sina traditionella branschgränser. Generellt har våra samarbeten två olika inriktningar: de som handlar om att utföra pilotförsök, testa eller driva på kommersialiseringen av nya tekniklösningar och affärsmodeller, och de som adresserar de storskaliga utmaningarna i det globala transport-systemet.

Forskningsarbeten

Scania har länge samarbetat med akademiska institutioner kring forskning. ITRL (Integrated Transport Research Lab) är ett gemensamt initiativ av Scania, Ericsson och KTH som kombinerar forskning och teknikdemonstrationer med ett systemperspektiv på utvecklingen av transportinfrastruktur, fordonskoncept,

affärsmodeller och policier. ITRL fungerar här som en bro mellan den akademiska forskningen, transportbranschen, telekombranschen och samhället i stort.

Under 2018 slöt Scania en överenskommelse om att under en tioårsperiod bidra till ett nytt forskningscenter vid Handelshögskolan i Stockholm. Samarbetet är främst inriktat på affärsmodeller för framtidens transport-ekosystem. Forskningscentret, Scania Center of Innovation and Excellence, leds av biträdande professor Martin Sköld, välmeriterad för sin djupa kunskap om fordonsindustrin. Scanias forskningschef Tony Sandberg beskriver samarbetet som en ömsesidig vinst för universitetet och Scania; Handelshögskolan får möjligheten att följa en stor industriell omställning, och Scania får tillgång till viktig kunskap och nya talangfyllda medarbetare.

Scania stödjer även Örebro universitet och Södertörn högskola i att utforma master-program i hållbarhet. Dessutom har Scania sedan länge ett nära samarbete med Kungliga Tekniska högskolan (KTH) i Stockholm för att säkra tillgången av ny talang som kan stötta vår utveckling.

Partners i ekosystemet

Sedan mars 2018 har Scania testat batteridrivna elbussar (BEV, Battery-Electric Vehicle) i Östersund. Projektet är ett samarbete mellan regionala och nationella myndigheter, energibolaget Jämtkraft och bussoperatören Nettbuss och är tänkt att ge såväl miljömässiga och ekonomiska som sociala vinster. Tre elbussar har trafikerat en ny, 14 kilometer lång busslinje från norr till söder via centrum. Med 10 minuters paus för laddning



ITRL (Integrated Transport Lab), är ett partnerskap tillsammans med akademien och telekombranschen.



Projekt med batteridrivna elbussar tillsammans med regionala och nationella myndigheter.

går bussarna varje kvart, sammanlagt 100 turer per dag. Efter 120 000 utsläppsfria kilometer och 300 000 passagerare förlängs försöken in i 2019, med ytterligare tre bussar på sträckan. Östersund är ett bra exempel på hur olika intressenter i ett ekosystem kan gå samman och utveckla en lösning som gynnar transporter, energiproduktion och miljö. Scaniabussarna körs på el från vattenkraften i kringliggande vattendrag.

Teknikpartners

Scania investerar 10 miljoner euro i ett samarbete med battericellsproducenten Northvolt, för att utveckla och kommersialisera battericellsteknik för tunga nyttofordon. Scania stöder nu Northvolt i uppstarten av en demonstrationslinje och en forskningsanläggning. För att nå ett genombrott med kommersiellt gångbar elektrifiering av tunga lastbilar och bussar krävs ytterligare utbyggnad av laddstationer och vidareutveckling av batteritekniken. Battericellerna behöver få längre livslängd och bli mer hållbara och prismässigt konkurrenskraftiga än i dag. Som tekniskt ledande inom sina fält har Scania och Northvolt bildat expertteam som kommer att arbeta tillsammans i forskningsanläggningen. Liksom Scania använder Northvolt ett holistiskt och hållbart perspektiv – ett cirkulärt sätt att se på produktionen. I Northvolts fall handlar det om hela processen från gruvbrytningen av råvaror till hanteringen av avfallet. I planen ingår också att spillvärme från batterifabriken överförs till fjärrvärmesystemet i närliggande Skellefteå.

Tillsammans med Haylion Technologies samarbetar Scania kring lösningar för den kinesiska transportbranschen inom, autonom körning, elektrifiering och

uppkoppling. Företagen samarbetar på området fossilfria och huvudsakligen elektrifierade fordon, autonom körning och stadsbussar. Det uttalade målet är att påskynda kommersialiseringen av självkörande fordon och hållbara transportlösningar.

Privat och offentlig sektor i samarbete

I början av 2018 ingick Scania och den finska transportören Ahola en överenskommelse om att köra autonoma lastbilar i konvojer med tre eller fyra fordon på allmän väg i Finland, med tillstånd från den finska transportmyndigheten (Liikennevirasto). Den första lastbilen i konvojen har en förare bakom ratten, medan de efterföljande är självkörande och där föraren kan vila för att spara körtid. Samarbetet omfattar även annan ny teknologi för förarstöd.

Tillsammans med Shell, Disa, Osomo och Iveco har Scania etablerat konsortiet BioLNG för att öka användningen av flytande naturgas (LNG) som bränsle inom vägtransporterna i Europa. Genom initiativet ska mer än 2 000 LNG-lastbilar tillföras, 39 tankstationer byggas samt en BioLNG produktionsanläggning byggas i Nederländerna.

Ett annat samarbete mellan det privata och det offentliga är forskningsprojektet "Trucks for German eHighways" där Scania och Siemens medverkar för att testa elektrifierade lastbilar. Projektet delfinansieras av den tyska regeringen genom ministeriet för miljö, naturbevarande och kärnkraftssäkerhet (BMUB). Ett liknande projekt är på gång i norra Italien, längs en sex kilometer lång sträcka av motorvägen A35 Brebemi, med stöd från



Tester med halvautonoma lastbilar på allmän väg i partnerskap med ett finskt transportföretag.

den regionala transportmyndigheten (CAL). På E16 utanför Gävle pågår sedan 2016 världens första elvägsförsök, som stöds av Gävleborgs kommun, Trafikverket och Energimyndigheten, med lastbilar från Scania och luftledningsbaserad teknik från Siemens. Elektrifiering har enorm potential att minska koldioxidutsläppen; om bara två procent av Europas vägnät elektrifieras skulle koldioxidutsläppen från den tunga trafiken minska påtagligt.



Tester med eldrivna lastbilar i Tyskland. Ett partnerskap mellan det privata och det offentliga.

SCANIAS ROLL I OMSTÄLLNINGEN

Att uppnå koldioxidneutrala transporter är en av vår tids stora frågor och utmaningarna är många. Scania väntar dock inte på att andra ska agera. Under 2018 tog vi en rad initiativ för att öka farten i omställningen och för att skapa en tydlig plan för en hållbar framtid.



Johan Rockström, professor i miljövetenskap vid Stockholms universitet, och USA:s tidigare vicepresident AI Gore.



På scen: Johan Rockström, Christian Levin, Scania, Anna Gedda, H&M, Ulf Troedsson, Siemens och Marc Hoffman, E.ON.

Sustainable Transport Forum

I maj 2018 samlade Scania några av världens främsta beslutsfattare inom politik och näringsliv till vårt andra hållbarhetsforum, Sustainable Transport Forum, utanför Stockholm. Johan Rockström, professor i miljövetenskap vid Stockholms universitet hjälpte till att leda forumet med ett flertal experter från olika samhällsområden. De medverkande högt profilerade talarna som USA:s tidigare vicepresident AI Gore och FN:s före detta klimatchef Christiana Figueres drog upp riktlinjerna för hur vi ska nå fossilfria transporter till 2050. Målsättningen anknyter till de globala målen i Parisavtalet.

Om det var ett enskilt budskap som mer än andra förenade alla konferensdeltagarna så var det att världen inte kan vänta på att "andra" ska genomföra förändringarna. I sitt anförande underströk AI Gore allvaret i klimatfrågan och uppmuntrade företag som Scania att fortsätta ta ledarrollen i utvecklingen.

– Vi befinner oss i början av en hållbarhetsrevolution, sade AI Gore. Klimatförändringen är den allvarligaste utmaning mänskligheten någonsin har

ställt inför. Vissa forskare säger att utvecklingen har blivit värre än vi förutspådde. Trots att vi står vid en vändpunkt i historien finns det mer att göra, och där ligger vi fortfarande efter. Med det sagt måste man ändå imponeras av förändringstakten.

Christiana Figueres, vars engagemang och uthållighet möjliggjorde Parisavtalet 2015, välkomnade Scantias Pathways Study, en studie som Scania initierat och som presenterades under hållbarhetsforumet. Men hon tillade att myndigheter fortsatt borde stå i spetsen för åtgärder mot klimatförändringar.

– Vi ska inte falla i fällan att näringslivet tar över regeringarnas roll. Men med det sagt behöver vi starkt idédrivna företag som Scania, med sitt tredelade fokus på en sista rad som omfattar inte bara finansiella mål utan också sociala och miljömässiga, sade Christiana Figueres.

För Scania är det tydligt att uppmaningarna till handling inte får stå obesvarade eftersom våra kunder och deras kunder i allt högre grad kräver hållbara lösningar. Denna efterfrågan driver i sin tur oss att hitta och erbjuda dessa lösningar.

Scania's Pathways Study i korthet

- Fossilfria nyttotransporter inom ramen för Parisavtalets tidshorisont är inte bara möjligt utan också lönsamt ur ett samhällsligt perspektiv.
- Smartare logistik kan minska koldioxidutsläppen med mer än 20 procent genom optimering av transportsystemet, exempelvis förbättrad rutt- och lastplanering.
- Tiden det skulle ta att minska utsläppen, och vägarna dit, är relativt likvärdiga på de olika marknaderna – Sverige, Tyskland, USA och Kina.
- Elektrifiering är den mest verkningsfulla och långsiktigt kostnadseffektiva vägen för att minska koldioxidutsläppen.
- Biobränslen är det snabbaste sättet att minska CO₂-utsläppen eftersom de kan användas med traditionella förbränningsmotorer.
- Bränslecellsfordon kommer att vara dyrare än batteridrivna elfordon och därför väntas den stora tillväxten för denna teknik dröja.



Ladda ned hela rapporten på scania.com/pathways

Olika vägar mot fossilfria transporter

The Pathways Study är en omfattande analys som Scania genomfört. Den har granskats av en extern akademisk panel och visar att det finns flera vägar för hur vi kan uppnå fossiloberoende tunga transporter. Studien fokuserar på Sverige, USA, Tyskland och Kina och presenterades på Sustainable Transport Forum i maj.

Genom att arbeta omvänt, från nollutsläpp senast 2050 bakåt till i dag, utvecklade Scania i studien en detaljerad modell som tar hänsyn till hela livscykeln av koldioxidutsläpp från logistiksystemet, effektiviteten i drivlinorna, kostnader för utveckling av teknologi, teknikens genomslag samt transportbehoven.

Rapporten pekar ut fyra olika scenarier för att åstadkomma utsläppsminskningarna: full elektrifiering, maximalt utnyttjande av biodrivmedel, ökande användning av bränsleceller, eller en kombination av alla dessa teknologier. En slutsats var att en skyndsamt elektrifiering är billigast för samhället på ett övergripande plan, men att biodrivmedel är det snabbaste sättet att minska utsläppen, eftersom tekniken finns tillgänglig här och nu.

Resultaten pekar också på att det är möjligt för transportindustrin att minska koldioxidutsläppen med mer än 20 procent, bara genom att det befintliga systemet utnyttjas smartare. Exempel är förbättrad

ruttplanering och optimering av laster som möjliggör högre fyllnadsgrad, det vill säga åtgärder som ligger utanför fordonen och deras drivlinor. Återstoden av minskningen kan nås med hjälp av alternativa drivlinor och bränslen.

Åsa Pettersson, chef för Public and Sustainability Affairs vid Scania, säger:

– Studien i sig ger oss inte alla svaren utan är mera till för att starta en diskussion med andra intressenter och experter, för att se vilka val vi kan göra och hur de påverkar utvecklingen av transportsystemet. Samtidigt drar studien upp riktlinjerna för Scania, och ger oss bättre underlag för framtida beslut.

Scania arbetar redan aktivt inom alla dessa områden genom de tre pelarna för hållbarhet och de strategiska allianser vi har byggt upp, men resultaten från studien hjälper oss att skärpa fokus ytterligare.

Bildar en koalition

För att nå Parisavtalets klimatmål krävs fossiloberoende tunga transporter senast år 2050. Det är inte bara fullt möjligt att uppnå, utan vore också ekonomiskt fördelaktigt för samhället.

Men Pathways-studien visar att vi måste agera nu och snabbt skala upp de tekniska lösningarna, eftersom det krävs radikala förändringar i alla delar av värdekedjan – inte bara av transportlösningarna. Eftersom

detta teknikskifte måste ske snabbare och är mer omfattande än något världen tidigare sett anser Scania att det behövs samarbeten för att nå det fossilfria måldatumet. Därför har vi ingått en "Pathways-koalition" med tre globala företag: H&M, Siemens och E.ON.

Sammansättningen av koalitionen, som även den presenterades på Sustainable Transport Forum, är ett strategiskt val: H&M är en stor transportköpare, Siemens en teknikleverantör och E.ON ett energibolag.

Tillsammans med Scania, en leverantör av transportlösningar, kan koalitionen ta ett helhetsgrepp på de stora systemfrågorna.

Tillsammans och var för sig samlar de fyra företagen på sig kunskap om hur man skapar framtidssäkra och hållbara affärsmodeller, samtidigt som de identifierar användbara innovationer och potentiella samarbeten i respektive verksamheter och deras olika ekosystem.

Medan omställningen till hållbara nytto-transporter går allt snabbare står det samtidigt klart för Scania att partnerskap är centrala eftersom ingen enskild aktör eller företag kan ta sig an uppgiften på egen hand. Här ska koalitionen ses som ett exempel som kan uppmuntra andra.

Såväl framtidsstudien som grundandet av koalitionen är ytterligare bevis på Scantias ledande roll i omställningen till hållbara transporter.



Pathways-koalitionen: tre frågor till Anna Gedda, hållbarhetschef inom H&M-gruppen

Varför har H&M gått med i Pathways-koalitionen?

För att nå vår höga ambition att bli klimatpositiva till 2040 behöver vi minska koldioxidutsläppen från våra transporter. Vi kan se att samarbeten med andra industriaktörer kommer att vara avgörande på den resan, eftersom det är först när vi går samman som vi kan uppnå takten som krävs i omställningen. Pathway-koalitionen ger en unik möjlighet för transportköpare, lastbilstillverkare, bränsleleverantörer och teknikföretag att tillsammans arbeta för en fossilfria tunga transporter.


Vilken roll kan koalitionen spela för omställningen till fossilfria transporter?

Koalitionen gör det möjligt att dra samman intressenter som trots att de inte har någon direkt affärsrelation blir en gemensam och stark röst för olika vägar till fossiloberoende nyttotransporter. Vi är fyra inflytelserika företag som alla vill vara drivande och snabba på den förändring som krävs.

Genom koalitionen kan vi enklare identifiera de bästa tillgängliga metoderna, dela erfarenheter och nya arbetssätt eller testa idéer, för att nämna några av möjligheterna.

Vad är ditt budskap till andra företag angående hållbarhetsarbete?

Det är svårt att för att diktera hur andra ska göra, men för oss är det i alla fall uppenbart att det på en planet med ändliga resurser krävs hållbara affärsmodeller. Vi har arbetat på detta sätt i många år, med visionen att vara ledande inom kretsloppstänkande och återvinning i modebranschen, och att vara ett rättvist och jämställt företag. Samarbete och innovation är avgörande – det enda sättet vi kan nå våra mål är med förenade krafter, både inom och utanför branschgränserna.

 Ladda ned hela rapporten på scania.com/pathways

SNABB INTRODUKTION AV NY TEKNIK OCH NYA AFFÄRSIDÉER

Scanias innovation styrs av den teknologiska omställning som nu förändrar våra kunders behov, liksom av nödvändigheten att göra transportsystemet fossiloberoende. För att snabbt kunna utveckla idéer som gynnar såväl våra kunder som samhället gör Scania betydande satsningar på forskning och utveckling, tar tillvara på våra medarbetares talang, drar nytta av de synergier som uppstår inom koncernen och bildar strategiska allianser med partners.

Under 2018 fortsatte Scania att skapa lösningar som gör att kundernas verksamhet löper smidigare och mer effektivt, med en FoU-satsning på 7,6 miljarder SEK. Investeringarna har bland annat resulterat i ett laddhybridfordon baserat på den nya lastbilsgenerationen, en långdistansbuss som går på flytande naturgas (LNG) och Scania Zone, en mjukvara som gör det möjligt att programmera fordon att automatiskt följa trafik- och miljöregler utifrån geografisk position.

Även vår strategi med innovation genom partnerskap bär frukt, bland annat i framgångsrika försök med batteridrivna elbussar i Östersunds kollektivtrafik och samarbeten med Asko och Renova kring utveckling av bränslecellslastbilar.

Behov av en snabb innovationsprocess

Digitaliseringens och automationens snabba utveckling gör att världen står inför den största tekniska omvälvningen i modern tid. Med många nya aktörer på marknaden och ständiga teknikgenombrott kommer förändringen sannolikt att gå fort. För oss på Scania är detta skifte redan mycket tydligt, särskilt när det gäller det akuta behovet av ett hållbart transportsystem.

Scanias svar på detta är omfattande satsningar på lösningar som fungerar här och nu. Därför ökar vi kontinuerligt utbudet av fordon som går på förnybara bränslen. Samtidigt har vi långsiktigt fokus på teknik-utveckling inom automation, uppkoppling och elektrifiering. Vår färdriktning ger rätt balans mellan dagens och morgondagens

affär samtidigt som vi introducerar nya, snabbare sätt att utveckla och testa nya affärskoncept och tekniska lösningar. För att hänga med i utvecklingen måste vi kunna testa många idéer i verklig drift, misslyckas fort, dra lärdom direkt och kommersialisera de bästa idéerna. Vi kan testa dem i liten skala med utvalda kunder, konstatera vilka idéer som fungerar bäst och integrera dessa i vår kärnverksamhet och framtida produktion.

Partnerskap som driver innovation

Precis som mycket annat som har med omställningen att göra bygger innovation på samarbete. Vi kan inte ställa om transportsystemet på egen hand, men genom att förena resurser och kunskaper kan vi snabba på förändringen tillsammans med andra. Därför samarbetar vi med kunder och akademiska, privata och offentliga institutioner, liksom med myndigheter och regeringar, för att identifiera vilka teknologier och affärslösningar som tar oss framåt på allvar.

Här behöver vi tidigare än förut koppla ihop oss med kunder och partners, för att kunna analysera deras behov. Vår idealpartner här är en aktör i transportekosystemet som delar vår vision om hållbara transporter, som är villig att satsa långsiktigt och som kan dela riskerna med oss. Även om de inte vet exakt vad de behöver från oss, kan de berätta vad de vill uppnå och vilka deras viktigaste problem är. Sedan är det vår uppgift att omvandla denna kunskap till lösningar. På senare år har Scanias introduktion av uppkopplade fordon 2011 gett oss enorma insikter i kundernas

verksamheter och behov. Vi har nu mer än 360 000 uppkopplade fordon som skickar driftdata i realtid, vilket hjälper oss att skraddarsy lösningar. Dessa insikter är också värdefulla för den tekniska omställningen. För att lyckas som leverantör av elektrifierade och autonoma lösningar behöver Scania ha ett gediget underlag av sådan driftsinformation. Med hjälp av dataprofiler kan vi modularisera tekniken och fortsätta att svara på våra kunders specifika behov.

Denna kundbehovsstyrda syn på innovation skiljer sig radikalt från den traditionella modellen där man beslutar vad som ska utvecklas och sedan producerar det. Eftersom den stora omställningen öppnar så många möjligheter och det skulle bli alltför dyrt för en enskild aktör att följa alla spår är samarbeten, som i våra fallstudier, helt centrala. Sådana samarbeten, och vårt kärnvärde Kunden först, gör oss beredda att anta utmaningarna.

Synergier i TRATON GROUP

Scania drar också nytta av synergier som uppstår inom TRATON GROUP. Koncernens samlade, djupa tekniska kunskande främjar vår innovation och kostnadseffektivitet, medan den ekonomiska styrkan innebär att Scania kan investera tidigare i nya innovationer och snabbare ta idéer från ritbord till marknad. Scania leder utvecklingen av den nya 13-litersmotorn, efterbehandlingssystem, ljuddämpare, den nya växellådan och motorstyrssystem för hela koncernen.

Innovation factory

Innovation inom Scania är starkt kopplat till patent och till de tekniska lösningar som tas fram inom forskning och utveckling, men handlar också om att utveckla medarbetarnas entreprenörsanda för att rusta företaget för framtiden. Här är Innovation Factory ett pilotprogram för att uppmuntra idéer från medarbetare och se till att de kopplas ihop med högre chefer som hjälper till att omvandla idéerna till nya intäktskällor, och realiserbara produkter eller tjänster.

– Tanken är att skapa små startup-team och ge dem den kreativa friheten att testa nya idéer i en affärsmässig miljö. Genom att uppmuntra nytänkande vill vi skapa nytt värde för våra kunder och tillväxt i vår verksamhet, säger Helena Malmberg som leder projektet.

En sådan idé, "The Game", har nått så långt att flera kunder redan har nappat (se sidan 33).



Självkörande teknik för gruvnäringen

Under 2019 fortsätter Scania fältprov av en ny generation autonoma transportsystem vid Rio Tintos anläggning i västra Australien.

I den första fasen kommer en självkörande Scania XT 8x4 tippbil att köras avskilt från den övriga verksamheten.

– Den höga nyttjandegraden av fordonen gör gruvor idealiska för att testa ny autonom teknik. Säkerhets- och produktivitetsvinsterna med automation kommer att gynna branschen som helhet, och erfarenheterna härifrån blir viktiga vid utvecklingen av helt självkörande lösningar för andra transporttillämpningar, säger Björn Winblad, chef för Scania Mining.

En satsning på e-mobilitet

Scania ingår i ett konsortium lett av Sveriges regering, som investerar i att påskynda utvecklingen av eldrivna fordon.

Totalt ska en miljard kronor investeras, varav 200 miljoner i ett testlaboratorium i Nykvarn utanför Södertälje.



Lastbilar med bränsleceller för vätgas

Scania utvecklar en bränslecellslastbil i samarbete med det västsvenska avfallshanteringsföretaget Renova. Drivlinan kommer att vara fullt elektrifierad, liksom komprimatorn som pressar ihop avfallet.

– Elektrifiering med bränsleceller som går på vätgas är ett mycket intressant alternativ för tunga nyttofordon som sopbilar, säger Hans Zackrisson, utvecklingschef på Renova. Man får alla fördelar som kommer med elektrifiering samtidigt som man behåller några av de bästa sidorna hos fossila bränslen, nämligen räckvidden, tillgängligheten och den höga nyttolasten.

Scania har också ett samarbete med Asko, Norges största dagligvaruleverantör, där det under 2019 kommer att inledas försök med vätgasdrivna bränslecellslastbilar. Askos fortsatta satsning på projektet gör dem till ännu en viktig partner på Scantias väg till nollutsläpp.

VÅRA MEDARBETARE ÄR NYCKELN TILL FRAMGÅNG

Medarbetarna är nyckeln till det framgångsrika företag Scania är i dag. I teknikomställningen som nu sker behöver vi uppmuntra medarbetarnas entreprenörsanda, utveckla och rekrytera nya talanger som ger oss den flexibilitet och snabbbrörlighet som krävs i morgondagens transportsektor.

Kompetensskifte

Teknikskiftet som nu radikalt ställer om transportbranschen förvandlar också Scania, från en tillverkare av tunga nyttofordon till en leverantör av transport- och logistiklösningar. Det för i sin tur med sig ett kompetensskifte, eftersom det också skapar ett behov av att medarbetarna får utvecklas, antingen i sin befintliga roll eller i en helt ny.

Lösningen för Scania att skaffa den rätta kompetensen och flexibiliteten handlar om att utveckla våra befintliga medarbetare, och att samordna detta med en rekryteringsprocess som är inriktad på den kompetens som vi behöver i framtiden. Scania strävar också efter att spegla de samhällen där vi verkar. När personalstyrkan består av människor med olika bakgrund, kön och kultur får vi tillgång nya synsätt som kan vara nyckeln till framgång i komplexa internationella projekt och i dagens snabbföränderliga affärsklimat.

Hitta och utnyttja all talang

Eftersom all förändring börjar inifrån genomgår även Scantias personalstrategi en transformering. Det kompetensskifte som krävs är omfattande och vi behöver styra om vår HR-funktion mot affärsdriven kompetensförsörjning. Vi fokuserar därför mer på resursplanering, utöver de mer traditionella HR-uppgifterna som personaladministration och fackliga frågor.

För det första måste vi locka fram det bästa ur våra befintliga medarbetare. År 2015 startade vi programmet Skill Capture, som bygger på en serie av workshoppar i hela

organisationen där vi diskuterar mångfald och inkludering, och hur vi bättre kan utnyttja den enorma tillgång till kompetens som finns inom Scania. Dessa workshoppar har uppmuntrat medarbetarna att tänka mer inkluderande, och de förändrar organisationen uppifrån, genom att utmana omedvetna fördomar och hjälpa oss att hitta dold eller underutnyttjad kompetens. På så sätt skapar vi en tolerant företagskultur där alla känner sig välkomna att bidra till Scantias framgång.

Skill Capture och kompetensutveckling går hand i hand. Genom Scania Academy får medarbetare inom Scania och hos fristående återförsäljare tillgång till skräddarsydda utbildningar både i digitalt och fysiskt format.

Hyttfabriken i Oskarshamn är ett typexempel på hur Scania framgångsrikt kan hantera teknikomställningen och det strategiska kompetensskifte som behövs. När den traditionella sammansättningslinan uppgaderades med 280 robotar som tog över många repetitiva arbetsmoment erbjöd Scania, i enlighet med kärnvärdet Respekt för individen, ett specialanpassat program med teoretisk och praktisk omskolning för berörda medarbetare. Tack vare möjligheten till kompetensutveckling kunde medarbetarna gå vidare till arbetsuppgifter som styrning och underhåll av robotar, något som lett till en framgångsrik omställning av hyttfabriken.

Vi har också utvecklat strukturen i organisationen för att bli ett mer dynamiskt och flexibelt företag, där medarbetare inte är låsta till en viss karriärväg eller avdelning.

Möjligheten att växa och få använda andra kompetenser genom att byta jobb, kombinera roller, starta nya projekt eller byta placeringsort, är attraktivt för många av våra medarbetare. Att på detta sätt uppmuntra flexibilitet och entreprenörsanda är Scantias metod för att utveckla den snabbbrörlighet som krävs i morgondagens transportbransch.

Men det är också viktigt att vi lockar till oss nya talanger. Därför arbetar vi nära utbildningsväsendet för att säkra tillgången till innovativa medarbetare, genom initiativ som Scantias ingenjörsprogram, Scania Global Champion Trainee Program och industridoktorandprogrammet. Även olika strategiska samarbeten med ledande akademiska institutioner hjälper oss att hitta de medarbetare och kompetenser vi behöver för framtiden.

Trygga, friska och engagerade medarbetare

Inget vi gör är meningsfullt om vi inte samtidigt tar hand om våra medarbetare. En trygg och hälsosam arbetsplats och en god balans mellan arbete och fritid är därför prioriterat inom Scania, och vår SHE-standard (säkerhet, hälsa, miljö) bygger på kärnvärdet Respekt för individen. Scantias hälsonärvaro på 96 procent illustrerar vilken vikt vi lägger vid medarbetarnas välmående. Vi ser att medarbetarnas motivation att dela med sig av kunskap och att engagera sig fullt ut ökar när de känner sig inkluderade och trygga. För att utvärdera personalarbetet använder vi vår årliga medarbetarundersökning som omfattar hela verksamheten världen över.



Entreprenörsanda som tar hem spelet

”The Game”, ett förarutvecklingsverktyg inspirerat av spelvärlden, är ett lyckat exempel på hur Scania uppmuntrar innovation bland medarbetarna.

The Game skapades och utvecklades av fyra Scaniaanställda som deltog i Scania Innovation Challenge, en tävling anordnad av Scantias Innovation Factory. Idémakarna vann möjligheten att bilda ett ”startup-företag” för att vidareutveckla sitt koncept, som hämtar inspiration och använder erfarenheter från tidigare spelinitiativ på Scania, till exempel Smart Truck Project som utvecklades av Scania i Nederländerna.

För att motivera föraren att höja sin jobbpresentation använder The Game

principer från spelvärlden, som att klara av ett antal dagliga uppdrag, att få sin poäng för sin körteknik, att få mål för kommande dag och att få belöningar för avklarade uppdrag. Resultat och mål skickas till föraren via SMS. En välkommen effekt av att tävlingsinstinkten väcks, vare sig det är gentemot andra förare eller den egna prestationen, är en mer lönsam och hållbar verksamhet för transportören.

Teamet ville så snabbt som möjligt utveckla något som förarna kunde börja använda direkt och hämtade därför inspiration från rörelser som Lean Start-Up och agil systemutveckling. Arbetssättet gjorde att de kunde gå från konceptidé till betalande kunder på bara två månader och därmed få in synpunkter och mätvärden från verkliga användare på ett mycket tidigt stadium.

– Vi utgår från tanken att föraren är den mest värdefulla tillgången för transport av gods och människor, säger Kristofer Enelund som ingår i The Game-teamet.

Transportbranschen lider i dag av förarbrist. I framtiden kommer vi att ha autonoma fordon, efter en inledande halvautonom fas då fordonen klarar att köra själva på motorvägen, men där föraren behövs för att manövrera vid parkering, lastning och lossning. Så, vad kommer förarna då att göra på motorvägssträckorna? Kommer de att bli överflödiga eller anpassa sig genom att lära sig nya yrkesfärdigheter, som transportplanering och kundsupport? Yrket kommer att förändras, så vi skapar en plattform som hjälper förarna att utveckla sina kunskaper.

Hittills har konceptet sålts in hos åtta kunder med sammanlagt ett femtiotal deltagande förare. Utvecklingen av The Game fortsätter, med investeringar och medarbetare från flera delar av Scaniakoncernen. Denna och andra innovationer från människorna på Scania är nyckeln till en framtid där flexibilitet och entreprenörsanda utgör kärnan i vårt arbetssätt.

Idéer som driver Scania framåt

Scantias förmåga att ligga före konkurrenterna bygger bland annat på innovationer från våra ingenjörer inom Forskning och Utveckling, och deras patent.

För uppfinnare har det första patentet en speciell plats i hjärtat. Christoffer Noréns första patent kom av hans banbrytande forskning om det mest

bränsleeffektiva sättet, och mest optimala ordningen, för ett fordon att lämna en konvoj på tio lastbilar.

Systemet väger in topografi, trafik, väder, vägtyp och de enskilda fordonens rutter. Det kan leda till ett beslut att arrangera om fordonen innan de kör in på en enfilig väg, så att det fordon som först ska avvika från konvojen befinner sig längst bak. Det minimerar störningar i konvojen och sparar bränsle.

Karl Redbrandt och Martin Ewaldsson stod för två av de rekordmänga 295

Scaniapatenten under 2018. Duons två idéer utmärker sig eftersom de kan kombineras för att möjliggöra ett nytt sätt att reglera vridmomentet vid växling. Det ger förutsättningar för en mjukare, bekvämare körupplevelse.

– Den stora vinsten är att vi slipper mycket av kalibreringskravet i växellådan jämfört med tidigare, samtidigt som komforten och prestanda ökar. Som förare märker man skillnad direkt, det är en häftig upplevelse, säger Karl Redbrandt.

HÅLLBARHET I HELA VÄRDEKEDJAN

Varje dag fattar vi på Scania beslut med utgångspunkt i våra kärnvärden och viljan att alltid bli bättre. I vår egen verksamhet, såväl som när vi jobbar med samarbetspartners, leverantörer och kunder, eftersträvar vi högsta möjliga sociala, miljömässiga och etiska standard.


Att påskynda införandet av hållbara lösningar och att driva en ansvarstagande affärsverksamhet är kompletterande långsiktiga perspektiv för att Scania fortsatt ska vara ett framgångsrikt företag. Genom att bedriva vår verksamhet på ett ansvarsfullt sätt, med våra kärnvärden, globala målsättningar och riktlinjer, ökar vi vår förmåga att ta ledningen i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Scania är ett globalt företag med drygt 50 000 anställda på fem kontinenter och med kunder på mer än 100 marknader. Varje dag påverkar våra produkter, direkt eller

indirekt, miljoner människors liv. För Scania betyder ansvarsfullt företagande att vi förstår hur vi påverkar samhället och miljön samtidigt som vi håller en ambitiös nivå i hela kedjan – från våra underleverantörer, till produktionssystemet och försäljningsprocessen, i kundrelationerna och när våra produkter når slutet av sin livscykel.

Scania har åtagit sig att följa FN:s initiativ Global Compact, som uppmanar företag världen över att integrera hållbarhet och socialt ansvarstagande i sin verksamhet. År 2015 kompletterades Global Compact med FN:s Agenda 2030 och de globala

målen för hållbar utveckling. Scania ser Agenda 2030 som ett delat åtagande som kräver samarbete mellan myndigheter, näringsliv och det civila samhället. Vi engagerar oss starkt i samtliga 17 mål och anser att de kan bidra till en positiv omställning av såväl samhället som näringslivet. Förbättringar inom transportsystemet spelar en nyckelroll för att de globala målen ska kunna nås.

 Läs mer om FN:s globala hållbarhetsmål och hur de berör transportbranschen på scania.com/sdg

Forskning och utveckling

Scania satsade under 2018 cirka 7,6 miljarder kronor på forskning och utveckling, och en stor del av investeringarna är inriktade på teknik som minskar miljöpåverkan och som gör transportsystemet säkrare för samhället i stort. Under 2018 skapade Scania värde för sina kunder genom att möta deras krav på ökad tillgänglighet och effektivitet. För att kunna ta ansvar för hela värdekedjan behöver vi ha kunskap om materialen vi använder i våra produkter. Därför arbetar Scania kontinuerligt med att kartlägga och förstå den miljömässiga och sociala påverkan materialen har, för att kunna fatta väl underbyggda beslut som minimerar den negativa påverkan från våra produkter under hela livscykeln.

Logistik

Scanias eget globala logistiksystem är omfattande, med mer än 1 500 leverantörer spridda över Europa, Asien och Latinamerika. Många transporter innebär också många förare och därför ser Scania ansvarsfulla transporter som en grundpelare för att bygga trovärdighet som ledare inom hållbarhet. Under 2018 införde Scania en ny kravspecifikation för Fair Transport, ansvarsfulla transporter, utformad i samråd med våra största underleverantörer, Volkswagen AG, TRATON SE, Transportstyrelsen samt interna intressenter såsom Scanias Transportlaboratorium och avdelningarna för HR, juridik och efterlevnadskontroll. Fair Transport-bedömningen omfattar förarnas arbetsmiljö, kollektivavtal, lön och förmåner, liksom säkerhets- och miljöfrågor. Målsättningen för Scanias egen logistik är att hitta bästa möjliga kombination av hållbarhet, kvalitet och kostnad. Vi kan konstatera att vi i flera fall har kunnat få både minskade utsläpp och sänkt eller oförändrad kostnadsnivå.

Inköp

Samma höga standard gäller för Scanias leverantörer som för vår egen verksamhet. Med mer än 1 000 direkta och 10 000 indirekta leverantörer kräver detta ett metodiskt angreppssätt. Leverantörerna måste uppfylla Scanias högt ställda krav på kvalitet och kostnadseffektivitet, samtidigt som de upprätthåller goda arbetsförhållanden för sina anställda. De måste också sträva efter att minska miljöpåverkan från sina produktion- och leveransprocesser. Scanias uppförandekod för leverantörer (Scania Supplier Code of Conduct) anger våra förväntningar och krav. Läs mer om Scanias arbete med leverantörer på sidan 36 och på scania.com/responsible-sourcing

Produktion

Scania producerar hundratals fordon per dag och har omkring 19 000 anställda i våra produktionsanläggningar världen över. Verksamheten bedrivs i enlighet med SPS, Scania Production System, vilket hjälper oss att eliminera slöseri, förbättra resurseffektiviteten och optimera vår produktion. Optimeringen av produktionsprocesser kan göra stor skillnad för energieffektiviteten, som när transmissionsfabriken i Södertälje övergick från tryckluft till högtrycksfläktar i tvätterierna. Åtgärden sparade 1 800 MWh per år, motsvarande elförbrukningen för 120 villor. Vårt fokus på säkerhet, hälsa och miljö (SHE-standard) hjälper oss att mäta framstegen och ge tydliga riktlinjer till alla som arbetar i produktionsanläggningarna världen över.

Hållbara lösningar globalt

Utnämningarna av hållbarhetsansvariga inom hela organisationen fortsätter, och på de flesta marknader har Scania nu en person utsedd att verkställa vår ambition att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. De hållbarhetsansvariga ser till att vi arbetar med en helhetssyn på transportbranschen, de odlar relationer och utvecklar affärsverksamheten, och de ser till att kunskapsutbytet fungerar internt och med viktiga externa intressenter.

Ett bra exempel på detta holistiska arbets sätt tillsammans med flera aktörer finns på den franska marknaden. Efter försök med kunder och bränsleleverantörer godkände regeringen 2016 ED95 som bränsle, med en beskattningsmodell som gjorde det konkurrenskraftigt. 2018 godkändes även FAME (B100), också det med fördelaktig beskattning. Nu finns förutsättningarna för en cirkulär ekonomi, där lokala råvaror används för att framställa bränsle som kraftigt minskar koldioxidutsläppen.



Kvinnor sätter staden i rörelse

För Scania är det viktigt att vara en positiv kraft i områden där vi verkar. I Ghanas huvudstad Accra stödjer Scania initiativen "Women moving the city" och "Women moving trucks", där målsättningen är att jämna ut könsfördelningen i landets transportsektor. Närmare 100 kvinnor har hittills utbildat sig till buss- eller

lastbilsförare. Scania i Västafrika har varit starkt bidragande i förändringen genom att tillhandahålla buss- och lastbilsförarutbildningar för att öka antalet kvinnliga förare i stadens kollektivtrafiksystem. Projektet bedrivs i samarbete med Accras transportmyndighet GAPTE (Greater Accra Transport Executive) och tyska GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit). Kvinnorna som deltar kan ta busskörkort utan kostnad och sedan välja om de vill börja jobba i det bussystem som Scania driver i staden.

– Scanias mål är att ge män och kvinnor lika goda karriärmöjligheter, säger Fredrik Morsing, VD för Scania i Västafrika. Vi tycker att det är positivt med balans i personalstyrkan och tror att fler kvinnliga bussförare i Accra kommer att leda till förbättrad trafiksäkerhet och kundservice.

LED-ljus visar vägen

I mitten av 2018 bytte Scanias produktionsanläggning i franska Angers till LED-ljus i hela anläggningen. Resultatet är slående: elförbrukningen har minskat med 60 procent och elräkningen med 40 procent. Dessutom förbättras arbetsförhållandena genom ökad ljusstyrka.

Försäljning

Scania har en global närvaro där hundratals fordon säljs varje dag. Våra säljare samråder med kunderna för att säkerställa att fordonen optimeras för det specifika transportuppdraget, liksom för att minimera den miljömässiga påverkan från produkterna. Arbetet bygger på våra tre pelare för hållbara transporter och på de lean-principer som avspeglas i Scanias modulsystem. Sedan hösten 2018 har vi offererat hållbara produktalternativ i 40 procent av de kostnadsförslag vi gett på den svenska marknaden. Under 2019 fortsätter arbetet mot målet att alltid erbjuda ett dieselfritt alternativ.

Tjänster



Scanias tjänsteutbud är skapat med utgångspunkt i kärnvärdet Kunden först. Med våra drygt 20 000 medarbetare i vårt servicenätverk och mängder av kundmöten varje dag, har vi stora möjligheter att påverka våra kunders verksamhet. Genom tjänster såsom Scania Maintenance with Flexible Plans och verktyget Fleet Composer hjälper vi tiotusentals kunder att maximera tillgängligheten och optimera driften av deras fordonsflottor. Scania Zone är en tjänst som ökar både effektiviteten och trafiksäkerheten genom möjligheten att programmera fordonet så att det automatiskt följer trafikreglerna, till exempel hastighetsgränser, i olika geografiska områden.

Drift

Den största miljöpåverkan från Scanias produkter, sett till hela livscykeln, kommer av utsläppen som uppstår vid drift. Med Scanias nya lastbilsgeneration minskar snittförbrukningen med minst fem procent. Förarutbildning, förarcoachning och andra effektivitetshöjande tjänster kan sänka bränsleförbrukningen ytterligare och samtidigt höja trafiksäkerheten. Under det senaste året har vi utökat vårt utbud av lastbilar, bussar och motorer som går på förnybara bränslen och gjort ytterligare framsteg inom eldriftstekniken.

Återvinning

Scanias mål är att kontinuerligt minska produkternas miljömässiga och sociala påverkan och att verka för ett cirkulärt perspektiv i våra processer. Vi har riktlinjer för återvinning och demontering och samarbetar med andra aktörer för att förbättra hela värdekedjan. Scanias lastbilar är kommersiellt återvinningsbara till 95 procent eftersom de huvudsakligen består av höggradigt återvinningsbara material såsom gjutjärn och stål. Ombearbetning, det vill säga insamlandet av defekta eller utslitna delar som renoveras och säljs, är en viktig del i den cirkulära ekonomin. Under 2018 samlades 6,4 ton sådana delar in i initiativet Scania Service Exchange, för ett nytt liv i säljprocessen.

Hållbara upphandlingar i hela kedjan

Scania har en proaktiv hållning i relationerna med våra leverantörer och vi samarbetar även i olika branschinitiativ för att driva en positiv utveckling i hela värdekedjan som minimerar och mildrar riskerna för miljö och mänskliga rättigheter.

Vår uppförandekod för leverantörer (Scania Supplier Code of Conduct) anger minimikraven för alla som vill leverera till Scania. Leverantörerna ansvarar sedan för att koden uppfylls i hela deras leverantörskedja. Under 2018 förtydligade och skärpte Scania kraven inom områdena mänskliga rättigheter och arbetsvillkor, hälsa och säkerhet, miljö samt affärsetik och ledning. Kraven baseras bland annat på principerna i FN:s Global Compact och relevanta konventioner från ILO (Internationella arbetsorganisationen).

För att säkerställa att Scania endast gör affärer med ansvarstagande företag genomför vi riskbedömningar av alla leverantörer med hjälp av vårt Självutvärderingsformulär gällande hållbarhet, utformat gemensamt av

medlemmarna i initiativet Drive Sustainability. När behov finns för granskning av en viss leverantör gör vi mer djuplodande hållbarhetsrevisioner. Dessa utförs av en extern tjänsteleverantör eller av Scantias egna certifierade personal.

Under 2018 införde Scania en ny riskbedömning av hållbarhet som en obligatorisk del av våra inköpsbeslut. Det betyder att leverantörer som erbjuder bäst pris och högst kvalitet ändå kan bli bortvalda, om de får för låg hållbarhetspoäng. På så sätt hittar vi rätt leverantörer redan från början, och vi belönar befintliga leverantörer som gör ett bra hållbarhetsarbete.

Råvaror är grunden för Scantias produktionsprocesser och vi tar ett ansvar i hela tillverkningskedjan när vi framställer våra produkter. Vi anser att transparens och samarbete är viktigt för att åstadkomma positiva förändringar i hela leverantörskedjan, och förväntar oss att våra affärspartners ska ta ansvar tillsammans med oss. Vi strävar efter att arbeta nära alla leverantörer i kedjan, även de som befinner sig några steg ifrån oss.

För att öka hållbarhetsperspektivet genom hela värdekedjan är vi inom Scania övertygade om att vi måste slå oss samman med andra för att driva förändring. I initiativ som Drive Sustainability tar vi ledningen för att göra just detta.

Ökad medvetenhet

En heldagsutbildning i hållbarhetsfrågor är obligatorisk för alla anställda i Scantias inköpsorganisation. Här får medarbetarna lära sig mer om hållbarhet i allmänhet och i leverantörskedjan i synnerhet.


Sedan början av 2017 har inköpsorganisationen hjälp av hållbarhetsambassadörer, som finns inom alla inköpsavdelningar och regioner. Ambassadörerna ger stöd åt såväl inköpare som leverantörer. De jobbar vanligtvis som vanliga inköpare och kvalitetsansvariga, men har ett extra stort engagemang för hållbarhet.

Vi ökar inte bara vår interna kompetens, utan erbjuder även hållbarhetsutbildning för våra leverantörer. Under 2018 genomfördes Scania specifika leverantörs utbildningar i Spanien, Thailand och Malaysia. Vi höll också kurser i Ungern, Spanien och Thailand i samarbete med Drive Sustainability.



Att göra saker rätt

För att fullt ut integrera ett hållbarhetsperspektiv i Scantias normala processer ska varje chef se till att hållbarhetsagendan förstås och efterlevs i respektive enhet. Under 2018 introducerade vi Scantias nya uppförandekod tillsammans med en ny e-utbildningsplattform som ger våra medarbetare över hela världen enkel tillgång till information och studiematerial på temat hållbarhet. Som komplement till våra tre pelare för hållbara transporter har Scania identifierat följande sex områden för ansvarsfullt företagande.

 Relaterade målsättningar och KPI'er på sidorna 136–139

Miljöpåverkan

Att aktivt minska vår miljöpåverkan genom förbättrad resurs- och energieffektivitet är en viktig del av det dagliga arbetet på Scania. Vi använder oss av försiktighetsprincipen och ett livscykelperspektiv som syftar till att främja cirkulär ekonomi. Vårt kärnvärde Eliminering av slöseri vägleder oss i arbetet med kontinuerlig förbättring av våra processer, exempelvis vad gäller koldioxidutsläpp, energi- och vattenförbrukning och avfall. Vi har satt upp två ambitiösa mål för koldioxidminskning som omfattar hela företaget och som följer forskningens rekommendationer för att stäva ut den globala uppvärmningen: till år 2025 ska Scania minska sina koldioxidutsläpp med 50 procent jämfört med 2015, både i den industriella och kommersiella verksamheten, och dessutom ska vi minska CO₂-utsläppen från våra landtransporter med 50 procent med 2016 som bas. Vi är certifierade enligt ISO 14001 och arbetar kontinuerligt för att minska miljöpåverkan från våra produkter, processer och tjänster.

 Ta del av våra miljöindikatorer på scania.com/environmental-measures

Mångfald och inkluderande kultur

Scania eftersträvar mångfald bland medarbetarna vad gäller kön, ålder, bakgrund, idéer och erfarenhet. En inkluderande företagskultur, där alla bjuds lika goda möjligheter, är avgörande för vår framgång. Med programmet Skill Capture vill vi bredda begreppet mångfald till att omfatta fler typer av olikhet, till exempel kön och kulturell bakgrund, men också personlighet och erfarenheter. Att ha rätt kompetensmix och en arbetsmiljö som uppmuntrar varje medarbetare att bidra fullt ut är en förutsättning för att Scania ska kunna behålla ledarrollen i omställningen till hållbara transporter. Arbetet med mångfald och inkludering innebär för Scania att vi fortlopande utvecklar vår företagskultur och vår mångfaldsstrategi genom att dra nytta av den samlade erfarenheten i hela Scantias organisation.

Hälsa och säkerhet

Ett av Scantias sex kärnvärden är Respekt för individen, vilket innebär att individen ska stå i centrum i allt vi gör. Medarbetarnas trygghet och välbefinnande har därför högsta prioritet. Scania eftersträvar hållbarhet på arbetsplatsen och en sund arbetsmiljö, såväl psykiskt som fysiskt. Vårt särskilt utsedda säkerhets- och hälsoteam ska säkerställa Scantias fortsatta prioritering av dessa områden, genom att fastställa en målbild för arbetsmiljön och genom att följa upp styrningen. Standarden för säkerhet, hälsa och miljö (SHE-standard) innehåller riktlinjer, strukturer och uppföljningsrutiner för arbetsmiljöfrågor såsom säkerhetsutrustning, kemikaliehantering, psykiskt och socialt välbefinnande, krisstöd och trafiksäkerhet. Utöver SHE-standard finns globalt använda metoder för att förbättra arbetsmiljön, exempelvis Work Balance Dialogue, Safety and Behaviour och Safety Rules for Material Handling.

Samhällsengagemang

Som globalt företag känner Scania ett stort ansvar att vara en positiv kraft i de lokala samhällen där vi verkar. Vårt initiativ för sponsring och samhällsengagemang bygger på en övertygelse om att vi kan hjälpa till att göra samhället bättre genom att bidra på områden där vi har kunskaper och kapacitet. Vi ser varje engagemang som ett partnerskap och ett långsiktigt åtagande. Som vägledning, och för att säkerställa positionen för varumärket Scania, inriktar vi vårt samhällsengagemang på fyra fokusområden: Transportlösningar (samarbeten med likasinnade intressenter, där vi tillhandahåller hållbara lösningar), Utbildning och kompetens (samarbeten med akademiska institutioner som långsiktigt säkerställer vår tillgång till kompetenta medarbetare), Hållbart samhälle (där vi engagerar oss i globala icke-transportrelaterade samhällsfrågor) samt Den goda lokala aktören (där vi skapar värde för lokalsamhället och våra anställda).



Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

Att hålla en hög standard inom mänskliga rättigheter och arbetsvillkor är centralt för Scania. Vårt högsta forum för medarbetarrelaterade frågor är Scantias europeiska kommitté (SEC), där vi regelbundet informerar och diskuterar med representanter från hela den globala organisationen. Scania har medverkat i skapandet och lanseringen av Global Deal, ett samarbete på hög nivå mellan länder, organisationer och företag, som ska bidra till att uppfylla FN:s Agenda 2030, särskilt när det gäller anständiga arbetsvillkor och ökad jämställdhet. Vi har också publicerat ett uttalande om slaveri och människohandel som gäller globalt för hela organisationen. Vi ser över hela vår värdekedja för att fortsätta utvecklas inom området. Våra leverantörer ska följa de högsta standarderna och agera i enlighet med våra policyer och riktlinjer för socialt ansvarstagande, arbetsvillkor och mänskliga rättigheter. Vi genomför också hållbarhetsutbildningar för våra leverantörer för att säkerställa att de ständigt förbättrar sig på detta område.

Affärsetik

Scania har nolltolerans för korruption, mutor och alla former av trakasserier. Att uppfylla gällande lagar och regler där vi bedriver affärsverksamhet har högsta prioritet. Som undertecknare följer Scania de 10 principerna i FN:s Global Compact som också inkluderar anti-korruption. Scantias nya uppförandekod som trädde i kraft 2018 berör också många olika etiska frågor. Scania använder flera strategier för att säkerställa efterlevnaden i alla delar av verksamheten. För att sprida kunskap och väcka engagemang för affärsetikfrågor, erbjuder Scania en skräddarsydd e-utbildning uppbyggd kring tänkbara affärs-situationer. Under 2018 kompletterade vi detta med en klassrumsbaserad utbildning, Dilemmaspelet, som ska öka riskmedvetenheten och säkra en öppen företagskultur där medarbetare vågar säga ifrån. Ytterligare utbildningar för ökad affärsetisk medvetenhet har under året utförts på flera nivåer i organisationen. Huvudområdena i programmet är anti-korruption, anti-kartell och anti-pengatvätt.



BOLAGSSTYRNING

Scania AB och dess direkt helägda dotterbolag Scania CV AB (tillsammans "Scania") håller en hög internationell standard på styrningen av bolaget genom tydlighet och enkelhet i ledningssystem och styrande dokument. Bolagsstyrningen i Scania utgår från bolagsordningen, svensk lagstiftning, främst den svenska aktiebolagslagen och årsredovisningslagen, samt interna styrdokument. Gradvis implementeras dessutom Volkswagenkoncernens styrdokument.

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 arbetsordning
- How Scania is Managed (Så styrs Scania)
- Scania Code of Conduct (Scanias uppförandekod)
- Scania Group Policies (Scanias koncernpolicyer. Här inkluderas nu också innehållet i den tidigare Scania Financial Manual)

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 december 2018, TRATON SE (tidigare Volkswagen Truck & Bus GmbH) och MAN SE, båda dotterföretag till Volkswagen AG. TRATON SE innehar ca 86,65 procent av aktierna i Scania AB och MAN SE innehar ca 13,35 procent av aktierna i Scania AB. Volkswagenkoncernen 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 beslutsförmåga eller en särskild röstmajoritet. Bolagsstämman har under 2018 inte bemyndigat styrelsen att besluta om att utge eller återköpa aktier.

Styrelsen

Styrelsen, som är identisk för Scania AB och Scania CV AB, väljs varje år av aktieägarna vid årsstämman. Styrelsen är länken mellan aktieägare och företagets ledning och har stor betydelse i arbetet med att utveckla Scantias strategi och affärsverksamhet. 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. Scantias styrelse består av sju valda styrelseledamöter och inga suppleanter. Dessa var vid slutet av 2018:

Henrik Henriksson
Nina Macpherson
Markus S Piëch
Stephanie Porsche-Schröder
Andreas Renschler
Christian Schulz
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 2018:

Lisa Lorentzon
Michael Lyngsie
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.

Revisionskommittén

Styrelsen utser revisionskommitténs ledamöter inom sig. Revisionskommittén behandlar och kontrollerar frågor avseende administrativa processer, refinansiering och treasuryverksamhet. Dessutom behandlar och utvärderar den bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och principer, bolagets finansiella rapportering samt utvärderar revisorerna och godkänner användande av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster. Revisionskommittén får regelbundna rapporter från den företagets internrevision när det gäller läget i systemen för intern kontroll och riskhantering.

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

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

Revisorer

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

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

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

Bolagets ledning

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

Ytterligare vägledande principer och bindande regler för Scania och Scantias anställda framgår av "Scania Code of Conduct" samt "Scania Group Descriptions", "Policies", "Standards" och "Regulations".

"Scania Group Policy No. 1", "Group Regulations Management", beskriver hur Scaniakoncernens styrdokument är strukturerade.

"Scania Code of Conduct" innehåller en samling bindande regler och vägledande principer angående ansvarsfullt beteende som gäller alla anställda i Scaniakoncernen.

"Scania Group Descriptions" innehåller Scaniakoncernens bindande styrstrukturer för arbetsflöden, strategi och organisation.

"Scania Group Policies" innehåller grundläggande och bindande regler för innehållet i respektive koncernpolicy. Vissa av reglerna beskrivs mer ingående i "Standards" eller "Regulations".

Finansiella, kommersiella samt legala risker och skatterisker rapporteras regelbundet till revisionskommittén.

Huvudansvaret för dotterföretagens verksamhet, för att uppsatta lönsamhetsmål uppnås och att Scantias interna regler och principer, liksom gällande lagar och förordningar, 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, vilken 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 ledningen har veckovisa möten. Vid behov, med hänsyn till bland annat marknadsutvecklingen, summeras strategierna ur ett globalt perspektiv och uppdateras vid sådana möten.

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 policyer, manualer och koder. I basen för den interna kontrollen ingår också koncerngemensamma redovisnings- och rapporteringsinstruktioner, instruktioner för befogenheter och attesträtter samt manualer. Koncernrapporteringssystemet 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.

I november 2016 beslutade Scantias verkställande ledning att skapa en funktion för bolagsstyrning, risk och efterlevnad (GRC, Governance, Risk and Compliance). GRC-funktionen ansvarar för att internationella standarder och ägarkrav tillgodoses med hänsyn

taget till Scantias specifika riskmiljö och kultur. Funktionen ska också stödja arbetet med att minska risker som har med efterlevnad och affärsrisker att göra genom att bidra med kunskap om policyer, riktlinjer, utbildningar och rådgivning samt genom att införa strukturer och processer på respektive område.

Som del i styrningen av Volkswagen och dess märken har en uppförandekod, policyer och andra styrdokument upprättats. Som ett helägt dotterbolag arbetar Scania ständigt mot att anpassa sig till dessa. GRC-funktionen säkerställer en gradvis anpassning till Volkswagen Groups regelverk genom funktionen för policyhantering.

Information och kommunikation

För att informera, instruera och koordinera den finansiella rapporteringen har Scania formella informations- och kommunikationskanaler till berörd personal avseende policyer, riktlinjer och rapporteringsmanualer. De formella informations- och kommunikationskanalerna kompletteras med en frekvent dialog mellan koncernstab Finans 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 räkenskapsår 2018 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.

Scania Group Internal Audit, vars huvudsakliga uppgift är att övervaka och granska Scantias interna kontroll, riskhantering och styrning av Scania, bereder minst två gånger per år en rapport som rapporteras direkt till styrelsens revisionskommitté. Group Internal Audit rapporterar funktionellt till verkställande direktören.

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

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

MARKNADS- TRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2018

16,4%

Scantias marknadsandel i Europa baserat på registrering av tunga lastbilar 2018

52 700

Antalet registrerade Scania-lastbilar i Europa 2018

MSEK

26 588

Tjänsteintäkter 2018

Den globala ekonomin fortsatte att växa under 2018, liksom efterfrågan på transporter. Scania hade en imponerande volymtillväxt, med rekordhöga leveranser av lastbilar, bussar och motorer. Även tjänsteförsäljningen slog rekord. Efterfrågan på Scantias nya lastbilsgeneration är fortsatt hög och mottagandet mycket positivt. Utrullningen slutfördes under 2018 i och med lanseringen i Asien och Latinamerika.

Fordon och tjänster

Scantias fordonsleveranser under 2018 ökade med 6 procent jämfört med föregående år. Lastbilsleveranserna ökade med 7 procent till totalt 87 995 enheter, medan bussleveranserna ökade med 2 procent till 8 482 enheter, båda nya rekord. Motorleveranserna ökade med 50 procent till rekordvolymen 12 809 enheter, delvis tack vare en förköpseffekt inför de nya europeiska utsläppsregler (Stage V) som börjar gälla 2019. Tjänsteförsäljningen ökade med 12 procent till 26 588 miljoner kronor, den högsta nivån någonsin.

Den europeiska lastbilsmarknaden

Det positiva ekonomiska läget i Europa bestod under 2018 och efterfrågan på transporter, och därmed lastbilar, fortsatte att öka. Tillväxten drevs av skogs- och jordbruket och basindustrin, med stöd av det attraktiva ränteläget. Bristen på förare dämpade tillväxten något i Europa.

Den totala marknaden för tunga lastbilar i 27 EU-länder (alla utom Malta) samt Norge, Schweiz, Island och Bosnien-Hercegovina ökade med 4 procent till cirka 322 100 enheter 2018 jämfört med cirka 309 100 enheter 2017.

Scantias lastbilsleveranser i Europa ökade under 2018 med 7 procent till totalt 52 016 (48 436) enheter. Efterfrågan ökade i Storbritannien, Frankrike, Italien, Nederländerna och Danmark, och sjönk i Tyskland och Rumänien.

Den nya lastbilsgenerationen fick fortsatta erkännanden från branschen. Scania R 500 vann den tyska utmärkelsen "Green Truck Award" med god marginal tack vare den låga bränsleförbrukningen.

Scania erbjuder fordon för alla kommersiellt tillgängliga alternativbränslen och kan tillgodose alla kundbehov – även de mest ambitiösa. I Scantias monter på världens största branschmessa för nyttofordon, IAA, presenterades hela den nya lastbilsgenerationen, bland annat fordon för fjärrtrafik, anläggning och stadstillämpningar, samtliga anpassade för alternativa bränslen.

Under 2018 kompletterade Scania sitt redan breda utbud av lastbilar och bussar för alternativa bränslen med en laddhybridlastbil för distribution och en batteridrivna elbuss – en illustration av de växande möjligheterna som öppnar sig för koldioxidneutrala lösningar.

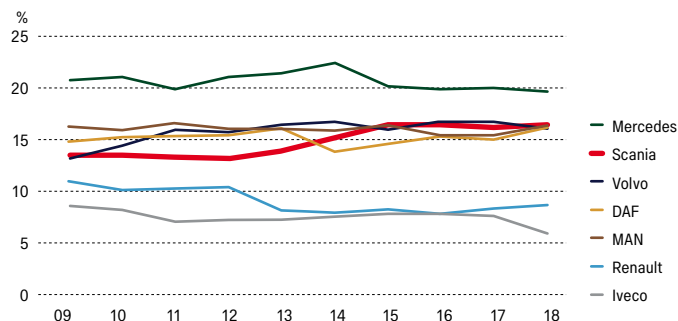
Scantias nya gasmotorer för Euro 6 fortsatte att väcka starkt intresse bland befintliga och presumtiva kunder. Gasmotorerna ger lika god prestanda som dieselmotorer av samma storlek, men med biogas i tankarna blir koldioxidutsläppen upp till 90 procent lägre. Motorerna kan användas för såväl fjärrtrafik som anläggningskörning. De är särskilt lämpade för stadstrafik eftersom även kväveoxidutsläppen och bullernivån är lägre för gasmotorer.

Stabil marknadsandel i Europa

Scanias lastbilsregistreringar i Europa uppgick till cirka 52 700 enheter. Därmed ökade marknadsandelen jämfört med föregående år, till ungefär 16,4 (16,1) procent. Scanias stabila marknadsandel återspeglar en stark efterfrågan på den nya lastbilsgenerationen.

Marknadsandel

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



Fortsatt återhämtning i Latinamerika

I Latinamerika påverkade den fortsatta återhämtningen i Brasilien efterfrågan, men det är fortfarande långt till toppnivåerna från före landets recession. Scanias lastbilsregistreringar i Brasilien uppgick till cirka 8 600 enheter, motsvarande en marknadsandel på omkring 16,4 (17,8) procent.

Scanias lastbilsleveranser i Latinamerika ökade med 31 procent till 12 725 (9 701) enheter, främst tack vare ökningen i Brasilien, delvis motverkad av en minskning i Argentina.

Eurasien, Asien samt Afrika och Oceanien

Eurasien i allmänhet och Ryssland i synnerhet har haft en stark marknad, med ett moderniseringsbehov som inverkade positivt även under 2018. Den politiska osäkerheten i regionen består dock. I Eurasien ökade Scanias lastbilsleveranser med 19 procent till 8 006 (6 748), främst hänförligt till Ryssland.

I regionen Asien, Mellanöstern mer specifikt, sjönk efterfrågan på lastbilar drastiskt under 2018. I Kina fortsatte marknadssegmentet för europeiska lastbilar att växa tack vare logistiksystemets utveckling och striktare emissionslagstiftning. Scanias lastbilsleveranser i Asien minskade med 21 procent till 10 464 (13 175) enheter, främst på grund av utvecklingen i Iran, Sydkorea, Kina, Turkiet och Israel, delvis motverkat av Indonesien, Taiwan och Malaysia.

I regionen Afrika och Oceanien ökade leveranserna med 8 procent till 4 784 (4 412) enheter, främst tack vare ökningar i Sydafrika och Nigeria, delvis motverkade av Australien.

Lanseringen av Scanias nya lastbilsgeneration gick in i slutskedet under 2018 i och med utrullningen i Asien och Latinamerika.

Bussar

Scanias totala bussleveranser ökade under 2018 med 2 procent till 8 482 (8 305) enheter. I Europa steg efterfrågan i Norge, Italien och Finland, delvis motverkat av Spanien och Sverige. Leveranserna i Eurasien minskade på grund av Ryssland. I Latinamerika ökade leveranserna tack vare Brasilien, Colombia, Ecuador, Chile och Peru, delvis motverkade av en nedgång i Argentina. Leveranserna i Asien minskade till följd av tapp i Iran, Indien och Indonesien, delvis motverkat av Hongkong. I Afrika och Oceanien ökade leveranserna tack vare Nigeria, delvis motverkat av Sydafrika.

Scanias marknadsandel i Europa uppgick under 2018 till 7,5 procent, jämfört med 7,1 föregående år.

Scania fortsatte under 2018 att bredda utbudet av bussar för fossilfria bränslen, bland annat genom att öka utbudet av koldioxidnåla transportalternativ för långdistansresor. Dessutom lanserades den batteridrivna elbussen Scania Citywide, liksom Scania Interlink Medium Decker, världens första gasdrivna långdistansbuss, med drivlina anpassad för flytande naturgas (LNG) och en räckvidd på 1 000 kilometer.

Förköp drev upp efterfrågan på motorer

Den starka underliggande efterfrågan på Scaniamotorer drevs upp ytterligare av en påtaglig förköpseffekt inför de nya europeiska utsläppsreglerna (Stage V). Leveranserna ökade med 50 procent till 12 809 (8 521) enheter, främst hänförligt till Brasilien, Sydkorea, Tyskland, Storbritannien och Norge, delvis motverkat av Polen.

I slutet av 2018 inledde Scania ett program för uppkoppling av motorer världen över, inklusive tidigare sålda enheter i drift hos kunder. Uppkopplingen av lastbilar har bidragit till att stärka kopplingen mellan fordon och tjänster, och Scania Engines siktar på att öka sin marknadsandel inom tjänster genom detta initiativ.

Tjänster fortsätter att växa

Tjänsteintäkterna fortsatte att utvecklas starkt, totalt upp 12 procent till 26 588 miljoner kronor med starka ökningar i Europa (upp 14 procent till 18 315 miljoner kronor), Asien (upp 12 procent till 2 625 miljoner kronor) samt Afrika och Oceanien (upp 11 procent till 1 800 miljoner kronor). Även Eurasien ökade, till 797 (688) miljoner kronor, medan Latinamerika var i stort sett oförändrat med 3 051 (3 024) miljoner kronor.

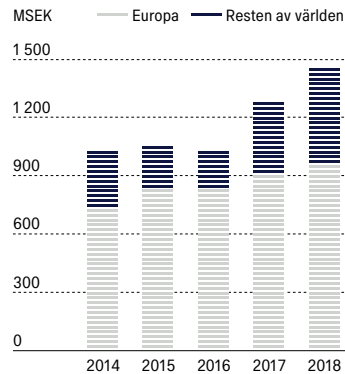
Efterfrågan på tjänster stärks av driftdata från mer än 360 000 uppkopplade fordon, något som gör det möjligt för Scania att skraddarsy tjänstepaket utifrån kunders faktiska användning av fordonen. Utvecklingen av smart fordonsunderhåll i form av tjänsten Scania Flexible Maintenance fortsätter, nu med mer än 70 000 fordon anslutna. Under 2018 lanserades Scania Zone, ett tillägg till Scania Fleet Management som gör det möjligt att programmera fordonet att automatiskt anpassa driften när det kör in i ett fördefinierat geografiskt område, exempelvis vad gäller hastighet, buller och koldioxidutsläpp.

Finansiella tjänster

Vid utgången av 2018 uppgick Scantias kundfinansieringsportfölj till 89,2 (77,1) miljarder kronor, en ökning med 12,1 miljarder kronor. I lokala valutor växte portföljen med 10,7 miljarder kronor, motsvarande 14 procent. Penetrationsgraden var 43 (46) procent på de marknader där Scania har egen finansieringsverksamhet. Rörelseintäkterna inom finansiella tjänster ökade till rekordnivån 1 440 för 2018 jämfört med (1 274) miljoner kronor för samma period föregående år. En större portfölj och valutaeffekter inverkade positivt på vinsten, medan lägre marginaler och ökade driftkostnader inverkade negativt. Kostnaden för osäkra fordringar uppgick till 0,22 (0,14) procent av portföljens värde.

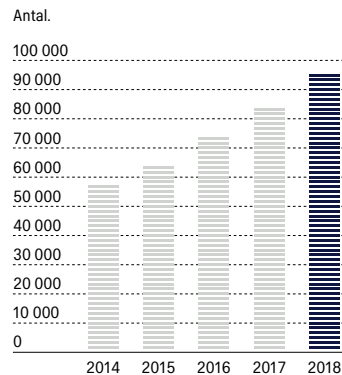
Rörelseresultat finansiella tjänster

Rörelseresultatet för finansiella tjänster ökade till 1 440 (1 274) miljarder kronor. En större portfölj och valutaeffekter hade positiv inverkan på resultatet, medan lägre marginaler och ökade rörelsekostnader inverkade negativt.



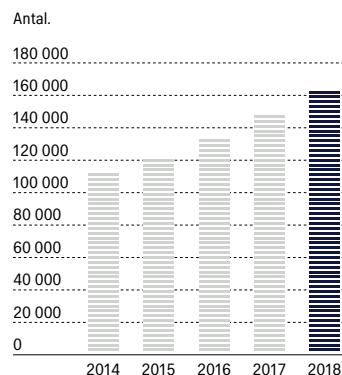
Försäkringslösningar

Efterfrågan på Scantias försäkringslösningar ökade under 2018. Effektiv skadereglering och snabba reparationer i Scantias eget servicenät är kärnan i erbjudandet.



Finansieringskontrakt

Kunderna väljer allt oftare Scania som långsiktig partner för fordonfinansiering.



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

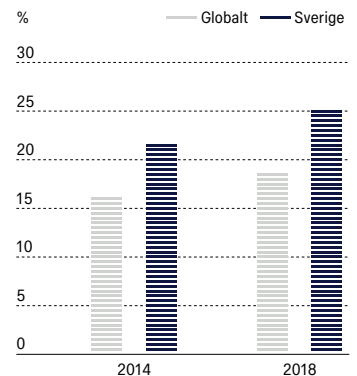
Våra medarbetare

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

Frågor som rör trivsel, arbetsmiljö, säkerhet och hälsa har hög prioritet. Alla chefer och anställda vid produktionsenheter deltar i förbättringen av arbetsmetoderna. Scania har på detta sätt kunnat bibehålla en låg personalomsättning och en hög och stabil frisknärvaro genom åren, som uppgår till 96,3 procent för 2018, samtidigt som produktionskapaciteten har ökat. Arbetsprinciperna som har utvecklats under många år vid Scantias produktionsenheter har anpassats och införts inom resten av företaget. Antalet anställda inom Scania ökade under 2018 till 52 103 jämfört med 49 263 vid föregående års utgång.

Andel kvinnliga chefer

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



Produktion och miljö

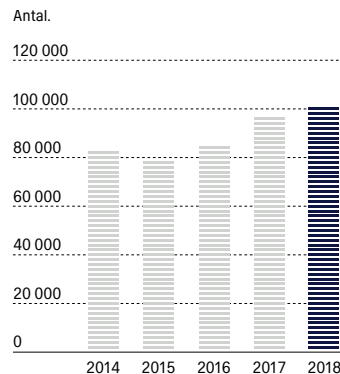
Scanias produktion har fortsatt att gå för fullt för att möta den höga efterfrågan, samtidigt som företaget har genomgått den största industriella omvandlingen någonsin. I slutet av 2018 hade Scania slutfört de flesta förändringar som rör övergången till den nya lastbilsgenerationen. Endast produktionsanläggningarna i Latinamerika återstod.

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

I slutet av 2017 beslutade Scania att investera 1,5 miljarder kronor i ett nytt gjuteri i Södertälje. Ny teknik och nya metoder ska tredubbla tillverkningskapaciteten och halvera energiförbrukningen jämfört med den nuvarande anläggningen. Det nya gjuteriet kommer att drivas med el från förnybara energikällor och energianvändningen per producerat ton beräknas minska med 50 procent. Detta är en av Scanias största enskilda investeringar någonsin i en helt ny industribyggnad. Byggnationen inleddes i januari 2019.

Tillverkade fordon

Under 2018 producerade Scania 101 375 (95 781) fordon.

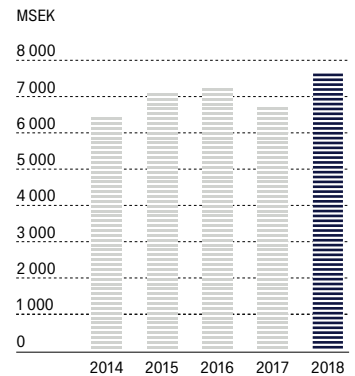


Forskning och utveckling

Målet med Scanias forskning och utveckling är att skapa hållbara lösningar som förbättrar produktiviteten och lönsamheten i kundernas verksamhet genom låg bränsleförbrukning, hög fordonstillgänglighet och låga underhållskostnader, kombinerat med bra prestanda. Scania investerar stora resurser i forsknings- och utvecklingsverksamheten, som är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje. Under 2018 uppgick Scanias investeringar i forskning och utveckling till cirka 7,6 (6,7) miljarder kronor, motsvarande 7 procent av nettoomsättningen.

Investeringar i forskning och utveckling

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



HÅLLBARHETS- RAPPORTERING

I enlighet med ÅRL 6 kap 11§ har Scania AB valt att upprätta hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapportens omfattning framgår på sid 140 i det här dokumentet.

RISKER OCH RISKHANTERING

Risker är en naturlig del av affärsverksamhet och företagande, men kan få negativa konsekvenser för Scania genom att påverka verksamheten och förtroendet för företaget. Därför ingår det i det dagliga arbetet på Scania att hantera risker, för att förhindra att företaget drabbas eller att begränsa effekten av de skador som kan uppstå.

Scania är ett av de ledande företagen inom branschen för tunga fordon. Detta leder till höga förväntningar från samtliga intressenter, inte minst kunder, på hur Scania ska agera som företag och på produkternas och tjänsternas kvalitet. Scantias varumärke och förtroende är avgörande för fortsatt framgång och det är därför viktigt att vara uppmärksam på handlingar och beteenden som kan ha negativa konsekvenser för företagets anseende. Scania har en stark företagskultur som bygger på etablerade värderingar, principer och metoder och som utgör grunden för företagets riskhantering. Det är Scantias styrelse som ansvarar inför ägarna för företagets riskhantering. Företaget rapporterar löpande i riskfrågor till styrelsen och styrelsens revisionskommitté, liksom till företagets ägare. Som en del av Volkswagen Gruppen har Scania infört rutiner för rapportering av överhängande risker, kvartalsvisa riskrapporter och regelbundna GRC-processer.

Strategiska risker

Företagsstyrnings- och policyrisker

Verkställande ledningen har det övergripande ansvaret för hantering av företags- och policyrisker. Alla enheter inom företaget arbetar enligt ett ledningssystem som uppfyller Scantias krav, riktlinjer och policys och som är väl dokumenterat. Snabb spridning av ändamålsenlig information säkerställs genom att följa företagets ledningsstrukturer och ledningsprocesser. Ledningssystemen förbättras ständigt genom dagligt arbete och regelbunden översyn, såväl internt som av tredje part. Den centrala supportfunktionen Governance, Risk and Compliance är inrättad för att stödja såväl verkställande ledningen som linjechefer i att reducera efterlevnads- och affärsrisker genom att erbjuda kompetens när det gäller policys, riktlinjer, utbildning och rådgivning samt genom att sätta upp respektive strukturer och processer. Denna supportfunktion ansvarar också för att internationella standarder, goda exempel och andra krav uppfylls, givet Scantias specifika riskmiljö och kultur.

Affärsutvecklingsrisker

Risker förknippade med affärsutveckling och långsiktig planering hanteras främst genom Scantias tvärfunktionella mötesstruktur, som sammanför olika avdelningar för beslut av strategisk och taktisk karaktär, samt genom en etablerad årlig process för Scantias strategiplan. Planeringen följer inte en fast rutin, utan 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 ständigt. Detta arbetssätt med kontinuerlig utvärdering och anpassning minskar risken att förbise hot och möjligheter och att ta felbeslut som leder till att företagets verksamheter inte uppfyller kraven. Det innebär också att risken för otydlighet och osäkerhet kring företagets strategi och affärsutveckling kan hanteras precist och effektivt. Som tillägg till detta analyserar Scania på ett strukturerat och kontinuerligt sätt nya områden som kan komma att bli intressanta i den framtida utvecklingen av ekosystemet för transport och logistik.

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

Operativa risker

Marknadsrisker

Efterfrågan på Scantias 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 kan, i större eller mindre omfattning, påverka den reala ekonomins konjunkturcykler och därmed Scania, genom förändrad efterfrågan på företagets produkter. Eftersom kommersiella fordon är en investeringsvara påverkas efterfrågan inte bara av behov utan också av tillgång och pris på investeringskapital. Marknader kan temporärt avstanna, vilket kan göra att lokala valutor förlorar i värde. Tillståndet för ett lands offentliga finanser och omfattningen av eventuella fiskala

Förvaltningsberättelse

åttstramningar kan påverka efterfrågan på Scantias produkter negativt. Serviceprodukter påverkas i mindre grad än fordon av svängningar i konjunkturen.

Scantias väl diversifierade försäljning i mer än 100 länder hjälper till att begränsa 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 Scantias produkter. Vidare kan länders legala system påverka förutsättningarna för Scantias verksamhet och försäljning. Scania bevakar ständigt alla företagets marknader för att tidigt uppfatta varningssignaler och därmed kunna göra nödvändiga förändringar i marknadsstrategin.

Risker i distributörsledet

På de stora marknaderna är distributörerna till övervägande del ägda av Scania. Utöver riskerna för försäljningsvolymen, relaterade till marknadsriskerna ovan, finns det i distributörsledet affärsrisker kopplade till kontrakterade servicetjänster av olika slag samt till restvärdesåtaganden och begagnatpriser för fordon. Reparations- och underhållsavtal är en viktig del av distributörernas verksamhet, som bidrar till att maximera kundernas nytta av fordonet (hög "tillgänglighet"), hjälper verkstäderna att utnyttja sina resurser effektivt samt stärker kundlojaliteten. Eftersom priset på avtalen ofta bestäms i förväg uppstår både pris- och handhavanderisker.

Restvärdesåtaganden och inbytesaffärer leder till att distributörsorganisationen hanterar stora volymer av begagnade lastbilar och bussar, där priser och avsättning kan variera med konjunkturen. Tack vare att distributörsnätet är så starkt integrerat i organisationen har Scania goda kunskaper i att hantera dessa variationer.

Distributörerna har en kreditrisk gentemot sina kunder huvudsakligen för utförda verkstadstjänster och sålda reservdelar. Emellertid är företagets kundstock så spridd att risken på en enskild kund är begränsad. Operativa risker i distributörsledet identifieras och avhjälpas med Scania Retail System (SRS), som är en anpassning för den kommersiella verksamheten av Scania Production System (SPS).

Oberoende distributörer kan drabbas av problem, vilket kan få en negativ effekt på Scantias verksamhet. Det kan exempelvis gälla brister hos ledningen, svag investeringsförmåga eller problem med generationsväxlingar i familjeföretag. Om problemen visar sig vara ihållande 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 vid behov.

Regleringsrisker inom Scantias verksamhet för finansiella tjänster

Scantias verksamhet omfattar finansierings- och försäkringstjänster, som måste följa de finansiella tillsynsmyndigheternas regelverk. Om regelverket inte följs kan det leda till olika påföljder eller till att verksamhetstillståndet dras in. Företaget har specialister tillsatta inom alla berörda delar av verksamheten för att kunna övervaka och kontrollera dessa risker. Specialisterna utgörs bland annat av riskhanterare, Anti Money Laundering ansvariga, efterlevnadsansvariga och internrevision.

Produktionsrisker

Scantias integrerade komponenttillverkning har två geografiska baser – Europa och Sydamerika. Koncentrationen till två platser innebär viss risk, men den motverkas av att företagets enhetliga, globala produktionssystem gör det möjligt att ta komponenter från endera anläggningen.

Enligt Scantias Business Continuity Concept ska företaget alltid hålla en beredskap som gör att verksamheten kan upprätthållas, inklusive leveransförmågan för produkter och tjänster, utan oacceptabla konsekvenser för kunder eller andra intressenter.

Affärskontinuitetskonceptet definieras i Scantias styrnings- och stöddokumentation. Konceptet fokuserar på den lokala ledningens ansvar för att affärskontinuitetsrutinerna tillämpas och anpassas utifrån lokala behov och resurser och tillgänglig kompetens.

På koncernnivå ligger ansvaret på linjecheferna. Konceptet omfattar Business Impact Analyses, affärskontinuitetsplanen samt utbildning och övning med relevanta medarbetare och tjänsteleverantörer vid Scantias produktionsanläggningar. Områden som berörs är exempelvis leverantörers och tredje parts påverkan på Scantias förmåga att leverera produkter och tjänster.

Årlig avrapportering görs till Scantias högsta ledning.

Produktions- och kvalitetsrisker i verkstadsnätets tjänster hanteras med hjälp av Scania Retail System, certifiering genom Scania Dealer Operating Standard (DOS) samt Scania Code of Practice.

Leverantörsrisker

Scania kontrollerar kontinuerligt, och vid nominering av nya avtal, att leverantörer uppfyller våra högt ställda krav på teknik (T), kvalitet (K), leverans (L), kostnad (K) och hållbarhet (H), vilket löpande avrapporteras till ledningen för Scantias inköpsfunktion.

Scantias leverantörer ska följa Scania Supplier Code of Conduct, som omfattar områdena mänskliga rättigheter och arbetsvillkor, hälsa och säkerhet, miljö samt etik och ledning. Kraven i Scania Supplier Code of Conduct bygger på principerna i FN:s Global Compact, relevanta konventioner från Internationella arbetsorganisationen (ILO), Volkswagenkoncernens krav samt internationella standarder och värderingar.

Med en alltmer global leveranskedja har också riskerna i kedjan ökat. Scania använder sig här av externa riskindex för att bedöma risker i specifika regioner. För att möta olika riskprofiler vidtas åtgärder i syfte att stödja och utvärdera till exempel hur mänskliga rättigheter efterlevs i olika regioner, genom revisioner och utbildningsinsatser.

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

Scania säkerställer kontinuerligt sina leverantörers hållbarhetsarbete och kvaliteten och leveransprecisionen på inköpta artiklar. Företaget gör dagliga uppföljningar, med efterföljande prioritering och kategorisering av avvikelser från kraven. Om avvikelserna återkommer används en eskaleringsmodell för att skärpa fokus på problemet och snabbt komma tillbaka till normalläge.

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

Risk för naturkatastrofer

Naturkatastrofer är svåra att förutse, både vad gäller frekvens och omfattning. För Scantias egna affärsprocesser och för leverantörer som ligger i utsatta geografiska områden, eller där risken av andra skäl bedöms vara förhöjd, får risken för naturkatastrofer särskild uppmärksamhet vid såväl riskbedömningen som i Business Impact Analysis och kontinuitetsplaneringen. Naturkatastrofer utgör en viktig del av riskhanteringen på både nya och befintliga platser där Scania verkar.

Personal- och kompetensförsörjning

Med tekniskskiften följer också ett förändrat kompetensbehov. Scania behöver agera förebyggande och förutse kommande behov innan de uppstår.

För att fortsätta vara framgångsrikt är Scania beroende av att kunna locka till sig och rekrytera medarbetare med rätt kompetens, liksom att behålla, engagera och ställa om kompetensen i personalstyrkan, så att företaget kan bibehålla den kvalitet som krävs på produkter och tjänster. Några väsentliga risker ur personal- och kompetensförsörjningsperspektiv som kan påverka leveranserna är:

- Otillräcklig tillgång på rätt kompetens
- Brist på affärskritisk kompetens
- Felaktiga rekryteringar

Scania har strukturerade och väletablerade arbetsmetoder för nära samarbete med ett flertal universitet och högskolor, för att utbilda och rekrytera personer med spetskompetens. Scania driver ett gymnasium i Södertälje – Mälardalens Tekniska Gymnasium MTG – som erbjuder teknisk gymnasieutbildning av hög kvalitet med yrkes- eller högskoleinriktning.

Möjligheterna till utvecklings- och karriärmöjligheter inom företaget, kombinerat med individuella utvecklingsplaner, attraherar nya medarbetare och minskar risken att förlora kompetens till andra arbetsgivare.

För att minimera risken för felrekryteringar använder Scania enhetliga strukturer, gemensamma och samordnade metoder och verktyg för rekrytering samt tydliga kravprofiler för olika befattningar.

I nära samarbete med affärsverksamheten fortsätter Scania globala HR-funktionen att utveckla arbetet inom personalområdet för att säkra en affärsdriven kompetensförsörjning.

Genom att analysera viktiga jämförelsetal som frisknärvaro, medarbetarnöjdhet, index för mångfald och inkluderande, personalomsättning, åldersstruktur, medarbetarnöjdhet och utvecklingssamtal kan Scania bevaka trender och vid behov vidta riktade åtgärder.

Dataintegritet

Ett av Scantias kärnvärden är "Respekt för individen". Detta är utgångspunkten när Scania interagerar med en kund, en förare av våra fordon, en medarbetare i vår globala organisation eller en affärspartner/leverantör som bidrar till att vi kan leverera hållbara transportlösningar. Scantias organisation har en dataintegritetsfunktion som ger stöd och säkerställer att personlig information hanteras med integritet, respekt för privatlivet och i enlighet med gällande lagstiftning.

Informationsrisker

För Scania är det avgörande att ha rutiner som gör det möjligt att effektivt och tillförlitligt dela och bearbeta information, såväl inom företaget som med kunder, leverantörer och andra affärspartners. De huvudsakliga risker som kan påverka informationshanteringen är:

- Avbrott i kritiska informationssystem, oavsett orsak
- Strategisk eller annan känslig information avslöjas för obehöriga
- Strategisk eller annan känslig information ändras eller förvanskas, medvetet eller omedvetet

Scania har en central enhet för informations säkerhet som ansvarar för införande och uppföljning av Scantias policy för informations säkerhet. Chefer har som del av sitt normala ansvar att kontrollera och godkänna risknivån inom sitt ansvarsområde samt att se till att alla medarbetare är medvetna om sitt ansvar. Uppföljning sker såväl genom intern kontroll som genom tredje part, för att säkerställa att policyn efterlevs.

Hållbarhetsrisker

Med hållbarhetsrisker avses risker för negativa konsekvenser på miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik inom Scantias affärsverksamheter.

Riskbedömning och kontinuitetsplanering är en del av varje chefs ansvar och omfattar bland annat verksamhetsanpassad analys, planering och implementering, något som införts inom respektive affärsenhet.

Utbildning och övning sker med samtliga berörda medarbetare och tjänsteleverantörer inom Scantias anläggningar. Uppföljning sker genom kontrollsystem och rapporterings- och åtgärdsrutiner.

Scania har genomfört inventering och riskbedömning av byggnader samt mark- och grundvattenföroreningar vid samtliga produktionsanläggningar runt om i världen.

Vid behov har kompletterande undersökningar och nödvändiga åtgärder vidtagits i nära samarbete med lokala eller regionala myndigheter.

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

När Scania vill öka produktionen görs ansökan om nytt tillstånd för den berörda verksamheten. För vissa verksamheter krävs regelbunden omprövning av tillståndet.

Scania har antagit en standard för säkerhet, hälsa och miljö som innehåller 16 prioriterade områden. Inom Scantias 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 Scantias 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 Scania använder för att förbättra arbetet med att undvika eller minska risker både avseende arbetsmiljö och miljö.

Förvaltningsberättelse

Scanias arbete med hållbarhet, The Scania Way samt Scania Code of Practice sätter en naturlig grund för en etisk och ansvarsfull inställning hos ledning och medarbetare till Scanias roll i samhället. Under 2017 implementerade Scania en ny uppförandekod, synkroniserad med Volkswagen AG, som reflekterar Scanias ansvar som samhällsmedlem, affärspartner samt arbetsgivare.

Scania ställer samma krav oavsett var i världen vi verkar. Vi har ett ansvar att säkerställa att mänskliga rättigheter och anständiga arbetsvillkor upprätthålls, även i vår värdekedja. Vidare vägledning och stöd ges till de anställda genom manualer och utbildning. Särskilt fokus läggs på frågor som rör etik och mänskliga rättigheter i problematiska regioner och inom utsatta affärsområden.

Klimatförändringar, och de alltmer oförutsägbara och extrema väderförhållanden som förändringarna ger upphov till, 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 på ett effektivt sätt säkerställa kvaliteten. Scania arbetar nu med att samordna sin forskning och utveckling med TRATON, för att säkra tillgången till ny teknik och öka kostnadseffektiviteten.

På grund av den ständigt ökande komplexiteten och konkurrensen inom ny teknik finns en teknikrisk. Genom att Scania och Volkswagen Gruppen kombinerar sin kompetens och kunskap minskar denna risk.

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 och regler gällande koldioxiddeklaration för tunga fordon inom EU.

Andra viktiga förändringar är skärpta nationella utsläppsregler på flera av Scanias marknader.

Inom några år kommer också ny säkerhetslagstiftning med krav på flera avancerade förarassistanssystem.

EU:s reviderade ramverksdirektiv innebär att nya och hårdare krav på kontroll- och certifieringsprocesser införs de närmaste åren. För att uppfylla de nya kraven utnyttjar Scania sitt globala, moduluppbyggda produktprogram och anpassar tekniken i sin framtida produktportfölj.

Produktlanseringsrisker

Politiska beslut som syftar till 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 under hela utvecklingstiden för att säkerställa 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 analyser för att hantera denna typ av risker.

Produktansvar

Marknadsintroduktion av nya produkter kan innebära en ansvarsrisk, som Scania hanterar genom rutiner för utveckling, kontroll och validering. 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. När så är möjligt har Scania ett delat risktagande med våra leverantörer avseende produktåtagande, vilket minimerar den finansiella risken för Scania.

Försäkringsbara risker

Scania arbetar kontinuerligt med att identifiera, analysera och hantera 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 säkerställer en fortsatt 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.

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.

Exportkontroll

Alla enheter inom Scania bedriver affärsverksamheten i enlighet med nationella och internationella lagar och regler, liksom i enlighet med exportlagstiftning i alla relevanta jurisdiktioner och regimer där vi verkar.

Skatterisker

Scania och dess dotterföretag är föremål för ett antal taxeringsprocesser till följd av bolagets löpande verksamhet. För ytterligare information se not 2. Ingen av processerna bedöms kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scantias 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 Scantias Financial Services är tillgång till konkurrenskraftig finansiering kritiskt och till stor del beroende av Scantias 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 Scantias kreditbetyg skall begränsas till det högsta av (i) dess fristående kreditbetyg (ii) ett betyg motsvarandes en grad lägre än Volkswagens. Scantias 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 Scantias styrelse. Se vidare not 27.

STYRELSE



Andreas Renschler

Ordförande i styrelsen sedan 2015.

Född: 1958.

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

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

Relevant arbetserfarenhet:

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



Henrik Henriksson

Ledamot i styrelsen sedan 2016.

Född: 1970.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i styrelsen i Hexagon AB.

Relevant arbetserfarenhet:

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



Nina Macpherson

Ledamot i styrelsen sedan 2018.

Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1958.

Utbildning: Juristexamen (LL.M.).

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board och revisionskommittén i TRATON SE. Ledamot i styrelsen, Stockholms Handelskammare Skiljedomsinstitut (till 31 december 2018) och ledamot i Aktemarknadsnämnden.

Relevant arbetserfarenhet: Chief Legal Officer, sekreterare i styrelsen och Head of Group Function Legal Affairs på Ericsson. Tidigare befattningar inkluderar också privat praktik inom företags- och handelsrätt vid Rydin & Carlsten advokatfirma och bolagsjurist hos Salén Shipping Companies.



Markus S. Piëch

Ledamot i styrelsen sedan 2015.

Född: 1985.

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

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board of MAN Truck & Bus AG.

Relevant arbetserfarenhet:

Ledamot i Executive Board of Salzach Privatstiftung.



Stephanie Porsche-Schröder

Ledamot i styrelsen sedan 2017.
Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1978.

Utbildning: Diplomerad designer ("Diplom Designer").

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Board of MAN SE, MAN Truck & Bus AG och Italdesign-Giugiaro S.p.A.

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



Christian Schulz

Ledamot i styrelsen sedan 2018.
Ordförande i revisionskommittén.

Född: 1977.

Utbildning: Business & Administration.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Executive Board, TRATON SE och Navistar Inc. Corp.

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



Peter Wallenberg Jr

Ledamot i styrelsen sedan 2005.

Född: 1959.

Utbildning: MBA.

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

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom The Grand Hôtel Group sedan 1985. Olika styrelseuppdrag inom The Wallenberg Foundations.



Lisa Lorentzon

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

Född: 1982.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board of TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 2007.



Mari Carlquist

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

Född: 1969.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board of TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1987.



Michael Lyngsie

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

Född: 1977.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board of TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1993.



Mikael Johansson

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

Född: 1963.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania.

VERKSTÄLLANDE LEDNING



Henrik Henriksson
Ledamot i styrelsen.
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
från 2003.



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



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



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



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

* Från och med 1 mars 2019 efterträder Karin Rådström, Christian Levin. Han är från och med 1 februari 2019 ledamot i Executive Board of TRATON SE, med ansvar för Research & Development and Procurement.



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



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

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Nettoomsättning

Scaniakoncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 11,2 procent till MSEK 133 222 (119 759). Valutaeffekter hade en positiv påverkan på omsättningen med 3 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 13 procent. Omsättningen påverkades positivt av prisökningar och positiva valutaeffekter, vilket delvis motverkades av en mindre fördelaktig marknadsmix. Intäkter från försäljning av motorer ökade med 51 procent. Serviceintäkterna ökade med 12 procent och uppgick till MSEK 26 588 (23 735). Ökningen förklaras i huvudsak av volym- och prisökningar och positiva valutaeffekter.

Ränte- och hyresintäkter inom segmentet Financial Services ökade med 11,7 procent till följd av högre finansieringsvolym och positiva valutaeffekter vilket delvis motverkats av lägre räntemarginaler.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2018	2017
Lastbilar	85 231	75 226
Bussar	11 658	10 480
Motorer	2 769	1 830
Service	26 588	23 735
Begagnade fordon	7 726	7 085
Övrigt	4 843	3 970
Summa leveransvärde	138 815	122 326
Justering för hyresintäkter ¹	-5 593	-2 567
Fordon och tjänster, totalt	133 222	119 759
Financial Services	7 797	6 943
Eliminering ²	-3 893	-3 336
Scaniakoncernen totalt	137 126	123 366

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

2) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

Leveranser

Under 2018 levererade Scania 87 995 (82 472) lastbilar, en ökning med 6,7 procent. Leveranserna av bussar ökade med 2 procent och uppgick till 8 482 (8 305) enheter. Leverans av motorer ökade med 50,3 procent till 12 809 (8 521) enheter.

Levererade fordon	2018	2017
Fordon och tjänster		
Lastbilar	87 995	82 472
Bussar	8 482	8 305
Totalt nya fordon	96 477	90 777
Begagnade fordon	18 691	18 346
Motorer	12 809	8 521

Financial Services

Antal finansierade (nya under året)	2018	2017
Lastbilar	33 017	31 387
Bussar	967	962
Totalt nya fordon	33 984	32 349
Begagnade fordon	7 107	5 703
Nyfinansiering, MSEK	47 636	41 499
Portfölj, MSEK	89 166	77 028

Resultat

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 13 832 (12 434) under 2018. Rörelsemarginalen uppgick till 10,1 (10,1) procent.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 12 392 (11 160) under 2018. Högre fordonsleveranser och högre servicevolymerna tillsammans med positiva valutaeffekter hade en positiv påverkan på resultatet. Det motverkades delvis av högre produktions- och produktkostnader på grund av övergång till NTG och mindre fördelaktig marknadsmix.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 7 603 (6 681). Efter justering för aktivering med MSEK 1 996 (1 367) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 727 (455) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 6 334 (5 769).

Jämfört med helåret 2017 var den totala valutaeffekten positiv och uppgick till MSEK 2 678.

Rörelseresultatet för Financial Services ökade till MSEK 1 440 (1 274), vilket motsvarar 1,7 (1,8) procent av årets genomsnittsportfölj. Det förbättrade resultatet berodde i huvudsak på en större portfölj och positiva valutaeffekter vilket delvis motverkades av lägre marginaler. Kostnaderna för osäkra fordringar ökade under året.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2018 till 89 miljarder kronor, vilket är en ökning med 12,1 miljarder kronor sedan utgången av 2017. I lokala valutor ökade portföljen med 10,7 miljarder kronor, motsvarande 13,9 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2018	2017
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	12 392	11 160
Rörelsemarginal, %	9,3	9,3
Financial Services		
Rörelseresultat	1 440	1 274
Rörelsemarginal, % ¹	1,7	1,8
Rörelseresultat Scania-koncernen	13 832	12 434
Rörelseresultat, %	10,1	10,1
Resultat före skatt	13 319	12 082
Skatt	-3 585	-3 377
Årets resultat	9 734	8 705

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

Scanias finansnetto uppgick till MSEK -513 (-352) inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK 40 (44). Räntenettet uppgick till MSEK -338 (-373). Räntenettet påverkades positivt av lägre kostnader för upplåning på grund av lägre räntenivåer. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -215 (-23). I dessa ingick MSEK -44 (21) av värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 13 319 (12 082). Scania-koncernens skattekostnad för 2018 motsvarade 26,9 (28,0) procent av resultatet före skatt.

Årets resultat uppgick till MSEK 9 734 (8 705), motsvarande en nettomarginal på 7,1 (7,1) procent.

Kassaflöde

Kassaflödet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 3 665 (5 696).

Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 7 234 (5 904) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 1 996 (1 367). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2018 till MSEK 16 420 (17 058).

Kassaflödet för Financial Services uppgick till MSEK -11 073 (-7 215) beroende på en växande kundfinansieringsportfölj.

Finansiell ställning

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2018	2017
Soliditet, %	27,1	28,3
Soliditet, Fordon och tjänster, %	35,5	28,3
Soliditet, Financial Services, %	8,9	9,0
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % ²	24,1	24,4
Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och tjänster ³	-0,25	-0,29

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

3) Nettokassa (-) Nettoskuld (+).

Scania-koncernens egna kapital ökade under året med MSEK 4 440 och uppgick vid årets utgång till MSEK 54 359 (49 919). Årets resultat tillförde 9 734 (8 705). Eget kapital har minskat med MSEK -529 (-824) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK -716 (-337), avseende aktuariella vinster på pensionskuld och ökade med MSEK 44 på grund av verkligt värde justering på eget kapital instrument. Inflationsjustering i Argentina har haft en positiv effekt med MSEK 421.

Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till MSEK -9 (63). Innehav utan bestämmande inflytande minskade under året med MSEK -1. Utdelning till Scanias aktieägare under 2018 minskade eget kapital med MSEK 4 352.

Finansiella risker

Valutarisk

De största flödesvalutorna var euro, brittiska pund och norska kronor.

Enligt Scantias finanspolicy kan framtida kassaflöden säkras under en tidsperiod som tillåts variera mellan 0 till 12 månader. Löptid över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid utgången av 2018 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 2018 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

Ränterisk

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

Kreditrisk

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

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

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

Upplåning och finansieringsrisk

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

Scania CV ABs kreditbetyg av Standard & Poor's (S&P) 2017 var oförändrat och ligger kvar på BBB+ avseende lång upplåning, d.v.s. 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 återköpsåtaganden där Scania således har en restvärdeexponering. Det finns även en restvärdeexponering för korttidsuthyrda fordon med ett beräknat restvärde. Värdet på restvärdeexponeringen uppgick vid årsskiftet till MSEK 19 405 (16 502). Under år 2018 nytecknades cirka 11 700 (11 100) avtal med återköpsåtaganden, exklusive kontrakt för korttidsuthyrda fordon.

Serviceavtal

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

Antalet kontrakt ökade under 2018 med 40 800 kontrakt och uppgick vid årets slut till 248 800 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 2018 uppgick till MSEK 13 853 (0). Resultatet avser erhållen och anticiperad utdelning 2018 från det helägda dotterbolaget Scania CV AB.

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



FINANSIELLA RAPPORTER

Innehåll

Koncernens resultaträkningar	60
Koncernens balansräkningar	61
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	63
Koncernens kassaflödesanalyser	64
Koncernens noter	65
Not 1 Redovisningsprinciper	65
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	73
Not 3 Rapportering per segment	76
Not 4 Rörelsens kostnader	81
Not 5 Financial Services	81
Not 6 Finansiella intäkter och kostnader	82
Not 7 Skatt	83
Not 8 Avskrivningar	84
Not 9 Immateriella anläggningstillgångar	85
Not 10 Materiella anläggningstillgångar	87
Not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures	89
Not 12 Varulager	90
Not 13 Andra fordringar	90
Not 14 Eget kapital	91
Not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	92
Not 16 Övriga avsättningar	97
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	97
Not 18 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	98
Not 19 Leasingåtaganden	98
Not 20 Statliga stöd och bidrag	99
Not 21 Kassaflödesanalys	99
Not 22 Förvärvade/avytttrade verksamheter	100
Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda	100
Not 24 Transaktioner med närstående	101
Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare	102
Not 26 Arvoden och ersättningar till revisorer	103
Not 27 Finansiell riskhantering	103
Not 28 Finansiella instrument	111
Not 29 Aktier och andelar i dotterföretag	114
Not 30 Förändringar i finansiella rapporter 2018	117
Moderbolaget Scania AB, räkningar	123
Moderbolaget Scania AB, noter	124
Förslag till vinstdisposition	126
Revisionsberättelse	127
Nyckeltal	131
Definitioner	133
Flerårsöversikt	134

Koncernens resultaträkningar

Januari – december, MSEK	Not	2018	2017
Nettoomsättning	3	137 126	123 366
Kostnad för sålda varor och tjänster		-102 888	-92 095
Bruttoresultat		34 238	31 271
Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾		-6 334	-5 769
Försäljningskostnader		-11 996	-11 088
Administrationskostnader		-2 009	-1 899
Övriga rörelseintäkter		163	169
Övriga rörelsekostnader		-230	-250
Rörelseresultat	4, 5	13 832	12 434
Ränteintäkter		419	583
Räntekostnader		-757	-956
Andel av resultat i intressebolag och joint ventures	11	40	44
Övriga finansiella intäkter		378	171
Övriga finansiella kostnader		-593	-194
Summa finansiella intäkter och kostnader	6	-513	-352
Resultat före skatt		13 319	12 082
Skatt	7	-3 585	-3 377
Årets resultat		9 734	8 705
Övrigt totalresultat	14		
Poster som återförs till årets resultat			
Omräkningsdifferenser		-529	-824
Skatt hänförligt till poster som återförs till årets resultat		27	-1
		-502	-825
Poster som inte kommer att återföras till årets resultat			
Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner	15	-716	-337
Omvärderingsjustering		421	
Verkligt värde justering, egetkapital instrument		44	-
Skatt hänförligt till poster som inte kommer att återföras till årets resultat		-36	64
		-287	-273
Summa övrigt totalresultat		-789	-1 098
Årets totalresultat		8 945	7 607
Årets resultat hänförligt till:			
– Scantias aktieägare		9 733	8 708
– Innehav utan bestämmande inflytande		1	-3
Årets totalresultat hänförligt till:			
– Scantias aktieägare		8 943	7 612
– Innehav utan bestämmande inflytande		2	-5
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med	8	-8 451	-8 401

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 7 602 (6 682).

Koncernens balansräkningar

31 december, MSEK	Not	2018	2017
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	9	10 761	9 421
Materiella anläggningstillgångar	10	31 486	29 711
Uthyrningstillgångar	10	28 273	25 816
Andelar i intresseföretag och joint ventures	11	823	587
Långfristiga räntebärande fordringar	28	43 251	37 218
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	13, 28	1 861	1 488
Uppskjutna skattefordringar	7	4 826	3 901
Skattefordringar		234	376
Summa anläggningstillgångar		121 515	108 518
Omsättningstillgångar			
Varulager	12	25 804	21 589
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		716	555
Räntebärande fordringar	28	27 797	23 452
Icke räntebärande kundfordringar	28	9 071	9 024
Andra kortfristiga fordringar ¹⁾	13, 28	7 213	5 721
Summa kortfristiga fordringar		44 797	38 752
Kortfristiga placeringar	28	652	1 245
Likvida medel	28		
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		4 885	3 083
Kassa och bank		3 297	3 421
Summa likvida medel		8 182	6 504
Summa omsättningstillgångar		79 435	68 090
Summa tillgångar		200 950	176 608
¹⁾ Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:			
Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		274	239
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		564	377
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		372	474
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		976	781
Netto		-510	-639

Koncernens balansräkningar, forts

31 december, MSEK	Not	2018	2017
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		1 120	1 120
Reserver		-3 270	-2 767
Balanserat resultat		54 495	49 551
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		54 345	49 904
Innehav utan bestämmande inflytande		14	15
Summa eget kapital	14	54 359	49 919
Långfristiga skulder			
Långfristiga räntebärande skulder	28	42 950	39 869
Avsättningar för pensioner	15	10 439	9 346
Övriga långfristiga avsättningar	16	6 389	6 498
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	7 017	6 827
Uppskjutna skatteskulder	7	3 736	2 862
Andra långfristiga skulder ¹⁾		5 066	5 014
Summa långfristiga skulder		75 597	70 416
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga räntebärande skulder	28	29 922	18 822
Kortfristiga avsättningar	16	3 569	3 400
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	14 032	12 115
Förskott från kunder		1 124	1 199
Skulder till leverantörer	28	15 579	14 016
Skatteskulder		815	1 132
Andra kortfristiga skulder ¹⁾		5 953	5 589
Summa kortfristiga skulder		70 994	56 273
Summa eget kapital och skulder		200 950	176 608
Nettoskudsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK		64 548	51 581
Nettoskudsättningsgrad		1,19	1,03
Soliditet, %		27,1	28,3
Sysselsatt kapital, MSEK		138 180	118 595

Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen

I not 14 finns en beskrivning av koncernens eget kapital poster och information om bolagets aktier. Scania-koncernens eget kapital har förändrats på följande sätt (MSEK):

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

2017	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-1 944	41 116	42 292	20	42 312
Årets förändring av omräkningsreserv			-822	-	-822	-2	-824
Omvärdering av förmånsbestämda planer			-	-337	-337	-	-337
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			-1	64	63	-	63
Summa övrigt totalresultat			-823	-273	-1 096	-2	-1 098
Årets resultat			-	8 708	8 708	-3	8 705
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-2 767	49 551	49 904	15	49 919

Koncernens kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2018	2017
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt	21 a	13 319	12 082
Icke kassaflödespåverkande poster ¹⁾	21 b	9 427	8 946
Betald skatt		-3 887	-3 343
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		18 859	17 685
Förändring av rörelsekapital ²⁾			
Varulager		-4 308	-2 926
Fordringar		-1 935	-1 578
Finansiella fordringar, Financial Services	21 c	-9 909	-8 343
Fordon med återköpsåtaganden och uthyrningsverksamheten		-5 577	-5 057
Skulder till leverantörer		1 742	1 708
Andra skulder och avsättningar		990	2 934
Summa förändring av rörelsekapital		-18 997	-13 262
Kassaflöde från den löpande verksamheten		-138	4 423
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	21 d	2	-32
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar ³⁾	21 e	-7 272	-5 905
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-7 270	-5 937
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		-7 408	-1 514
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	21 f	13 513	705
Utdelning		-4 352	-
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		9 161	705
Årets kassaflöde		1 753	-809
Likvida medel vid årets början		6 504	7 634
Valutakursdifferens i likvida medel		-75	-321
Likvida medel vid årets slut	21 g	8 182	6 504
Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster		2018	2017
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		17 492	16 682
Förändring i rörelsekapital mm		-6 593	-5 082
Kassaflöde från den löpande verksamheten		10 899	11 600
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-7 234	-5 904
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		3 665	5 696

Från och med 2018 har förändringar genomförts i koncernens kassaflödesanalys i enlighet med Volkswagenkoncernens presentation av kassaflödet. Jämförelsesiffror för 2017 har justerats enligt nedan.

- 1) Avskrivningar för fordon med återköpsåtaganden är inkluderat med 4 368 MSEK, vilket tidigare var presenterat netto inom den löpande verksamheten. Avsättning för pensioner är inkluderat med 322 MSEK, vilket tidigare var presenterat under förändring i rörelsekapital.
- 2) För Fordon och tjänster; investeringar i fordon med återköpsåtaganden är inkluderat med -4 368 MSEK, vilket tidigare var presenterat netto inom den löpande verksamheten. Nettoinvesteringar i uthyrningsverksamheten är inkluderat med -689 MSEK, vilket tidigare var presenterat under investeringsverksamheten. Avsättning för pensioner har flyttats till icke kassaflödespåverkande poster med -322 MSEK. För Financial Services; nettoinvesteringar i kreditportfölj mm är inkluderat, vilket tidigare var presenterat inom investeringsverksamheten.
- 3) För Fordon och tjänster; nettoinvesteringar i uthyrningsverksamheten har flyttats till förändring i rörelsekapital med 689 MSEK. För Financial Services; nettoinvesteringar i kreditportfölj mm har flyttats till förändring i rörelsekapital.

Koncernens noter

NOT 1 Redovisningsprinciper

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

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med International Financial Reporting Standards (IFRS) utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) samt tolkningsuttalanden från IFRS Interpretations Committee (IFRS IC) såsom de har antagits av EU. Vidare har rekommendationen RFR 1 Kompletterande redovisningsregler för koncerner från Rådet för finansiell rapportering tillämpats. Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet "Moderbolagets redovisningsprinciper". Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor och de finansiella rapporterna presenteras i svenska kronor. Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder vilka värderas till verkligt värde. Finansiella tillgångar och skulder som värderas till verkligt värde är i huvudsak derivatinstrument. Att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS kräver att företagsledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciperna och redovisade belopp i de finansiella rapporterna. Verkligt utfall kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar. Bedömningar gjorda av företagsledningen som har en betydande inverkan på de finansiella rapporterna och gjorda uppskattningar som kan medföra väsentliga justeringar beskrivs närmare i not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar. Uppskattningar och antaganden ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen görs om ändringen endast påverkat denna period, eller i den period ändringen görs och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder. Nedan angivna principer har tillämpats konsekvent på samtliga perioder om inte annat framgår nedan. Koncernens redovisningsprinciper har vidare konsekvent tillämpats av koncernens företag, vad avser intresseföretag och joint ventures vid behov genom anpassning till koncernens principer.

Ändrade redovisningsprinciper

Nya redovisningsstandarder

Från och med räkenskapsåret 2018 tillämpar koncernen IFRS 9 Finansiella instrument och IFRS 15 Intäkter från kontrakt med kunder. Se not 30.

IFRS 9 Financial Instruments har ersatt IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering från 1 januari 2018. IFRS 9 skiljer sig åt jämfört med IAS 39 avseende klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder, nedskrivning av finansiella instrument och säkringsredovisning. Effekten av IFRS 9 på Scania hänförs till nedskrivningsmodellen och kravet att beakta förväntade kreditförluster vid beräkningen av förlustreserveringar. Scania har valt att tillämpa IFRS 9 retroaktivt utan omräkning av jämförelsesiffror. Effekten vid övergången den 1 januari 2018 är hänförlig till nedskrivningsmodellen och uppgår till MSEK 150 netto beaktat uppskjuten skatt, och har redovisats i eget kapital.

IFRS 15 Intäkter från kontrakt med kunder tillämpas från 1 januari 2018 och har ersatt befintliga intäktsstandarder och tolkningar. Huvudprincipen i IFRS 15 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. Övergången till IFRS 15 har gjorts retroaktivt enligt den "modifierade metoden" som innebär att jämförelsesiffror inte har räknats om. Scantias tidigare tillämpade principer avseende intäktsredovisning var i enlighet med IFRS 15 och Scania har därför ingen effekt av övergången till IFRS 15.

Övriga nya och omarbetade IFRS standarder och tolkningar med tillämpning från den 1 januari 2018 har inte medfört några väsentliga effekter på Scantias finansiella rapporter.

Övriga förändringar

Från och med räkenskapsåret 2018 har koncernen anpassat presentationen av försäljning med återköpsåtagande till Volkswagenkoncernens presentation av försäljning av fordon med återköpsåtaganden. Förändringen har endast inneburit omklassificeringar i balansräkningen. Effekten på koncernredovisningen är oväsentlig medan effekten avseende interna försäljningar med återköpsåtaganden mellan segmenten Fordon och Service och Financial Services i segmenten är större. Den nya redovisningsprincipen har tillämpats retroaktivt vilket innebär att jämförelsesiffror har justerats. Se not 30.

Från och med räkenskapsåret 2018 har resultaträkningens utformning ändrats till följd av en anpassning till Volkswagenkoncernens utformning. Se not 30.

Från och med januari 2018 har vissa omklassificeringar gjorts avseende presentationen i resultaträkningen. Detta till följd av en anpassning till Volkswagenkoncernens presentation av olika kostnader. Omklassificeringarna har gjorts retroaktivt vilket innebär att jämförelsesiffror har justerats. Se not 30.

Under 2018 definierades Argentina som ett höginflationsland och Scantias dotterbolag i Argentina har därför inflationsjusterat de icke monetära tillgångarna. Inflationsjusteringen beräknades utifrån KPI Konsumentpris index med kursen 184,13 per den 31 december 2018. Den ackumulerade effekten,

Koncernens noter, forts.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

netto efter skatt, om MSEK 309 har redovisats som en justeringseffekt i övrigt totalresultat. Jämförelsesiffor i Scania-koncernens finansiella rapporter har inte justerats eftersom dessa har presenteras i en stabil valuta. Från 1 januari 2019 har Scantias dotterbolag i Argentina bytt funktionell valuta till USD, vilket innebär att de icke monetära tillgångarna inte längre kommer att inflationsjusteras från det datumet.

Tillämpning av redovisningsprinciper

Koncernredovisning

Koncernredovisningen omfattar Scania AB med samtliga dotterföretag. Med dotterföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, innehar mer än 50 procent av aktiernas röstvärde eller på annat sätt har ett bestämmande inflytande. Koncernen har ett bestämmande inflytande när den exponeras för eller har rätt till rörlig avkastning från sitt innehav i företaget och har möjlighet att påverka avkastningen genom sitt inflytande i företaget. Koncernens sammansättning framgår av not 29. Dotterföretag redovisas enligt förvärvsmetoden. Metoden innebär att förvärv av ett dotterföretag betraktas som en transaktion varigenom koncernen indirekt förvärvar dotterföretagets tillgångar och övertar dess skulder. I förvärvsanalysen fastställs det verkliga värdet på förvärvs-dagen av förvärvade identifierbara tillgångar, övertagna skulder och eventalförpliktelser samt eventuella innehav utan bestämmande inflytande. Den överförda ersättningen vid förvärv av dotterföretag utgörs av de verkliga värdena per överlåtelsedagen för erlagda tillgångar, uppkomna skulder till tidigare ägare och emitterade egetkapitalinstrument som lämnats som vederlag i utbyte mot de förvärvade nettotillgångarna. Transaktionskostnader som är direkt hänförliga till förvärvet redovisas direkt i resultaträkningen i takt med att de uppstår.

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

Vid rörelseförvärv där överförd ersättning, eventuellt innehav utan bestämmande inflytande och verkligt värde på tidigare ägd andel (vid stegvisa förvärv) överstiger verkligt värde av identifierbara förvärvade tillgångar, övertagna skulder och eventalförpliktelser, redovisas skillnaden som goodwill. När skillnaden är negativ redovisas denna direkt mot resultaträkningen. Endast resultat uppkomna efter förvärvstidpunkten ingår i koncernens egna kapital. Avyttrade företag ingår i koncernen till den tidpunkt då det bestämmande inflytandet upphör. Koncerninterna fordringar och skulder, intäkter eller kostnader och realiserade vinster eller förluster som uppkommer från koncerninterna transaktioner mellan koncernföretag, elimineras i sin helhet vid upprättandet av koncernredovisningen. Orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures

elimineras till den del som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns något nedskrivningsbehov. Innehav utan bestämmande inflytande, dvs eget kapital i ett 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 valutan med transaktionsdagens valutakurs. Monetära fordringar och skulder i utländsk valuta omräknas till balansdagens kurs och valutakursdifferenser som uppkommer redovisas i resultaträkningen. Icke-monetära poster redovisas till historiska anskaffningsvärden med transaktionsdagens valutakurs.

Vid upprättande av koncernens bokslut omräknas de utländska dotterföretagens resultat- och balansräkningar till koncernens rapporteringsvaluta svenska kronor. Samtliga poster i resultaträkningen för utländska dotterföretag omräknas med de genomsnittliga valutakurserna under året (medelkurser). Samtliga poster i balansräkningen omräknas med valutakurserna på balansdagen. De omräkningsdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska 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 företagets nettoinvestering i utlandsverksamheten. Valutakursdifferenser på sådana monetära poster som utgör en del av ett företags nettoinvestering (utvidgad investering) redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital.

Balansräkning – klassificeringar

Scanias verksamhetscykel, det vill säga den tid som förflyter från anskaffning av material till dess att likvid för levererade varor erhålls, understiger tolv månader, vilket innebär att rörelserelaterade poster klassificeras som omsättnings-tillgångar respektive kortfristiga skulder om dessa förväntas bli realiserade/reglerade inom tolv månader räknat från balansdagen. Likvida medel klassificeras som omsättnings-

tillgångar 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.

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.

Försäljningstransaktioner som inkluderar återköpsåtaganden 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, vilka skrivs av separat. Maskiner och inventarier samt uthyrningstillgångar har nyttjandeperioder på 3–15 år. Byggnader har nyttjandeperioder på 20–50 år. Mark skrivs inte av.

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

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

Immateriella anläggningstillgångar

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

Goodwill

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

Aktiverade utgifter för produktutveckling

Scanias forsknings- och utvecklingsaktiviteter delas upp i två faser, konceptutveckling och produktutveckling. Utgifter under konceptutvecklingsfasen kostnadsförs när de uppstår. Utgifter under produktutvecklingsfasen aktiveras från och med tidpunkten då utgifterna sannolikt kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar, vilket innebär att det är tekniskt möjligt att färdigställa den immateriella tillgången, företaget har för avsikt och förutsättningar att färdigställa den och använda eller sälja den, det finns adekvata resurser för att fullfölja utveckling och försäljning samt att kvarstående utgifter kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Nedskrivningsprövning sker årligen för produktutvecklingsprojekt som ännu ej tagits i bruk enligt de principer som anges nedan. Avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling påbörjas när tillgången tas i bruk och sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod. För aktiverade utgifter avseende produktutveckling bedöms nyttjandeperioden uppgå till mellan 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 provas årligen för att bedöma om det finns indikation på nedskrivningsbehov. Detta inkluderar immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod, vilka i sin helhet avser goodwill. För goodwill samt immateriella tillgångar som ännu inte tagits i bruk beräknas återvinningsvärdet årligen oavsett om det finns en indikation på nedskrivningsbehov eller inte.

Koncernens noter, forts

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Varulager

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

Finansiella instrument

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

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

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

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

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

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

Finansiella tillgångar

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

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

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

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

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

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

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.

Upplupet anskaffningsvärde och effektivräntemetoden

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

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

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

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

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

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

Nedskrivning av finansiella tillgångar

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

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

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

En finansiell tillgång anses kreditförsämrade om det har inträffat en eller flera händelser som har en negativ inverkan på de uppskattade framtida kassaflödena, såsom ett fallissemang.

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

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

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

Finansiella skulder och egetkapitalinstrument

Klassificering som skuld eller eget kapital

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

Egetkapitalinstrument

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

Finansiella skulder

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

Derivatinstrument

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

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

Koncernens noter, forts.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Avsättningar

Avsättningar redovisas om ett åtagande, legalt eller informellt, föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet kan uppskattas tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på garantivillkor och bedömt kvalitetsläge. Avsättningar relaterade till serviceavtal avser förväntade framtida oundvikliga kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. För avsättningar avseende pensioner se beskrivning av Ersättningar till anställda nedan, samt i not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. För avsättning avseende skatter, se Skatter nedan.

Skatter

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

Ersättningar till anställda

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

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

Förmånsbestämda planer är alla planer som inte klassificeras som avgiftsbestämda. Dessa beräknas enligt den så kallade "Projected Unit Credit method" med syfte att fastställa nuvärdet av förpliktelserna för respektive plan. Beräkningar utförs och baseras på de aktuariella antaganden som fastställts i anslutning till bokslutstillfället. Förpliktelserna värderas till nuvärdet av förväntade utbetalningar med

beaktande av inflation, förväntade framtida löneökningar och med en diskonteringsränta som motsvarar räntan på förstklassiga företags- eller statsobligationer med en återstående löptid som motsvarar aktuella åtaganden.

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

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

Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen. Se även not 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

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

Försäljningskostnader

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

Administrationskostnader

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

Finansiella intäkter och kostnader

Med ränteintäkter avses intäkter på finansiella placeringar och pensionstillgångar. I övriga finansiella intäkter ingår vinster som uppkommer vid värderingen av derivat som inte omfattas av säkringsredovisning (se avsnitt om finansiella instrument) och valutakursvinster hänförliga till finansiella poster. Med räntekostnader avses kostnader hänförliga till lån, pensionsskuld samt värdeförändring av derivat för lånesäkringar. I övriga finansiella kostnader ingår löpande bankavgifter, förluster som uppkommer vid värderingen av derivat som inte omfattas av säkringsredovisning samt valutakursförluster hänförliga till finansiella poster.

Resultaträkning – värderingsprinciper

Intäktsredovisning

Koncernen redovisar intäkter från följande huvudkällor:

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

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

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

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

Försäljning av varor

Koncernen säljer nya lastbilar, bussar och motorer samt begagnade fordon. I en transaktion där koncernen levererar ett fordon med återköpsåtagande överförs inte kontrollen till kunden och ingen intäkt redovisas vid leverans. I stället redovisas en sådan transaktion som operationell leasing. Vid en transaktion där kunden har ett alternativ som ger kunden rätt att kräva att koncernen återköper fordonet redovisas ingen intäkt eftersom en sådan transaktion redovisas som leasing.

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

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

Utförande av tjänsteuppdrag

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

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

Financial Services

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

Övrigt

Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor.

Statliga bidrag inklusive stöd från EU

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

Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

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.

Koncernens noter, forts.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Ändrade redovisningsprinciper kommande år

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2019 och senare har inte förtidstillämpats. Nedanstående nya standarder och ändringar har ännu ej börjat tillämpas.

IFRS 16 Leases – Från 1 januari 2019 har IFRS 16 ersatt IAS 17 Leasingavtal samt tillhörande tolkningar IFRIC 4, SIC-15 och SIC-27. Standarden kräver att tillgångar och skulder hänförliga till alla leasingavtal, med undantag för leasingavtal med underliggande tillgångar uppgående till låga värden samt korta leasingavtal, 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.

Scaniakoncernen har valt att tillämpa den modifierade retroaktiva övergångsmetoden vid förstagångs tillämpningen av IFRS 16. Det innebär att vid övergången den 1 januari 2019 har nyttjanderättstillgångar och motsvarande leasingkulder redovisats med samma belopp motsvarande en ökning av balansomslutningen med cirka 2 %. Ökningen av finansiella skulder har en negativ inverkan på Scaniakoncernens nettolikviditet, dock uppstår ingen effekt på eget kapital. Till skillnad mot tidigare tillämpade principer där kostnader för operationella leasingavtal ingick rörelseresultatet redovisas enligt IFRS 16 endast avskrivningar på nyttjanderättstillgångarna i rörelseresultatet. Räntekostnader avseende leasingkulden redovisas i det finansiella resultatet. Baserat på befintliga hyreskontrakten den 1 januari 2019 förväntas endast en oväsentlig förbättring av rörelseresultatet. Den förändrade redovisningen av kostnader från operationella leasingavtal i kassaflödesanalysen resulterar i en mindre förbättring av kassaflödet från den löpande verksamheten och en motsvarande försämring av kassaflödet från finansieringsverksamheten.

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

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2019 eller senare bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på Scantias redovisning.

Moderbolaget

Moderbolagets redovisningsprinciper

Moderbolaget har upprättat sin årsredovisning enligt årsredovisningslagen och Rådet för finansiell rapporteringsrekommendation 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 IFRS 9 Finansiella instrument utan tillämpar en metod med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt årsredovisningslagen.

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

Dotterföretag

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

Anteciperade utdelningar

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

Skatter

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

Koncernbidrag

Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

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

Transaktioner bestående av flera komponenter

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

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

Avsättning för garantiåtaganden

Scantias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av en ettårig så kallad fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer. För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning -vid beslutstillfället. Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Produktgarantier som innebär att sålda produkter uppfyller överenskomna specifikationer kan inte köpas separat och gäller alla fordon. De redovisas därför i enlighet med IAS 37 Avsättningar, eventalförpliktelser och eventualtillgångar.

Scantias produktåtagande framgår av not 16 Övriga avsättningar och uppgick per 31 december till MSEK 1 575 (1 747).

Återköpsåtaganden

Scania levererar cirka 13 procent av sina fordon med återköpsåtaganden. Dessa redovisas som operationella leasingavtal, vilket medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat över åtagandets löptid.

I transaktioner där kunderna har alternativet att kräva att Scania återköper det sålda fordonet är det Scantias uppfattning att dessa transaktioner ska redovisas som leasing. Baserat på avtalet och relationen med kunden har det historiskt visat sig att kunden har ett ekonomiskt incitament att utnyttja ett sådant alternativ, varvid det nästan alltid utnyttjas.

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

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

Vid utgången av året uppgick åtaganden avseende återköp till MSEK 19 405 (16 502).

Kreditrisker

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 89 166 (77 028). I allt väsentligt har Scania säkerhet i form av återtaganderätt i det underliggande fordonet. I de fall marknadsvärdet på säkerheten ej täcker exponeringen mot kund, och kunden har problem att fullfölja sina kontrakterade betalningar, har Scania en förlustrisk.

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

Koncernens noter, forts.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar, forts.

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

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

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

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

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

Principer för bortskrivning

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

Reserven för osäkra fordringar i verksamheten Financial Services uppgick per 31 december till MSEK 1 199 (954). Se vidare Kreditrisk under not 27 Finansiell riskhantering.

Immateriella tillgångar

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

Försäljningsutvecklingen av Scantias produkter bedöms långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på respektive marknad (BNP), vilken har bedömts till 2 procent (2 procent). Relationen intäkt/kostnad, dvs marginal, för såväl fordon som service bibehålls konstant över tiden jämfört med senast kända nivå. Vid diskontering till nuvärde används Scantias genomsnittliga kapitalkostnad, för närvarande 10 procent (10 procent) före skatt.

Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias goodwill uppgick per 31 december till MSEK 1 358 (1 341). Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan nedskrivningsbehov uppstår.

Scantias utvecklingsutgifter aktiveras i den fas av produktutvecklingen där beslut tas om framtida produktions- och marknadsintroduktion. Vid denna tidpunkt finns en framtida prognostiserad intäkt samt motsvarande produktionskostnad. I de fall framtida volymer eller pris- och kostnadsutveckling negativt avviker från förkalkyl kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias aktiverade utvecklingsutgifter uppgick per 31 december till MSEK 8 790 (7 525).

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 2,5 procent (2,75) använts. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31 december till MSEK 873 (948), 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.

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

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

Skattemässiga risker

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

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

Koncernens noter, forts

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment

Scanias verksamhet delas in i två olika rörelsesegment vilket är baserat på hur styrelse och företagsledning följer upp verksamheten. Uppföljning sker av resultat och ställning för respektive segment av styrelsen och företagsledning vilket utgör grunden för beslutsfattande och allokering av resurser. Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt motorer inklusive de tjänster som sammanhänger med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter varför resultatuppföljning sker aggregerat. Vidare är fordon och tjänster inordnade under gemensamma ansvarsområden. Rörelsesegmentet Financial Services omfattar finansiella lösningar till Scanias kunder såsom lånefinansiering, leasingkontrakt och försäkringslösningar.

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

Resultaträkning

Januari – December	2018	2017
Fordon och tjänster		
Intäkter	133 222	119 759
Kostnad sålda varor	-101 782	-90 944
Bruttoresultat	31 440	28 815
Forsknings- och utvecklingskostnader	-6 334	-5 769
Försäljningskostnader	-10 705	-9 987
Administrationskostnader	-2 009	-1 899
Rörelseresultat	12 392	11 160
Ränteintäkter	419	583
Räntekostnader	-757	-956
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	40	44
Utdelningar inom segment	241	434
Övriga finansiella intäkter	378	171
Övriga finansiella kostnader	-593	-194
Summa finansiella intäkter och kostnader	-272	82
Resultat före skatt	12 120	11 242
Skatt	-3 170	-3 084
Periodens resultat	8 950	8 158
Financial Services		
Ränte- och hyresintäkter	7 521	6 731
Försäkringskommission	276	212
Räntor och förutbetalda kostnader	-4 999	-4 487
Räntenetto och försäkringskommission	2 798	2 456
Andra intäkter	163	169
Andra kostnader	-230	-250
Bruttoresultat	2 731	2 375
Försäljnings- och administrationskostnader	-1 110	-996
Kreditförluster, konstaterade och befarade	-181	-105
Rörelseresultat	1 440	1 274
Resultat före skatt	1 440	1 274
Skatt	-415	-293
Periodens resultat	1 025	981

Avstämning av segment till Scaniakoncernen

Januari – December	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Intäkter	133 222	119 759	7 797	6 943	-3 893	-3 336	137 126	123 366
Kostnader för sålda varor och tjänster	-101 782	-90 944	-4 999	-4 487	3 893	3 336	-102 888	-92 095
Bruttoresultat	31 440	28 815	2 798	2 456			34 238	31 271
Forsknings- och utvecklingskostnader	-6 334	-5 769	-	-	-	-	-6 334	-5 769
Försäljningskostnader	-10 705	-9 987	-1 291	-1 101	-	-	-11 996	-11 088
Administrativa kostnader	-2 009	-1 899	-	-	-	-	-2 009	-1 899
Övriga rörelseintäkter	-	-	163	169	-	-	163	169
Övriga rörelsekostnader	-	-	-230	-250	-	-	-230	-250
Rörelseresultat	12 392	11 160	1 440	1 274			13 832	12 434
Ränteintäkter	419	583	-	-			419	583
Räntekostnader	-757	-956	-	-			-757	-956
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	40	44	-	-			40	44
Utdelningar inom segment	241	434	-	-	-241	-434	0	0
Övriga finansiella intäkter	378	171	-	-			378	171
Övriga finansiella kostnader	-593	-194	-	-			-593	-194
Summa finansnetto	-272	82	-	-	-241	-434	-513	-352
Resultat före skatt	12 120	11 242	1 440	1 274	-241	-434	13 319	12 082
Skatt	-3 170	-3 084	-415	-293			-3 585	-3 377
Periodens resultat	8 950	8 158	1 025	981	-241	-434	9 734	8 705
Avskrivning ingår i rörelseresultatet med	-8 411	-8 375	-40	-26	-	-	-8 451	-8 401

Kassaflödesanalys per segment

	Fordon och tjänster		Financial Services		Scaniakoncernen	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital	17 492	16 682	1 367	1 003	18 859	17 685
Förändring i rörelsekapital m.m.	-6 593	-5 082	-12 404	-8 180	-18 997	-13 262
Kassaflöde från den löpande verksamheten	10 899	11 600	-11 037	-7 177	-138	4 423
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-7 234	-5 904	-36	-33	-7 270	-5 937
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	3 665	5 696	-11 073	-7 210	-7 408	-1 514

Koncernens noter, forts

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment, forts.

Balansräkningar	Fordon och tjänster		Financial Services		Elimineringar		Scaniakoncernen	
31 December	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Tillgångar								
Immateriella anläggningstillgångar	10 729	9 391	32	30	–	–	10 761	9 421
Materiella anläggningstillgångar	31 371	29 601	115	110	0	–	31 486	29 711
Uthyrningstillgångar	28 237	25 816	36	0	0	–	28 273	25 816
Andelar i intresseföretag och joint ventures	4 448	4 044	0	0	–3 625	–3 457	823	587
Räntebärande fordringar, långfristiga	–15	64	50 585	44 122	–7 319	–6 968	43 251	37 218
Andra fordringar, långfristiga	6 521	5 211	4 873	5 082	–4 473	–4 528	6 921	5 765
Varulager	25 804	21 589	0	0	–	–	25 804	21 589
Räntebärande fordringar, kortfristiga	182	243	31 093	26 016	–3 478	–2 807	27 797	23 452
Andra fordringar, kortfristiga	15 275	14 926	5 577	4 053	–3 852	–3 679	17 000	15 300
Kortfristiga placeringar och likvida medel	16 930	17 697	1 513	1 100	–9 609	–11 048	8 834	7 749
Summa tillgångar	139 482	128 582	93 824	80 513	–32 356	–32 487	200 950	176 608
Eget kapital och skulder								
Eget kapital	49 495	46 115	8 360	7 261	–3 496	–3 457	54 359	49 919
Räntebärande skulder	0	0	82 481	69 739	–9 609	–11 048	72 872	58 691
Avsättningar för pensioner	10 359	9 275	80	71	–	–	10 439	9 346
Övriga långfristiga avsättningar	6 380	6 496	9	2	–	–	6 389	6 498
Andra skulder, långfristiga	26 960	25 402	712	797	–11 853	–11 496	15 819	14 703
Kortfristiga avsättningar	3 476	3 336	93	64	–	–	3 569	3 400
Andra skulder, kortfristiga	42 812	37 958	2 089	2 579	–7 398	–6 486	37 503	34 051
Summa eget kapital och skulder	139 482	128 582	93 824	80 513	–32 356	–32 487	200 950	176 608
Periodens bruttoinvesteringar i								
– Immateriella anläggningstillgångar	2 107	1 567	11	8	–	–	2 118	1 576
– Materiella anläggningstillgångar	5 008	4 188	26	18	–	–	5 034	4 206
– Uthyrningstillgångar	11 884	12 219	30	0	–	–	11 914	12 219

Produkter och tjänster		
Fordon och tjänster	2018	2017
Lastbilar ¹⁾	85 231	75 226
Bussar ²⁾	11 658	10 480
Motorer	2 769	1 830
Service	26 588	23 735
Begagnade fordon ³⁾	7 726	7 085
Övrigt	4 843	3 970
Summa leveransvärde	138 815	122 326
Justering för hyresintäkter ⁴⁾	-5 593	-2 567
Nettoomsättning Fordon och tjänster	133 222	119 759
Financial Services	7 797	6 943
Eliminering ⁵⁾	-3 893	-3 336
Intäkter från externa kunder	137 126	123 366

1) Varav MSEK 5 665 avser leasingintäkter 2018.

2) Varav MSEK 718 avser leasingintäkter 2018.

3) Varav MSEK 163 avser leasingintäkter 2018.

4) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -4 549 (-1 812) och nya bussar MSEK -662 (-464). Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.

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

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

MSEK	2018
Förväntad tidpunkt för intäktsredovisning	
Inom ett år	40 838
1-5 år	14 054

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

Koncernens noter, forts

NOT 3 Rapportering per rörelsessegment, forts.

Geografiska områden

MSEK	Europa		Eurasien		Asien		Amerika ³⁾		Afrika & Oceanien		Summa	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Fordon och tjänster												
Nettoomsättning, januari – december ^{1), 4)}	84 113	74 362	8 393	6 637	14 759	16 552	16 511	13 596	9 446	8 612	133 222	119 759
Tillgångar, 31 december ²⁾	117 950	103 538	1 165	1 112	2 704	3 227	15 280	18 568	2 383	2 137	139 482	128 582
Bruttoinvesteringar ²⁾	5 843	4 392	35	45	141	114	1 054	1 154	42	50	7 115	5 755
Anläggningstillgångar ⁵⁾	70 134	61 579	475	686	1 177	1 615	8 118	9 047	1 387	1 200	81 291	74 127
Financial Services												
Intäkter, januari – december ^{1), 6)}	5 743	5 220	613	450	182	165	798	692	461	416	7 797	6 943
Tillgångar, 31 december ²⁾	72 117	61 847	4 514	3 586	3 369	2 808	9 747	8 344	4 077	3 928	93 824	80 513
Nyfinansiering till kunder	34 915	30 852	3 841	3 166	1 560	1 446	4 612	3 765	2 708	2 270	47 636	41 499
Anläggningstillgångar ⁷⁾	42 972	39 618	2 521	1 574	2 280	1 696	5 632	4 231	2 236	2 225	55 641	49 344

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

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

3) Avser i huvudsak Latinamerika.

4) Varav Sverige 6 847 (6 591).

5) Varav Sverige 27 565 (24 873).

6) Varav Sverige 256 (217).

7) Varav Sverige 4 554 (4 062).

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

NOT 4 Rörelsens kostnader

Scaniakoncernen	2018	2017
Kostnad för sålda varor		
Varukostnader	65 457	58 639
Personal	20 491	18 027
Avskrivningar ¹⁾	7 095	7 310
Övrigt	9 845	8 119
Summa	102 888	92 095

1) varav nedskrivning MSEK 145 (4).

Forsknings- och utvecklingskostnader

Personal	2 434	1 989
Avskrivningar	964	742
Övrigt ¹⁾	2 936	3 038
Summa	6 334	5 769

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Försäljningskostnader

Personal	6 856	6 522
Avskrivningar ¹⁾	376	331
Övrigt	4 764	4 235
Summa	11 996	11 088

1) varav nedskrivning MSEK 0 (0).

Administrationskostnader

Personal	1 283	1 238
Avskrivningar	17	18
Övrigt	709	643
Summa	2 009	1 899

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

NOT 5 Financial Services

Financial Services erbjuder olika former av finansieringslösningar med löptider på vanligtvis 3–5 år där fordonet lämnas som underliggande säkerhet. Marknadsmässiga villkor samt civilrättsliga och skattemässiga regler i respektive land styr ofta vilken finansieringslösning som erbjuds. Huvudsakligen utgörs finansieringen av finansiell leasing där äganderätten för fordonet kvarstår hos Scania under leasingperioden men väsentliga risker och förmåner har övergått till leasetagaren. I de fall avbetalningskontrakt erbjuds övergå 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.

	2018	2017
Ränteintäkter	3 371	2 924
Hysesintäkter	4 150	3 807
Hyeskostnader	-3 638	-3 291
Räntekostnader	-1 361	-1 196
Försäkringskommission	276	212
Ränteöverskott och försäkringskommission	2 798	2 456
Andra intäkter och kostnader	-67	-81
Bruttoresultat	2 731	2 375
Försäljnings- och administrationskostnader	-1 110	-996
Kreditförluster konstaterade och befarade ¹⁾	-181	-105
Rörelseresultat	1 440	1 274

1) Kostnaderna motsvarar 0,22 procent (0,14) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)

	2018	2017
Vid årets början	16 665	16 715
Tillkommande kontrakt	8 775	7 636
Förutbetalda leasingkostnader	-3 638	-3 291
Avslutade kontrakt	-3 967	-4 739
Förändring värdegräning, IFRS 9 övergång	-125	-
Förändring av värdegräning	-43	3
Valutakursdifferenser	591	341
Redovisat värde vid årets slut²⁾	18 258	16 665

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering avseende uppskjuten vinst om MSEK 2 652 (2 412).

Koncernens noter, forts

NOT 5 Financial Services, forts.

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2018	2016
Vid årets början	60 363	51 220
Tillkommande fordringar	38 861	33 863
Amortering/avslutade kontrakt	-29 079	-24 751
Förändring värdereglering, övergång IFRS 9	-21	-
Förändring av värdereglering	-56	-44
Valutakursdifferenser	840	75
Redovisat värde vid årets slut	70 908	60 363
Summa fordringar och utyrningstillgångar³⁾	89 166	77 028

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 162 000 (146 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2018	2016
Forordningar avseende framtida minimileaseavgifter	44 526	39 214
Avgår belopp för:		
Reserv för osäkra fordringar	-608	-629
Beräknad ränta	-3 169	-2 817
Nettoinvestering⁴⁾	40 749	35 768

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

Framtida minimileaseavgifter ⁵⁾	Operationell leasing	Finansiell leasing
2019	3 596	16 257
2020-2023	5 146	27 631
2024 och därefter	79	638
Summa	8 821	44 526

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

	2018	2017
Ränteintäkter		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	177	325
Derivat ¹⁾	242	258
Summa ränteintäkter	419	583
Räntekostnader		
Upplåning	-441	-668
Derivat ¹⁾	-849	-686
Summa upplåning och derivat	-1 290	-1 354
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services ²⁾	799	660
Pensionsskuld	-266	-262
Summa räntekostnader	-757	-956
Summa räntenetto	-338	-373
Andel av resultat av intresseföretag och joint ventures	40	44
Övriga finansiella intäkter ³⁾	378	171
Övriga finansiella kostnader ³⁾	-593	-194
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	-215	-23
Finansiella intäkter och kostnader, netto	-513	-352

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 -44 (21), samt valutakursdifferenser och realiserade/realiserade vinster om MSEK 20 661 (4 993) och realiserade/realiserade förluster om MSEK 20 689 (4 997) hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader.

NOT 7 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2018	2017
Aktuell skatt ¹⁾	-3 662	-2 979
Uppskjuten skatt	77	-398
Summa	-3 585	-3 377
1) Varav betald skatt:	-3 887	-3 343

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2018	2017
Skatt avseende temporära skillnader	-117	-162
Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler ²⁾	154	24
Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	168	25
Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	0	-167
Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	-130	-100
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	2	-18
Summa	77	-398

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Sverige (år 2018) och Tyskland (år 2017).

Avstämning av effektiv skatt	2018		2017	
	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	13 319		12 082	-
Skatt beräknad med svensk skattesats	-2 930	22	-2 658	22
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-450	3	-401	3
Ej skattepliktiga intäkter	195	-1	154	-1
Ej avdragsgilla kostnader	-239	2	-166	1
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	0	0	19	0
Ej värderade underskottsavdrag	-125	1	-127	1
Minskning uppskjuten skattefordran som inte nyttjats	0	0	-152	1
Justering av skatt avseende tidigare år	-171	1	-91	1
Ändrade skattesatser	172	-1	30	0
Övrigt	-37	0	15	0
Redovisad skatt	-3 585	27	-3 377	28

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2018	2017
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar och andra skulder	5 466	3 831
Avsättningar för pensioner	1 751	1 696
Anläggningstillgångar	1 356	2 140
Varulager	924	817
Ej utnyttjade underskottsavdrag ³⁾	272	104
Övrigt	0	4
Kvittning inom skatteenheter	-4 943	-4 691
Summa uppskjutna skattefordringar	4 826	3 901
Uppskjutna skatteskulder		
Avsättningar och andra skulder	434	293
Anläggningstillgångar	7 730	6 875
Periodiseringsfond ⁴⁾	515	385
Kvittning inom skatteenheter	-4 943	-4 691
Summa uppskjutna skatteskulder	3 736	2 862
Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto	-1 090	-1 039

3) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 514 (414) har inte värderats. Ej värderade underskott kan nyttjas utan tidsbegränsning.

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

Avstämning av uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto:	2018	2017
Redovisat värde vid årets början	-1 039	-1 463
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	-77	398
Valutakursdifferenser	70	90
Förvärdade/avyttrade verksamheter	-10	0
Justering övergångseffekt, IFRS 9	-70	-
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförliga till:		
- omvärdering av förmånsbestämda planer	-85	-64
- Omvärderingsjustering	112	-
- verkligt värde justering egetkapital instrument	9	-
Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto	-1 090	-1 039

Koncernens noter, forts

NOT 8 Avskrivningar

	2018	2017
Fordon och tjänster		
Immateriella anläggningstillgångar		
Forsknings- och utvecklingskostnader	745	482
Försäljningskostnader	109	91
Summa	854	573
Materiella anläggningstillgångar		
Kostnad för sålda varor	7 095	7 310
Forsknings- och utvecklingskostnader	219	260
Försäljningskostnader	227	214
Administrationskostnader	17	18
Summa	7 558	7 802
Summa avskrivningar, Fordon och tjänster¹⁾	8 411	8 375

1) Varav MSEK 145 (4) är nedskrivningar avseende nedläggning av bussverksamheten i Indien.

	2018	2017
Financial Services		
Operationell leasing (amortering)	11	0
Övriga anläggningstillgångar ¹⁾	29	26
Summa avskrivningar, Financial Services	40	26

1) Varav immateriella tillgångar MSEK 10 (10).

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar

2018	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 369	11 851	1 297	14 517
Förvärv/avyttring av dotterföretag	0	–	0	0
Nyanskaffningar	–	1 996	122	2 118
Avyttringar och utrangeringar	0	–	–27	–27
Omklassificeringar	–	–	29	29
Valutakursdifferenser	73	–4	1	70
Summa	1 442	13 843	1 422	16 707
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar				
Vid årets början	28	4 326	742	5 096
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	728	126	854
– Financial Services	–	–	10	10
Årets nedskrivningar	0	0	–	0
Avyttringar och utrangeringar	0	–	–26	–26
Valutakursdifferenser	8	–1	5	12
Summa	36	5 053	857	5 946
Redovisat värde vid årets slut	1 406	8 790	565	10 761
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		6 088		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		2 702		
1) Avser främst programvara, vilken i sin helhet är externt anskaffad, och kundrelationer aktiverade vid förvärv				
Låneutgifter Koncernen				
Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året		–		
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet		–		

Koncernens noter, forts

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar, forts.

2017	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 382	10 490	1 180	13 052
Förvärv/avyttring av dotterföretag	11	–	12	23
Nyanskaffningar	–	1 367	209	1 576
Avyttringar och utrangeringar	–3	–	–99	–102
Omklassificeringar	–	–	13	13
Valutakursdifferenser	–21	–6	–18	–45
Summa	1 369	11 851	1 297	14 517
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar				
Vid årets början	25	3 872	717	4 614
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	454	116	570
– Financial Services	–	–	9	9
Årets nedskrivningar	3	0	–	3
Avyttringar och utrangeringar	0	–	–90	–90
Valutakursdifferenser	0	0	–10	–10
Summa	28	4 326	742	5 096
Redovisat värde vid årets slut	1 341	7 525	555	9 421

– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk

6 286

– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling

1 239

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

1

Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet

0,39%

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

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

NOT 10 Materiella anläggningstillgångar

2018	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	21 895	39 413	4 527	32 964	98 799
Förvärv/avyttring av dotterföretag ²⁾	-10	15	33	-	38
Nyanskaffningar	206	863	3 965	11 914	16 948
Avyttringar och utrangeringar	-81	-2 245	-36	-5 495	-7 857
Omklassificeringar	976	2 197	-3 221	-3 948	-3 996
Valutakursdifferenser	532	701	-82	1 287	2 438
Summa	23 518	40 944	5 186	36 722	106 370
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar³⁾					
Vid årets början	9 280	26 844	-	7 148	43 272
Förvärv/avyttring av dotterföretag	-9	9	-	-	0
Årets avskrivningar					
- Fordon och tjänster	559	2 593	-	4 261	7 413
- Financial Services	2	17	-	11	30
Årets nedskrivningar	110	35	-	0	145
Avyttringar och utrangeringar	-48	-2 148	-	-2 297	-4 493
Omklassificeringar	4	-5	-	-1 023	-1 024
Valutakursdifferenser	250	669	-	349	1 268
Summa	10 148	28 014	-	8 449	46 611
Redovisat värde vid årets slut	13 370	12 930	5 186	28 273	59 759
- varav Byggnader	10 033				
- varav Mark	3 337				
- varav Financial Services	60	55	0	36	151

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

2) Varav ökning genom rörelseförvärv uppgår till MSEK 59.

3) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.

Koncernens noter, forts

NOT 10 Materiella anläggningstillgångar, forts.

2017	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Ackumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	21 410	36 390	5 545	31 727	95 072
Förvärv/avyttring av dotterföretag ²⁾	0	8	0	–	8
Nyanskaffningar	147	1 406	2 645	12 219	16 417
Avyttringar och utrangeringar	–51	–800	–21	–8 633	–9 505
Omklassificeringar	443	2 948	–3 446	–3 070	–3 125
Valutakursdifferenser	–54	–539	–196	721	–68
Summa	21 895	39 413	4 527	32 964	98 799
Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar³⁾					
Vid årets början	8 860	25 407	–	6 697	40 964
Förvärv/avyttring av dotterföretag	0	0	–	–	0
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	473	2 529	–	4 799	7 801
– Financial Services	2	15	–	–	17
Årets nedskrivningar	1	0	–	21	22
Avyttringar och utrangeringar	–44	–732	–	–3 713	–4 489
Omklassificeringar	–1	7	–	–837	–831
Valutakursdifferenser	–11	–382	–	181	–212
Summa	9 280	26 844		7 148	43 272
Redovisat värde vid årets slut	12 615	12 569	4 527	25 816	55 527
– varav Byggnader	9 424				
– varav Mark	3 191				
– varav Financial Services	59	51	0	0	110

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

2) Varav ökning genom rörelseförvärv uppgår till MSEK 8.

3) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.

NOT 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	2018	2017
Redovisat värde vid årets början	529	580
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året ¹⁾	-47	-
Valutakursdifferenser	43	-44
Årets resultatandel	40	44
Utdelning	-5	-51
Redovisat värde vid årets slut	560	529
Eventualförpliktelser	-	-

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

Intresseföretag / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2018	2017
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	6	5
Laxå Specialvehicles AB, 556548-4705, Sverige	-	-	-	47
ScaValencia S.A., A46332995, Spanien	26	16	27	25
N.W.S S.R.L., IT1541500227, Italien	46.5	4	1	1
Andelar i intresseföretag		22	34	78
Andel i:				
- Årets resultat			4	11
- Årets totalresultat			4	11

Joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2018	2017
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50	464	514	440
Oppland Tungbilservice A/S, 982 787 602, Norge	50	1	7	6
Tynset Diesel A/S, 982 787 580, Norge	50	1	5	5
Andelar i joint ventures		466	526	451
Andel i:				
- Årets resultat			36	33
- Årets totalresultat			36	33
Andelar i intresseföretag och joint ventures			560	529
Övriga aktier och andelar	-	-	263	58
Summa	-	-	823	587

Koncernens noter, forts

NOT 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures, forts.

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

Summerade resultaträkningar	2018	2017
Nettoomsättning	2 759	2 667
Rörelseresultat ¹⁾	78	108
Räntetäckter/kostnader och liknande resultatposter	18	-20
Skatt	-29	-26
Periodens resultat	67	62
Övrigt totalresultat	-	-
Periodens totalresultat	67	62
Scania-koncernens andel (50%)	33	31

1) Avskrivningar uppgående till MSEK 114 (127) inkluderas i rörelseresultatet.

NOT 12 Varulager

	2018	2017
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	2 781	2 643
Varor under tillverkning	1 621	1 580
Färdiga varor ¹⁾	21 402	17 366
Summa	25 804	21 589
1) Varav begagnade fordon	2 315	2 183
Värderegleringsreserv vid årets slut	-896	-875

Summerade balansräkningar	2018	2017
Anläggningstillgångar	434	588
Kortfristiga placeringar och likvida medel	295	240
Övriga omsättningstillgångar	1 171	720
Summa tillgångar	1 900	1 548
Eget kapital	1 028	880
Övriga kortfristiga skulder	872	668
Summa eget kapital och skulder	1 900	1 548
Scania-koncernens andel av Eget kapital (50%)	514	440
Redovisat värde	514	440

Scania har erhållit utdelning från Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC om MSEK 0 (36). 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 13 Andra fordringar

	2018	2017
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	438	455
Derivat med positivt värde	274	239
Förskottsbetalningar	38	28
Pensionstillgång	86	109
Övriga fordringar	1 025	657
Summa andra långfristiga fordringar	1 861	1 488
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 687	1 212
Derivat med positivt värde	564	377
Mervärdesskatt	2 933	2 659
Förskottsbetalningar	265	213
Övriga fordringar	1 764	1 260
Summa andra kortfristiga fordringar	7 213	5 721
Summa andra fordringar	9 074	7 209

NOT 14 Eget kapital

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

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

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

Omräkningsreserv uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagens nettoinvestering. Årets negativa valutakursdifferens på MSEK -529 (-824) har uppstått som en följd av att den svenska kronan har förstärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan förstärkts främst mot BRL.

Balanserat resultat består utöver utarbetade vinstmedel även av pensionskuldsförändring som härrör från omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner med mera som redovisas i övrigt totalresultat. Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser.

Styrelsen föreslår till årsstämman 2019 att ett totalt belopp om MSEK 14 611, bestående av MSEK 4 867 som ordinarie utdelning vilket motsvarar 50 procent av årets resultat om 9 734 för 2018 och en extra utdelning om MSEK 9 744, delas ut till aktieägarna som kontant utdelning. Den extra utdelningen kommer omedelbart att återbetalas som ett kapitaltillskott. Den extra utdelningen och återbetalningen av densamma kommer att göras simultant, innebärande att i realiteten görs ingen betalning och utan påverkan på Scantias eget kapital.

Styrelsens förslag innebär att balanserade vinstmedel uppgående till MSEK 1 772 balanseras i ny räkning.

Innehav utan bestämmande inflytande utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scaniakoncernen har några få icke helägda dotterföretag varav ett bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande. Under 2018 såldes aktierna i Qanadeel AL Rafidain Automotive Trading Co. och ytterligare aktier i Laxå Specialvehickles förvärvades. Scania äger nu 90,1 procent med ett innehav utan bestämmande inflytande som uppgår till 9,9 procent. Under 2018 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK 1 (-3) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 14 (15) per 31 december 2018.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2018	2017
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
Antal utestående A-aktier vid årets slut	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
Antal utestående B-aktier vid årets slut	400 000 000	400 000 000
Summa antal aktier vid årets slut	800 000 000	800 000 000

Scaniakoncernens kapital utgörs av summan av eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare och eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande. Vid årsskiftet 2018 uppgick koncernens kapital till MSEK 54 359 (49 919). 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 kreditvärderingsinstituterna.

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

Inom Financial Services ingår 12 bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2018 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 2018 var för:

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

Koncernens noter, forts

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 2018 uppgick till MSEK 1 274 (1 106). Förpliktelsen som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. Planerna är tryggade genom återförsäkrade avsättningar i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna utförs enligt Projected Unit Credit Method med de antaganden som gäller för respektive land enligt nedan.

Scantias prognosticerade utbetalningar av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade, är MSEK 289 för 2019.

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 planerna tryggas dock genom premier till försäkring i Alecta. Dessa åtaganden redovisas under Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare.

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

Schweiz

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

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

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

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

Brasilien

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

Storbritannien

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

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

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

Den normala pensionsåldern i planerna är 65 år.

Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare

Sverige

En del av ITP2-planen tryggas genom premier till Alecta, vilka också är förmånsbestämda. Då Alecta inte har möjlighet att lämna den information som erfordras för att redovisa planen som en förmånsbestämd plan redovisas den som en avgiftsbestämd plan.

Vid utgången av året uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån (tillgångar i förhållande till försäkringsåtagandet) till 142 procent (154). 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 103 (135).

Holland

Anställda på Scantias bolag i Holland omfattas av de holländska kollektivavtalade pensionsplanerna som är förmånsbestämda och omfattar flera arbetsgivare. Pensioenfonds Metaal en Techniek (PMT) och Bedrijfstakenpensioenfonds Metalektro (PME) administreras via MN Services. Både PMT och PME saknar information om fördelning av åtaganden varför dessa redovisas som en avgiftsbestämd plan. I de holländska planerna bidrar både företag och anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 120 (104). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 99 procent (102) och för PME till 98 procent (102).

Information gällande de största planerna 2018	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	9 164	1 034	503	849
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–1 120	–66	–793
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	–	17	–
Redovisat som pensionskulda (tillgång) i balansräkningen, MSEK	9 164	–86	454	56
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	5 956	568	–129	–
Aktiva, antal	11 439	292	2 727	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 339	–	–	545
Fribrevshavare, antal	2 683	–	–	399
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 869	466	632	304
Pensionärer, antal	2 503	108	1 071	208
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	2,5	0,7	9,2	2,9
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	87	83	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	22,7	14,6	11,1	18,4
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5% ökning diskonteringsräntan	–942	–72	–15	–70
0,5% minskning diskonteringsräntan	1 084	82	26	80
1 års ökning livslängd	368	28	55	35

Koncernens noter, forts

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Information gällande de största planerna 2017	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	8 015	942	541	953
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–1 051	–72	–779
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	–	5	–
Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK	8 015	–109	474	174

Uppdelning i kategorier

Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	5 452	498	–151	–
Aktiva, antal	9 595	363	2 739	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 204	–	–	743
Fribrevshavare, antal	2 529	–	–	393
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 359	444	692	210
Pensionärer, antal	2 499	106	1 089	214

Antaganden/förutsättningar

Diskonteringsränta, %	2,8	0,6	10,3	2,4
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	88	83	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	21,0	17,1	6,9	22,0

Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK

0,5% ökning diskonteringsräntan	–807	–60	–18	–89
0,5% minskning diskonteringsräntan	927	69	18	101
1 års ökning livslängd	313	9	18	37

	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2018	2017
Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen		
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–391	–357
Ränte intäkter/kostnader, netto	–266	–262
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	7	–23
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	0	19
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	–650	–623

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 148 (133), kostnad för sålda varor MSEK 119 (131), försäljningskostnader MSEK 101 (82) och administrativa kostnader MSEK 16 (15). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

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

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2018	2017
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	-263	-408
Effekter av ändrade demografiska antaganden	1	-85
Effekter av ändrade finansiella antaganden	-388	-4
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	-59	150
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	-7	10
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-716	-337

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser	
	2018	2017
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	2 492	2 989
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	10 217	8 526
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	12 709	11 515
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-2 368	-2 283
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	12	5
Redovisat i balansräkningen	10 353	9 237
Varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	10 439	9 346
Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-86	-109

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2018	2017
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	11 515	10 745
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	19	4
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	391	357
Räntekostnader	305	298
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	18	13
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	263	408
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	-1	85
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	388	4
Valutakursdifferenser	118	-105
Utbetalningar av pensionsersättningar	-300	-298
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	-7	23
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna i köpta/sålda bolag	-	-
Regleringar	0	0
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	0	-19
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	12 709	11 515

Koncernens noter, forts

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2018	2017
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:		
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	2 283	2 142
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	-9	-
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	39	38
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	-59	150
Effekter av ändrade finansiella antaganden	0	0
Valutakursdifferenser	122	-62
Inbetalningar till pensionsplanen	68	99
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	18	16
Utbetalningar av pensionsersättningar	-94	-100
Regleringar	-	0
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	2 368	2 283

	Tillgångstak	
	2018	2017
Nuvärde av tillgångstaket		
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	5	14
Räntekostnader	0	2
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	7	-10
Valutakursdifferenser	0	-1
Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut	12	5

Fördelning av verkligt värde förvaltningstillgångar	2018		2017	
	Noterat pris på en aktiv marknad ¹⁾	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	14	23	6	51
Eget kapitalement utgivet av annan	418	-	6	-
Skuldinstrument utgivet av Scania	-	38	-	3
Skuldinstrument utgivet av annan	245	-	114	-
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	-	38	-	36
Fastigheter investeringsobjekt	117	-	24	-
Aktiefonder	496	-	917	-
Räntefonder	202	-	649	-
Fastighetsfonder	232	-	327	-
Övriga investeringsfonder	242	3	19	20
Övriga förvaltningstillgångar	220	80	52	59
Totalt	2 186	182	2 114	169

1) En omklassificering av förvaltningstillgångar har gjorts 2018 jämfört med 2017.

NOT 16 Övriga avsättningar

2018	Produktåtaganden	EU's konkurrens mål ²⁾	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar ¹⁾	Summa
Vid årets ingång	1 747	3 800	948	3 403	9 898
Avsättningar under året	1 092	–	94	1 631	2 817
Under året ianspråktaga avsättningar	–1 004	–	–114	–1 331	–2 449
Under året återförda avsättningar	–259	–	–51	–88	–398
Valutakursdifferenser	0	–	–4	–28	–32
Vid årets utgång	1 575	3 800	873	3 587	9 836
– varav kortfristiga avsättningar	1 256	–	273	1 917	3 446
– varav övriga långfristiga avsättningar	319	3 800	600	1 670	6 389

2017	Produktåtaganden	EU's konkurrens mål ²⁾	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar ¹⁾	Summa
Vid årets ingång	1 683	3 800	1 017	3 160	9 660
Avsättningar under året	1 438	–	126	1 319	2 883
Under året ianspråktaga avsättningar	–999	–	–91	–1 047	–2 137
Under året återförda avsättningar	–368	–	–104	–25	–497
Valutakursdifferenser	–7	–	–	–4	–11
Vid årets utgång	1 747	3 800	948	3 403	9 898
– varav kortfristiga avsättningar	1 329	–	225	1 846	3 400
– varav övriga långfristiga avsättningar	418	3 800	723	1 557	6 498

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2018 med 40 800 stycken (32 500) och uppgick vid årets slut till 248 800 stycken (208 000).

2) EUs konkurrens mål avser den avsättning som gjorde i juni 2016 för den utredning som EU-kommissionen utför avseende otillbörligt samarbete.

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

NOT 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2018	2017
Upplupna personalrelaterade kostnader	6 130	5 426
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	6 237	5 724
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande ¹⁾	5 596	5 217
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	3 086	2 575
Summa	21 049	18 942
– varav kortfristigt	14 032	12 115
– varav långfristigt	7 017	6 827
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	609	486

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 845 (1 648) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 352 (866) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

Koncernens noter, forts.

NOTE 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter, forts

MSEK	2018
Kontraktsskulder vid årets början	5 654
Förvärv och avyttringar	479
Förvärv/avyttringar av dotterföretag	–
Förändring i värdering och uppskattningar samt kontraktsändringar	–
Valutakursdifferenser	–
Kontraktsskulder vid årets slut	6 133

Intäkter under 2018 vilka ingick i kontraktsskulderna vid årets början uppgick till MSEK 2 427.

NOT 18 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	2018	2017
Finansiella fordringar ²⁾	37	111
Övrigt	0	0
Summa¹⁾	37	111
¹⁾ Varav säkerheter ställda för:		
– Upplåning	37	111
– Annans skuld	0	0

²⁾ Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services, MSEK 37 (111).

Eventalförpliktelser	2018	2017
Ansvarförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	79	78
Borgensförbindelser	0	0
Övriga garantiförbindelser	278	278
Summa	357	356

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 31 (54).

NOT 19 Leasingåtaganden

Scania-koncernen har som leasetagare ingått finansiella och operationella leasingavtal.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt

Operationell leasing	2018		2017	
	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler
Inom ett år	1 085	589	604	282
Mellan ett år och fem år	2 596	1 637	1 449	758
Senare än fem år	787	592	418	384
Summa	4 468	2 818	2 471	1 424

Kostnadsförda minimi-leaseavgifter uppgår till MSEK 1 379 (694), varav MSEK 722 (282) avser kostnader för lokalhyra.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt

Finansiell leasing	2018			2017		
	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgifter	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgifter
Inom ett år	6	3	3	6	1	5
Mellan ett år och fem år	12	4	8	14	8	6
Senare än fem år	0	0	0	0	0	0
Summa	18	7	11	20	9	11

NOT 19 Leasingåtaganden, forts.

Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing

Redovisat värde	2018	2017
Byggnader	14	28
Maskiner	10	15
Övrigt	7	6
Summa	31	49

NOT 21 Kassaflödesanalys

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

	2018	2017
a. Erhållen/ erlagd ränta och utdelning		
Erhållen utdelning från intresseföretag	5	51
Erhållen ränta	3 749	3 474
Erlagd ränta	-1 629	-1 727
b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödespåverkande poster		
Avskrivningar	8 411	8 375
Osäkra fordringar	63	54
Intresseföretag	-35	7
Avsättning pensioner	404	322
Övrigt	326	-6
Summa	9 169	8 752
b.2. Financial Services; icke kassaflödespåverkande poster		
Avskrivningar	40	26
Osäkra fordringar	181	105
Övrigt	37	63
Summa	258	194
c. Financial Services; nettoinvestering i kreditportfölj etc.		
Nyfinansiering ¹⁾	-47 636	-41 499
Amorteringar och avslutade kontrakt	37 727	33 156
Summa	-9 909	-8 343

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

NOT 20 Statliga stöd och bidrag

Scania koncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 121 (21) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 600 (105).

	2018	2017
d. Nettoinvestering genom förvärv/ avyttring av verksamheter²⁾		
Försäljning av verksamheter	-5	-
Förvärv av verksamheter	7	-32
Summa	2	-32

2) Se not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

	2018	2017
e. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar		
Investeringar i anläggningstillgångar ³⁾	-7 358	-5 947
Försäljning av anläggningstillgångar	122	75
Summa	-7 236	-5 872

3) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 1 996 (1367).

	2018	2017
f. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter		
Nettoförändring av kortfristiga placeringar	597	-249
Nettoförändring av kortfristig upplåning	-10 053	-17 031
Minskning av långfristig upplåning	-964	-481
Ökning av långfristig upplåning	23 933	18 466
Summa	13 513	705

	2018	2017
g. Likvida medel		
Kassa och bank	3 297	3 421
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	4 885	3 083
Summa	8 182	6 504

Koncernens noter, forts.

NOT 21 Kassaflödesanalys

Avstämning av skulder från finansieringsverksamheten

	2017	Förändring kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande		2018
			Valutakurs förändringar	Förändring verkligt värde	
Långfristiga räntebärande skulder	39 869	22 970	544	-17 432	45 951
Kortfristiga räntebärande skulder	18 447	-10 376	1 249	17 432	26 752
Finansiella leasingkulder	11		-11		0
Upplupen ränta	375	323	-13		685
	58 702	12 917	1 769	0	73 388
Likvida medel	6 504	1 753	-75		8 182
	65 206	14 670	1 694	0	81 570

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 2017–2018.

NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2018	2017
Styrelser och ledande befattningshavare ¹⁾	462	526
– varav tantiem	176	227
Övriga anställda	18 951	17 463
Summa	19 413	17 989
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	6 859	6 208
– varav pensionskostnader ²⁾	1 735	1 568
Summa	26 272	24 197

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 541 (564).

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 24 (35) styrelser och ledande befattningshavare i Scaniakoncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 122 (119) för denna grupp.

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2018		2017	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	16 958	22%	15 652	21%
Europa (exklusive Sverige)	15 822	15%	15 129	14%
Eurasien	788	27%	740	26%
Amerika	7 694	12%	6 871	13%
Asien	2 157	20%	2 269	18%
Afrika och Oceanien	1 816	19%	1 708	18%
Summa	45 235	18%	42 369	17%

Könsfördelning	2018	2017
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	427	452
– varav män	400	417
– varav kvinnor	27	35
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	114	112
– varav män	109	108
– varav kvinnor	5	4
Antal anställda per 31 december	2018	2017
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	25 941	24 298
Forskning och utveckling	4 203	3 908
Försäljnings- och servicebolag	20 966	20 166
Summa	51 110	48 372
Financial Services	993	891
Summa	52 103	49 263
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	6 802	7 140

NOT 24 Transaktioner med närstående

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Volkswagenkoncernen	1 427	1 292	704	542	2 931	2 506	4 226	4 473
Intresseföretag och joint ventures								
BITS DATA i Södertälje AB	0	0	13	13	0	0	1	2
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	163	123	839	843	23	20	0	0
ScaValencia S.A.	161	156	79	88	6	5	1	0
Övriga	11	7	9	7	1	1	0	1

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.

Koncernens noter, forts.

NOT 25 Ersättningar till ledande befattningshavare

Principer för ersättning till ledande befattningshavare

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

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

Den fasta lönen för ledande befattningshavare ska vara marknadsmässig i relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen. Den rörliga löns storlek är beroende av Scantias resultat, TRATON SEs avkastning på försäljning och ett långsiktigt Volkswagen incitamentsindex. 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 villkoren som fastställts av styrelsen. 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.

2018, KSEK	Fast lön	Styrelse- arvode ¹⁾	Rörlig lön	Övriga ersätt- ningar	Summa lön och arvode	Pensions- kostnader avgiftsbestämd pension	Pensions- kostnader förmåns- bestämd pension (ITP)	Totala pensions- kostnader	Pensions- förpliktelser
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	0	–	–	0	–
Verkställande direktören	7 547	–	14 293	271	22 111	2 826	436	3 262	2 907
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	25 068	–	47 478	1 721	74 267	8 673	3 674	12 346	21 329

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

2017, KSEK	Fast lön	Styrelse- arvode ¹⁾	Rörlig lön	Övriga ersätt- ningar	Summa lön och arvode	Pensions- kostnader avgiftsbestämd pension	Pensions- kostnader förmåns- bestämd pension (ITP)	Totala pensions- kostnader	Pensions- förpliktelser
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	0	–	–	0	–
Verkställande direktören	7 300	–	13 359	264	20 923	2 708	374	3 082	2 539
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	23 949	–	43 827	1 509	69 285	8 329	3 512	11 841	18 132

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Andreas Renschler 0; Helmut Aurenz 500; Peter Wallenberg Jr. 500; Christian Porsche 0; Annika Falkengren 325; Matthias Gründler 0; Markus S. Piëch 0; Stephanie Porsche-Schröder 0; Johan Järnklo 0; Lisa Lorentzon 0. Annika Falkengren avgick den 14 juli 2017. Christian Porsche avgick den 13 november 2017 och ersattes av Stephanie Porsche-Schröder den 28 november 2017.

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	2018		2017	
	PwC	Övriga revisorer	PwC	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	42	1	40	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	1	0	2	0
Skatterådgivning	2	0	3	0
Övriga tjänster	1	0	2	0
Summa	46	1	47	1

NOT 27 Finansiell riskhantering

Finansiell riskhantering inom Scania-koncernen

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.

Likviditetsrisk

Likviditetsrisken beskriver risken att Scania-koncernen kommer att ha svårigheter att uppfylla sina betalningsåtaganden eller att likviditet enbart kan erhållas till ett högre pris. För att motverka denna risk övervakas och hanteras kassaflöden avseende in- och utbetalningar samt förfallodagar kontinuerligt. Likviditetsbehov tillgodoses främst av vår verksamhet och av externa finansieringsarrangemang. Som ett resultat finns inga väsentliga koncentrationsrisker. Scantias solvens och likviditet säkerställs löpande av rullande likviditetsplanering, likviditetsreserv i form av kontanter, bekräftade kreditfaciliteter och utfärdande av värdepapper på internationella penningmarknader och kapitalmarknader. För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker den bedömda efterfrågan på finansiering för de närmaste sex månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning som säkerställer den befintliga portföljen.

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

Valutarisk

Valutarisk är risken för negativa effekter på resultat och balansräkningsposter i utländsk valuta som är hänförliga till valutaväxlingar. 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).

Koncernens noter, forts.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

- 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 2018 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 95 (95) procent. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor.

Total valutaexponering i rörelseresultatet motsvarade under 2018 cirka MSEK 49 000 (46 500). De största flödesvalutorna var EUR, GBP och BRL. I tabellen nedan framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2018	2017
Brittiska pund, GBP	7 600	6 000
Euro, EUR	4 900	4 800
Ryska rubel, RUB	5 300	4 500
Polska zloty, PLN	4 600	3 600
Arabiska dirham, AED	1 700	2 900
US dollar, USD	1 800	2 800
Norska kronor, NOK	3 300	2 800
Koreanska Won, KRW	2 100	2 600
Australiska dollar, AUD	2 200	2 200
Kinesiska Yuan Renminbi, CNY	1 800	2 000
Sydafrikanska Rand, ZAR	2 000	1 900
Schweiziska Franc, CHF	1 600	1 500
Brasilianska real, BRL	-3 700	-3 000
Övriga valutor	12 300	10 600
Summa valutaexponering i rörelseresultat	47 500	45 200

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2018	2017
Euro, EUR	600	500
Övriga valutor	900	800
Summa valutaexponering i rörelseresultat	1 500	1 300

Baserat på 2018 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 490 (465). För Fordon och tjänster uppgick de totala positiva valutaeffekterna jämfört med 2017 till cirka MSEK 2 678 (425).

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 2018 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 2018 till MSEK 32 900 (29 500). 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 2018 var inga utländska nettotillgångar säkrade (-).

Nettotillgångar, Fordon och tjänster	2018	2017
Euro, EUR	7 400	5 600
Brasilianska Real, BRL	6 400	5 000
Brittiska Pund, GBP	1 500	1 100
Argentiska Pesos, ARS	1 000	1 100
Polska zloty, PLN	800	800
Norska kronor, NOK	800	700
Ryska rubel, RUB	1 100	600
Schweiziska Franc, CHF	600	600
Kinesiska Yuan Renminbi, CNY	400	500
Danska kronor, DKK	500	400
Australiska dollar, AUD	500	400
Koreanska Won, KRW	300	400
US dollar, USD	-100	-100
Övriga valutor	2 400	2 300
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster	23 600	19 400

Nettotillgångar, Financial Services	2018	2017
Euro, EUR	5 300	5 600
Övriga valutor	4 000	4 500
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	9 300	10 100

Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scania-koncernen	32 600	29 500
--	---------------	---------------

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2018	2017
Rörelseresultat	335	-35
Finansiella intäkter och kostnader	-28	-5
Skatter	0	0
Påverkan på årets resultat	307	-40

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 ränterisken används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Vid utgången av 2018 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Financial Services samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

Ränterisk inom Fordon och tjänster

Upplåningen inom Fordon och tjänster används främst för finansiering av rörelsekapital. För att motsvara omsättningshastigheten på rörelsekapitalet används en kort räntebindningstid på låneportföljen. Scantias 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 16 419 (17 058) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 0 (0) Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 7 738 (17 716) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1) månad. I nettokassan ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK -510 (-639).

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

Koncernens noter, forts.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Ränterisk inom Financial Services

Scanias finanspolicy för ränterisker inom segment Financial Services är att tillgångar och skulder ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Rängebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Financial Services följande struktur per den 31 december 2018.

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

Rängebindning inom Financial Services per den 31 december 2017	Rängebärande portfölj ¹⁾	Rängebärande skulder ²⁾
2018	38 617	37 424
2019	16 260	15 332
2020	11 978	11 533
2021	6 607	4 226
2022	2 844	750
2023 och senare	722	118
Summa	77 028	69 383

1) Inklusive operationell leasing.

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

Givet motsvarande ut- och upplåning som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 50 baspunkter (0,5 procentenheter) påverka räntan inom Financial Services med cirka MSEK 15,6 (3,2).

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 72 873 (58 691).

Upplåning per den 31 december 2018	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	48 818	32 171
BRL	4 872	4 065
GBP	4 799	2 848
ZAR	3 334	1 107
CLP	2 204	157
DKK	1 789	0
PEN	1 254	722
NOK	1 464	0
USD	3 226	1 257
THB	950	1 201
CHF	939	83
AUD	670	47
OTH	396	47
HKD	257	0
SEK	-7 733	26 990
Övriga	4 949	1 493
Summa¹⁾	72 188	72 188
Upplupen ränta	685	685
Summa	72 873	72 873

1) Total upplåning exkluderar MSEK 685 (375) avseende upplupna räntor.

Kreditrisk

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

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

MSEK	Generell metod			Förenklad metod	Summa
	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskrivna (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivna (Steg 3)		
Förlustreserv vid årets början	64	96	173	1 127	1 460
Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början					
Överförs till nivå 1	1	-16	-6		-21
Överförs till nivå 2	-23	33	-4		6
Överförs till nivå 3	-17	-47	182		118
Bortskrivning (Utnyttjade)			-11	-53	-64
Nya eller förvärvade finansiella tillgångar	64	0	0	353	417
Förändringar i modeller / riskparametrar	-	-	-	-	-
Återföringar	-34	-24	-58	-444	-560
Valutakursförändringar	1	5	2	1	9
Andra förändringar inom en nivå	1	1	27	184	213
Förlustreserv vid årets slut	57	48	305	1 168	1 578

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

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

Redovisat värde brutto för Scantias oåterkalleliga lånelöften per den 31 december 2018 uppgår till MSEK 5 985 (7 326 per 1/1 2018) med en förlustreserv om MSEK 2 (8 per 1/1 2018)

Koncernens noter, forts.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Bokfört värde finansiella tillgångar brutto per ratingkategori

MSEK	12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskrivna (Steg 2)	Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivna (Steg 3)	Finansiella tillgångar – förenklad metod	Summa
Ratingnivå 2018					
Kreditrisk ratingnivå 1	37 878	–	–	45 742	83 620
Kreditrisk ratingnivå 2	–	1 190	–	4 948	6 138
Kreditrisk ratingnivå 3	–	–	1 155	1 330	2 485
Summa	37 878	1 190	1 155	52 020	92 243

Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 9 362 (9 265), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 282. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 229.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2018	Förfallna betalningar 2017
< 30 dagar	572	1 159
30–90 dagar	269	313
91–180 dagar	25	82
> 180 dagar	303	112
Summa	1 169	1 666

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 362 (292) motsvarande 4,0 (3,1) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 63 (54).

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2018	2017
Avsättning vid årets början	292	332
Justering övergångseffekt, IFRS 9	64	–
Justerad avsättning vid årets början	356	332
Reservering för befarade förluster	63	41
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–69	–85
Valutakursdifferenser	6	2
Övrigt	6	2
Avsättning vid årets slut	362	292

Kreditrisk inom Financial Services

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

Kreditportfölj	2018	2017
Exponering	90 365	77 982
– varav operationell leasing	18 440	16 679
Kreditriskreserv	1 199	954
Redovisat värde	89 166	77 028
– varav operationell leasing	18 258	16 665

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom segmentet stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna begränsas genom aktiv kreditbedömning, hantering av finansieringsportföljen och dess underliggande tillgångar samt ett intensivt fokus på och konstruktiv dialog med de kunder som inte följer avtalad betalplan. Säkerheter finns i huvudsak i form av möjlighet att återta de finansierade tillgångarna.

Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag. Koncentrationen av kreditrisken 2018 är likvärdig med hur den såg ut 2017.

Tidsanalys på portföljens tillgångar

	2018			2017		
	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet
Förfallna men inte nedskrivna						
< 30 dagar	102	4 711	4 636	86	4 195	4 096
30–90 dagar	294	2 379	2 106	167	2 316	2 212
Förfallna och nedskrivna						
91–180 dagar	68	613	528	36	294	266
> 180 dagar	130	357	343	43	160	145
Ej aktiva kontrakt	225	1 213	812	138	609	421
Summa	819	9 273	8 425	470	7 574	7 140

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

En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan.

Koncentration av kreditrisk	31 december 2018			31 december 2017		
	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Exponering < 15 MSEK	36 753	97,9	66,1	34 284	98,1	68,2
Exponering 15–50 MSEK	649	1,7	18,0	545	1,6	17,2
Exponering > 50 MSEK	137	0,4	15,9	110	0,3	14,6
Summa	37 539	100,0	100,0	34 939	100,0	100,0

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

För Scantias kunder var behovet av omförhandling på samma nivå 2018 som under 2017. Det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats, uppgick vid utgången av 2018 till MSEK 2 001 (2 236). 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 2018. Under året återtog 1 490 (1 360) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 425 (270) med ett totalt redovisat värde på MSEK 195 (102). 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	2018	2017
Avsättning vid årets början	954	973
Justering övergångseffekt, IFRS 9	146	–
Justerad avsättning vid årets början	1 100	973
Reservering för befarade förluster	173	95
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–79	–97
Valutakursdifferenser	5	–17
Avsättning vid årets slut	1 199	954
Avsättning som procent av bruttoportföljen	1,3	1,2

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 181 (105).

Övriga kreditrisker inom Scania

Hanteringen 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 netting (International Swaps and Derivatives

Koncernens noter, forts.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Association) med samtliga av sina motparter. Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i finanspolicyn följs.

Nettoexponering för motpartsrisiker avseende derivathandel uppgick till MSEK –515 (–651) vid utgången av 2018. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisiker avseende derivathandel uppgick till MSEK 838 (616) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 8 834 (7 749). De kortfristiga placeringarna finns placerade hos ett flertal banker.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 5 537 (4 328) varav MSEK 4 884 (3 083) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 652 (1 245) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 3 297 (3 421).

Refinansieringsrisk

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

För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker den bedömda efterfrågan av finansiering för de nästkommande 6 månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning som säkerställer refinansieringen av den existerande portföljen.

Scanias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2018 till MSEK 41 136 (38 877). Scanias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallade Change of Control klausuler vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

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

Upplåning 2018	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	49 393	71 755
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	32 302
Företagscertifikat Sverige	50	10 000
Företagscertifikat Belgien	3 188	10 251
Banklån	19 557	–
Summa¹⁾	72 188	124 308

Upplåning 2017	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	33 872	49 157
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	31 128
Företagscertifikat Sverige	500	10 000
Företagscertifikat Belgien	4 178	9 831
Banklån	19 766	–
Summa¹⁾	58 316	100 116

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 32 302 (31 128).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 685 (375) 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	2018	2017
2018	–	18 447
2019	29 237	21 777
2020	21 315	9 650
2021	13 250	5 122
2022	7 090	3 303
2023	494	17
2024 och senare	802	–
Summa	72 188	58 316

1) Total upplåning exkluderar MSEK 685 (375) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2018	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2019	1	–8
2020	28	–2
2021	0	–83
2022	10	–2
2023 och senare	0	0
Summa¹⁾	39	–95

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2017	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2018	6	0
2019	9	–3
2020	25	0
2021	0	–42
2022 och senare	0	–5
Summa¹⁾	40	–50

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 derivat-instrument. Scania använder sig av derivatinstrument främst i syfte att:

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

Verkligt värde på finansiella instrument

I Scantias balansräkning är det i huvudsak derivat och kortfristiga placeringar som värderas till verkligt värde. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejusteringen via resultatet. Derivat hänförliga till kassaflödessäkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts. Kortfristiga placeringar och likvida medel har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 1 005 (738). Övriga tillgångar som värderats till verkligt värde avser derivat. Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data än de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. Scania tillämpar en värderingsteknik som består i att nuvärdesberäkna framtida kassaflöden utifrån observerbara räntekurvor. Tillämpad räntekurva härleds från noterade relevanta räntor för respektive löptid som kassaflödena erhålls eller betalas. Derivaten är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK -515 (-651).

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, leverantörs-skulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstämja med det redovisade värdet. Verkligt värde upplysningar om samtliga finansiella instrument som inte värderas till verkligt värde är hänförliga till nivå 2.

Nedskrivningar av tillgångar sker endast när det finns anledning att tro att motparten inte kommer att fullfölja sina förpliktelser enligt avtal och inte som följd av förändringar i marknadsräntor.

Finansiella tillgångar och skulder som kan kvittas mot varandra består av derivat som täcks av juridiskt bindande ramavtal om netting. Redovisade värden på tillgångar och skulder uppgår till MSEK 836 (608) respektive MSEK 1 260 (1 253). Det belopp som inte har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 662 (540).

Koncernens noter, forts.

NOT 28 Finansiella instrument, forts.

Koncernen 2018, MSEK	Värderade till verkligt värde*	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Egetkapital instrument	256	–	–	256	256
Långfristiga räntebärande fordringar	–	43 251	–	43 251	42 902
Kortfristiga räntebärande fordringar	–	27 797	–	27 797	27 758
Icke räntebärande kundfordringar	–	9 071	–	9 071	9 071
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 005	7 828	–	8 834	8 834
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	274	25	–	299	299
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	564	8	–	572	572
Summa tillgångar	2 099	87 980	–	90 080	89 692
Långfristiga räntebärande skulder	–	–	42 950	42 950	43 016
Kortfristiga räntebärande skulder	–	–	29 922	29 922	29 734
Leverantörsskulder	–	–	15 579	15 579	15 579
Andra långfristiga skulder ³⁾	372	–	–	372	372
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	981	–	–	981	981
Summa skulder	1 353	–	88 451	89 804	89 682

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 861.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 16 284.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 5 066.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 5 953.

Koncernen 2017, MSEK	Värderade till verkligt värde*	Värderade till upplupet anskaffningsvärde	Finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar	–	37 218	–	37 218	37 463
Kortfristiga räntebärande fordringar	–	23 452	–	23 452	23 267
Icke räntebärande kundfordringar	–	9 024	–	9 024	9 024
Kortfristiga placeringar och likvida medel	738	7 011	–	7 749	7 750
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	239	101	–	340	313
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	377	1	–	378	378
Summa tillgångar	1 354	76 807	–	78 161	78 195
Långfristiga räntebärande skulder	–	–	39 869	39 869	39 951
Kortfristiga räntebärande skulder	–	–	18 822	18 822	18 733
Leverantörsskulder	–	–	14 016	14 016	14 016
Andra långfristiga skulder ³⁾	474	–	–	474	474
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	793	–	–	793	793
Summa skulder	1 267	–	72 707	73 974	73 967

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 488.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 5 721.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 744.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 4 494.

Säkringsredovisning

År 2018 tillämpade Scania inte kassaflödessäkringsredovisning.

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/förluster netto	2018	2017
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	-324	-129
Lånefordringar och kundfordringar ¹⁾	1 444	196
Övriga finansiella skulder	-1 192	-236
Summa	-72	-169

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:

	2018	2017
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ¹⁾	3 641	3 380
Räntekostnader på finansiella skulder ^{2), 3)}	-1 826	-1 851
Summa	1 815	1 529

1) MSEK 241 (252) 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 -843 (-681) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

Anledningen till att resultatet avviker från redovisat ränteresultat i finansnettot beror till stor del på att Financial Services ingår i tabellen samt att ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner är exkluderade.

Koncernens noter, forts.

NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag

Nedanstående företeckning omfattar moderbolagets direkt och indirekt ägda dotterbolag per den 31 december 2018.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Fordon och tjänster				
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
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
LOTS Group AB	556593-3057	Södertälje	Sverige	100
MW-Hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80,00
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Södertälje	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Growth Capital AB	559090-6524	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate 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 Sverige AB	556051-4621	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
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
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
CNC Factory AB	556387-4659	Värnamo	Sverige	100
TimmerLogistikVäst AB	556636-2959	Åmål	Sverige	100
Aconagua 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 Real Estate Belgium N.V.	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania BH d.o.o., Sarajevo	4200363460007	Sarajevo	Bosnia-Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd.	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Santa Catarina Veiculos e Serviços Ltda.	22.416.982/0001-30	Biguaçu	Brasilien	100
Scania Administradora de Consórcios Ltda.	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Suves Super Veics Pesados Ltda.	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Codema Comercial e Importadora Ltda.	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,98
LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda.	29.094.173/0001-06	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Latin America Ltda.	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	BG201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago de Chile	Chile	100
Lots Logistics (Guangxi) Ltd	32956526-9	Beihai, Guangxi Province	China	100
Scania Sales (China) Co., Ltd.	110000450001661	Beijing	China	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd.	440101400126397	Guangzhou	China	100
Scania (Hong Kong) Ltd.	1205987	Hongkong	China	100
Scania Real Estate Hong Kong Ltd.	2083208	Hongkong	China	100
Scania Colombia S.A.S.	900.353.873-2	Bogotá	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Ishøj	Danmark	100
Scania Danmark Ejendom Aps	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Scania Real Estate Finland Oy	2559582-1	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

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
SST Sustainable Transport Solutions India Private Ltd	U74999MH2017PTC29098	Nagpur	Indien	99.99
PT Scania Parts Indonesia	AHU-09655.40.10.2014	Balikpapan	Indonesien	100
Scania Iraq Automotive Trading Company Ltd	000088307-02	Basra	Irak	100
Qanadeel AL Rafidain Automotive Trading Co. Ltd.	7500	Erbil	Irak	75.50
Italscania S.p.A.	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A.	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A.	IT 02170120220	Trento	Italien	100
Scania Japan Ltd.	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakhstan	100
Scania East Africa Ltd.	PO51426902Z	Nairobi	Kenya	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Latvia	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l	B160795	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Makedonija d.o.o.e.l	7027532	Ilinden	Makedonien	100
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd.	518606-D	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Moçambique, S.A.	100453150	Beira	Moçambique	100
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Morocco	100
Scania Namibia (Pty) Ltd.	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	50687921	Breda	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	05046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania IT Nederland B.V.	05062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Logistics Netherlands B.V.	56552793	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	Zwolle	Nederländerna	100
Norsk Scania A/S	879263662	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 Real Estate Polska Sp.z o.o.	435941	Nadarzyn	Polen	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Power Polska Sp. z o.o.	517301	Warszawa	Polen	100
Scania Portugal S.A.	PT502929995	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	PT508948118	Vialonga	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/2019/29.07.2011	Ciorogârla	Romania	100
Scania Romania S.R.L.	J23/588/27.04.2004	Ciorogârla	Romania	100
OOO Scania-Rus	1025004070079	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania Peter	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Garage Vetterli AG	CH-020.3.909.930-2	Seuzach	Schweiz	100
Scania Real Estate d.o.o. Beograd	20659874	Beograd	Serbien	100
Scania Srbija d.o.o.	17333321	Krnjesevci	Serbien	100
Scania Singapore Pte. Ltd.	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate Slovakia s.r.o.	44767668	Senec	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Senec	Slovakien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1124773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania Holding S.L.	B82853938	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Hispania S.A.	A59596734	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Real Estate Hispania, S.L.U.	B36682003	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Great Britain Ltd.	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate (UK) Ltd.	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd.	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd.	1995/001275/07	Aeroton	Sydafrika	100
Scania Korea Group Ltd.	110111-5304681	Seoul	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd.	39320	Dar es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co.Ltd.	01055547132895	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd.	0105545023525	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd.	0105543060121	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd.	0105534098031	Bangkok	Thailand	100
Scania Group (Thailand) Co., Ltd.	0115560001383	Smutprakarn	Thailand	100
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.	0115560001375	Smutprakarn	Thailand	100
Scania Czech Republic s.r.o.	C261251186	Praha	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o.	24196746	Praha	Tjeckien	100
Scania Danmark GmbH	DE 1529518862	Flensburg	Tyskland	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 20490	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG	HRA 3377	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücks-Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH	HRB 2277	Koblenz	Tyskland	100
Scania CV Deutschland Holding GmbH	HRB 6077	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH	HRB 532	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH	HRB 23796	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland Holding GmbH	HRB 23798	Koblenz	Tyskland	100
TOV Kyiv-Scan	35706433	Kyiv	Ukraina	100
TOV Scania Ukraine	30107866	Kyiv	Ukraina	100

Koncernens noter, forts.

NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
TOV Scania-Lviv	37497108	Lviv	Ukraina	100
TOV Donbas-Scan-Service	34516735	Makijivka	Ukraina	100
Scania Hungaria Kft.	10415577	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Real Estate Hungaria Kft.	13-09-159119	Biatorbágy	Ungern	100
Scanexpo International S.A.	21.490591.0012	Montevideo	Uruguay	100
Scania USA Inc.	06-1288161	San Antonio/ TX	USA	100
Scania Holding Inc.	4019619	Wilmington	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Financial Services				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Projektfinans AB	556593-3008	Södertälje	Sverige	100
Scania Credit Taiwan Ltd.	54330725	Taipeh	Taiwan	100
Scania Finance Australia Pty Ltd.	609637596	Melbourne	Australien	100
Scania Banco S.A.	CNPJ11.417.016/00011	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Corretora de Seguros Ltda.	CNPJ11.513.179/00105	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Finance Belgium N.V.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Rent Bulgaria EOOD	175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago de Chile	Chile	100
Scania Credit (Hong Kong) Ltd.	1945045	Hongkong	China	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 Hrvatska d.o.o.	80516047	Lucko	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B0082907	Münzbach	Luxemburg	100
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd.	1011611-H	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Finance Nederland B.V.	3446773	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	1745773	Middelharnis	Nederländerna	100
Scania Services del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z o.o.	0000036594	Stara Wies	Polen	100
Scania Insurance Polska Sp.z o.o.	0000478529	Stara Wies	Polen	100
Scanrent – Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A.	502631910	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Credit Romania IFN S.A.	J23/1818/2005	Ciorogârla	Romania	100
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	J23/534/2011	Ciorogârla	Romania	100
Scania Rent Romania S.R.L.	J23/1669/2008	Ciorogârla	Romania	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	Slovakia	100
Scania Leasing d.o.o.	356417700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	A82853995	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	A82853987	San Fernando de Henares	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd.	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Credit Solutions Pty Ltd.	2009/016998/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aeroton, Guateng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd.	195411-0007994	Kyungam	Sydkorea	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o.	CZ25657496	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 Magyarországn 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.

Not 30 Förändringar i finansiella rapporter från 2018

Nya redovisningsprinciper

Från och med räkenskapsåret 2018 tillämpar koncernen IFRS 9 Finansiella instrument och IFRS 15 Intäkter från kontrakt med kunder.

IFRS 9 Financial Instruments har ersatt IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering från 1 januari 2018. IFRS 9 skiljer sig åt jämfört med IAS 39 avseende klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder, nedskrivning av finansiella instrument och säkringsredovisning. Effekten av IFRS 9 på Scania hänförs till nedskrivningsmodellen och kravet att beakta förväntade kreditförluster vid beräkningen av förlustreserveringar. Scania har valt att tillämpa IFRS 9 retroaktivt utan omräkning av jämförelsesiffror. Effekten vid övergången den 1 januari 2018 är hänförlig till nedskrivningsmodellen och uppgår till MSEK 150 netto beaktat uppskjuten skatt, och har redovisats i eget kapital.

IFRS 15 Intäkter från kontrakt med kunder tillämpas från 1 januari 2018 och har ersatt befintliga intäktsstandarder och tolkningar. Huvudprincipen i IFRS 15 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. Övergången till IFRS 15 har gjorts retroaktivt enligt den "modifierade metoden" som innebär att jämförelsesiffror inte har räknats om. Scanias tidigare tillämpade principer avseende intäktsredovisning, se beskrivning i årsredovisningen, var i enlighet med IFRS 15 och Scania har därför ingen effekt av övergången till IFRS 15.

Övriga förändringar

Transaktioner med återköpsåtaganden

Från och med räkenskapsåret 2018 har koncernen anpassat presentationen av försäljning med återköpsåtagande till Volkswagengruppens presentation av försäljning av fordon med återköpsåtaganden. Förändringen har endast inneburit omklassificeringar i balansräkningen. Effekten på koncernredovisningen är oväsentlig medan effekten avseende interna försäljningar med återköpsåtaganden mellan segmenten Fordon och Service och Financial Services i segmenten är större. Den nya redovisningsprincipen har tillämpats retroaktivt vilket innebär att jämförelsesiffror har justerats.

Omklassificeringar

Från och med januari 2018 har vissa omklassificeringar gjorts avseende presentationen i resultaträkningen. Detta till följd av en anpassning till Volkswagengruppens presentation av olika kostnader. Omklassificeringarna har gjorts retroaktivt vilket innebär att jämförelsesiffror har justerats.

Resultaträkningens utformning

Från och med räkenskapsåret 2018 har resultaträkningens utformning ändrats till följd av en anpassning till Volkswagengruppens utformning.

Koncernens noter, forts.

Not 30 Förändringar i finansiella rapporter 2018, forts.

Förändringar i resultaträkningar

2017	Noter	Tidigare presentation resultaträkning	Anpassning till ny presentation resultaträkning	Om-klassificeringar	Eliminering	Summa
Fordon och tjänster						
Intäkter		119 713	6 943		-3 290	123 366
Kostnad sålda varor	a) b) d)	-90 238	-4 487	-660	3 290	-92 095
Bruttoresultat		29 475	2 456	-660	0	31 271
Forsknings- och utvecklingskostnader	a) d)	-6 587	-	818		-5 769
Försäljningskostnader	a) c) d)	-9 934	-1 101	-53		-11 088
Administrationskostnader	a) b) c) d)	-1 794	-	-105		-1 899
Övriga rörelseintäkter		-	169	-		169
Övriga rörelsekostnader		-	-250	-		-250
Rörelseresultat		11 160	1 274	0	0	12 434
Financial Services						
Ränte- och hyresintäkter		6 731	-6 731			-
Försäkringskommission		212	-212			-
Räntor och avskrivningar		-4 487	4 487			-
Räntenetto och försäkringskommission		2 456	-2 456			-
Andra intäkter		169	-169			-
Andra kostnader		-250	250			-
Bruttoresultat		2 375	-2 375			-
Försäljnings- och administrationskostnader		-996	996			-
Kreditförluster, konstaterade och befarade		-105	105			-
Rörelseresultat		1 274	-1 274			-
Rörelseresultat		12 434	-			12 434
Ränteintäkter		583	-			583
Räntekostnader		-956	-			-956
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures		44	-			44
Övriga finansiella intäkter		171	-			171
Övriga finansiella kostnader		-194	-			-194
Summa finansnetto		-352	-			-352
Resultat före skatt		12 082	-			12 082
Skatt		-3 377	-			-3 377
Periodens resultat		8 705	-			8 705

a) IT kostnader tidigare presenterade som administrations-, forsknings- och utvecklings- samt försäljningskostnader (MSEK 134, 15 och 1) presenteras nu som kostnad sålda varor (MSEK -150).

b) Administrationskostnader i Treasury Latin America om MSEK 23 presenteras nu som kostnad sålda varor.

c) Omklassificeringar av kostnader för controller funktion tidigare presenterat som försäljningskostnader (MSEK 44) presenteras nu som administrationskostnader.

d) Anpassning till Volkswagen koncernen avseende presentation av olika typer av kostnader har medfört att kostnader som tidigare presenterats som Forsknings- och utvecklingskostnader (MSEK 803) har nu omfördelats till kostnad för sålda varor (MSEK -489), försäljningskostnader (MSEK -98) och Administrationskostnader (MSEK -218).

Försäljning med återköpsåtagande

Från och med 2018 presenterar Scania interna försäljningar med återköpsåtaganden mellan segmentet Fordon och tjänster och Financial Services i enlighet med Volkswagen koncernens presentation av motsvarande transaktion. Jämförelsesiffor för 31 december 2017 har omklassificerats enligt nedan.

Den förändrade presentationen för interna transaktioner med återköpsåtaganden påverkar endast balansräkningen. Tidigare redovisades en intern försäljningstransaktion med återköpsåtagande som en nettoskuld i segmentet Fordon och tjänster. I resultaträkningen redovisades dock den förutbetalda intäkten och kostnaden brutto på samma poster (Intäkter och Kostnad såld vara) som de kommer att göra från januari 2018. I segmentet Fordon och tjänster redovisas avskrivningen avseende tillgången som kostnad såld vara, vilket är på samma sätt som kostnaden för det sålda fordonet presenterades tidigare.

Scania-koncernen – Balansräkning

Belopp i MSEK om inget annat anges	Noter	Dec'17 före omklassificering	Omklassificering	Dec'17 efter omklassificering
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar		9 421		9 421
Materiella anläggningstillgångar		29 711		29 711
Uthyrningstillgångar	a)	26 547	-731	25 816
Aktier och andelar		587		587
Räntebärande fordringar		37 218		37 218
Övriga fordringar		5 765		5 765
Omsättningstillgångar				
Varulager		21 589		21 589
Räntebärande fordringar		23 452		23 452
Övriga fordringar		15 300		15 300
Kortfristiga placeringar		1 245		1 245
Likvida medel		6 504		6 504
Summa tillgångar		177 339	-731	176 608
Eget kapital och skulder				
Scanias aktieägare		49 904		49 904
Innehav utan bestämmande inflytande		15		15
Summa Eget kapital		49 919	0	49 919
Långfristiga skulder				
Räntebärande skulder		39 869		39 869
Avsättning för pensioner		9 346		9 346
Övriga avsättningar		6 498		6 498
Finansiella skulder, Återköpsåtagande externt	b)		4 270	4 270
Övriga skulder	b)	15 792	-8 934	6 858
Övriga skulder, Återköpsåtagande externt	b)		3 575	3 575
Kortfristiga skulder				
Räntebärande skulder		18 822		18 822
Avsättningar	a)	3 523	-123	3 400
Finansiella skulder, Återköpsåtagande externt	c)		1 095	1 095
Övriga skulder	a) c)	33 570	-2 256	31 314
Övriga skulder, Återköpsåtagande externt	c)		1 642	1 642
Summa Eget kapital och skulder		177 339	-731	176 608

Koncernens noter, forts.

Not 30 Förändringar i finansiella rapporter 2018, forts.

Fordon och tjänster – Balansräkning

Belopp i MSEK om inget annat anges	Noter	Dec'17 före omklassificering	Omklassificering	Dec'17 efter omklassificering
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar		9 391		9 391
Materiella anläggningstillgångar		29 601		29 601
Uthyrningstillgångar, Återköpsåtagande externt och uthyrningsverksamheten	d)	12 294	-284	12 010
Uthyrningstillgångar, Återköpsåtagande internt	e)		13 806	13 806
Aktier och andelar	f)	587	3 457	4 044
Räntebärande fordringar		64		64
Övriga fordringar		5 211		5 211
Omsättningstillgångar				
Varulager		21 589		21 589
Räntebärande fordringar		243		243
Övriga fordringar		14 926		14 926
Kortfristiga placeringar		12 266		12 266
Likvida medel		5 431		5 431
Summa tillgångar		111 603	16 979	128 582
Eget kapital och skulder				
Scanias aktieägare	f)	42 643	3 457	46 100
Innehav utan bestämmande inflytande		15		15
Summa Eget kapital		42 658	3 457	46 115
Långfristiga skulder				
Avsättning för pensioner		9 275		9 275
Övriga avsättningar		6 496		6 496
Finansiella skulder, Återköpsåtaganden internt	g)		6 968	6 968
Finansiella skulder, Återköpsåtagande externt	g)		4 270	4 270
Övriga skulder	g)	14 995	-8 934	6 061
Övriga skulder, Återköpsåtagande internt	g)		4 528	4 528
Övriga skulder, Återköpsåtagande externt	g)		3 575	3 575
Kortfristiga skulder				
Avsättningar	d) e)	3 459	-123	3 336
Finansiella skulder, Återköpsåtagande internt	g)		2 807	2 807
Finansiella skulder, Återköpsåtagande externt	g)		1 095	1 095
Övriga skulder	e) g)	34 720	-4 668	30 052
Övriga skulder, Återköpsåtagande internt	g)		2 362	2 362
Övriga skulder, Återköpsåtagande externt	g)		1 642	1 642
Summa Eget kapital och skulder		111 603	16 979	128 582

Financial Services – Balansräkning

Belopp i MSEK om inget annat anges	Noter	Dec'17 före omklassificering	Omklassificering	Dec'17 efter omklassificering
Anläggningstillgångar				
Immateriella anläggningstillgångar		30		30
Materiella anläggningstillgångar		110		110
Uthyrningstillgångar	h)	16 665	-16 665	0
Finansiella fordringar		37 154		37 154
Finansiella fordringar, Återköpsåtagande internt	h)		6 968	6 968
Övriga fordringar		554		554
Övriga fordringar, Återköpsåtagande internt	h)		4 528	4 528
Omsättningstillgångar				
Finansiella fordringar		23 209		23 209
Finansiella fordringar, Återköpsåtagande internt	h)		2 807	2 807
Övriga fordringar		1 691		1 691
Övriga fordringar, Återköpsåtagande internt	h)		2 362	2 362
Kortfristiga placeringar		27		27
Likvida medel		1 073		1 073
Summa tillgångar		80 513	0	80 513
Eget kapital och skulder				
Scanias aktieägare		7 261		7 261
Summa Eget kapital		7 261	0	7 261
Räntebärande skulder		69 739		69 739
Långfristiga skulder				
Avsättningar för pensioner		71		71
Övriga avsättningar		2		2
Övriga skulder		797		797
Kortfristiga skulder				
Avsättningar		64		64
Övriga skulder		2 579		2 579
Summa Eget kapital och skulder		80 513	0	80 513
Kundfinansieringsportfölj	d) e)	77 028		77 028

- a) Omklassificering av tidigare avsättning då avsättning gjordes för skillnader mellan marknadsvärde och återköpspris. Innefattar också omklassificering av "Artificial price commitments" som tidigare redovisats som övriga skulder. Omklassificeringen reducerar avsättningar, övriga skulder samt uthyrningstillgångar.
- b) Omklassificering av tidigare redovisad långfristig skuld i två delar, den ena delen avser förskotts betalning (förutbetalad intäkt) och den andra delen är värdet på åtagandet (återköpspriset).
- c) Omklassificering av tidigare redovisad kortfristig skuld till en del som avser förskotts betalning (förutbetalad intäkt) och en del som avser värdet på åtagandet (återköpspriset) avseende externt sålda fordon med återköpsåtagande (d.v.s. inte en intern transaktion med segmentet Financial Services).
- d) Justering av avsättning för skillnader mellan marknadsvärde och överenskommet återköpspris och övriga skulder avseende "artificial price commitments".
- e) I enlighet med Volkswagenkoncernen redovisas fordonet i transaktioner med återköpsåtaganden i segmentet Fordon och tjänster. Det innebär att fordonet har flyttats från segmentet Financial Services till segmentet Fordon och tjänster. Jämfört med värdet i segmentet Financial Services har värdet justerats för internvinst, avsättning för skillnader mellan marknadsvärdet och överenskommet återköpspris samt övriga skulder avseende "artificial price commitments".
- f) Justering för aktier i segmentet Fordon och tjänster avseende koncernföretag i segmentet Financial Services.
- g) Uppdelning av kort- och långfristiga övriga skulder i en del som avser förskotts betalningen som är den förutbetalda intäkten och en del som motsvarar värdet på återköpsåtagandet i kort- och långfristig. Övriga skulder innefattade också en del avseende internvinst som har justerats mot uthyrningstillgångar, se kommentar e) ovan.
- h) Enligt tidigare redovisningsprinciper redovisade segmentet Financial Services en tillgång i en transaktion med återköpsåtagande. I enlighet med Volkswagen koncernen redovisar segmentet Financial Services inte längre fordonet. Istället redovisas det belopp som betalats i förskott för fordonet som en fordran. Fordran fördelas på en del som avser förskott (förutbetalad kostnad) och en del som avser återköpsåtagandet, vilket är det belopp som segmentet Fordon och tjänster kommer att köpa tillbaka fordonet för i efterföljande period. Dessa är vidare uppdelade i en kort- och en långfristig del.

Koncernens noter, forts.

Not 30 Förändringar i finansiella rapporter 2018, forts.

IFRS 9 – Övergång

Effekt på fordringar 1 januari 2018

Kategori	Finansiella tillgångar värderade till verkligt värde via resultaträkningen	IAS 39 per den 31 december 2017	Låne- och kundfordringar	Effekt vid övergång till IFRS 9	Innehas för insamling avtalsenliga kassaflöden	IFRS 9 per den 1 Januari 2018
	Verkligt värde via resultaträkningen		Upplupet anskaffningsvärde		Upplupet anskaffningsvärde	Verkligt värde via resultaträkningen
Fordran						
Räntebärande fordringar		60 670		-154	60 516	
Icke räntebärande kundfordringar		9 024		-66	8 958	
Kortfristiga placeringar och likvida medel	738		7 011		7 011	738
Övriga fordringar	616		102		102	616
Summa	1 354	76 807		-220	76 587	1 354

Moderbolaget Scania AB, räkningar

Resultaträkning

Januari – december, MSEK	Not	2018	2017
Administrationskostnader		0	0
Rörelseresultat		0	0
Finansiella intäkter och kostnader		13 853	0
Resultat efter finansiella poster		13 853	0
Resultat före skatt		13 853	0
Skatt		–	–
Årets resultat		13 853	0

Rapport över totalresultat

Januari – december, MSEK	2018	2017
Årets resultat	13 853	0
Övrigt totalresultat	–	–
Årets totalresultat	13 853	0

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2018	2017
TILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterföretag	1	8 435	8 435
Omsättningstillgångar			
Fordran på dotterföretag	2	11 068	1 567
Summa tillgångar		19 503	10 002
EGET KAPITAL	3		
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		2 530	6 882
Årets resultat		13 853	0
Summa eget kapital		19 503	10 002
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder		0	0
Summa eget kapital och skulder		10 003	10 002

Förändringar i eget kapital

	Bundet kapital			Totalt
	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	
2018				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	6 682	10 002
Årets totalresultat			13 853	13 853
Utdelning			–4 352	–4 352
Utgående kapital per den 31 december 2016	2 000	1 120	16 383	19 503

	Bundet kapital			Totalt
	Aktiekapital	Reservfond	Fritt eget kapital	
2017				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	6 882	10 002
Årets totalresultat				
Utgående kapital per den 31 december 2016	2 000	1 120	6 882	10 002

Kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2018	2017
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	4	13 853	0
Icke kassaflödespåverkande poster		–	–
Betald skatt		–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		13 853	0
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital			
Fordran dotterföretag		–9 501	–
Summa förändring av rörelsekapital		–9 501	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten		4 352	0
Investeringsverksamheten			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–	–
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		4 352	–
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter		–4 352	–
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–4 352	–
Årets kassaflöde		0	0
Likvida medel vid årets början		0	0
Likvida medel vid årets slut		0	0

Moderbolaget Scania AB, noter

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scania-koncernens not 1. Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller, förutom nedanstående noter, i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

NOT 1 Aktier i dotterbolag

Dotterföretag / org.nr / säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde	
			2018	2017
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 435	8 435
Totalt			8 435	8 435

Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i Scania CV-koncernen, vilken omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scania AB-koncernen.

NOT 2 Fordran på dotterföretag

	2018	2017
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	11 068	1 567
Totalt	11 068	1 567

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

NOT 3 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten.

Eget kapital ska enligt svensk lag fördelas mellan icke utdelningsbara (bundna) respektive utdelningsbara (fria) medel.

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

NOT 4 Kassaflödesanalys

Erhållen ränta var MSEK 0 (0).

NOT 5 Ansvarsförbindelser

	2018	2017
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	61 013	45 974
Totalt	61 013	45 974

NOT 6 Löner och ersättningar till styrelsen, ledande befattningshavare och revisorer

Styrelsen, den verkställande direktören i Scania AB och den övriga företagsledningen upprätthåller identiska befattningar i Scania CV AB. Löner och ersättningar betalas av Scania CV AB, varför hänvisningar sker till Scaniakoncernens not 23, "Löner och ersättningar samt antal anställda" och not 25, "Ersättningar till ledande befattningshavare". Ersättning till revisorer har utgått med SEK 10 000 (15 000) avseende moderbolaget.

NOT 7 Transaktioner med närstående

Scania AB är ett dotterföretag till TRATON SE org.nr HRB 241814 med huvudkontor i München och MAN SE RE SHB RE NTGS org.nr HRB 179426 med huvudkontor i München.

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats www.volkswagen.com.

Transaktioner med närstående bestod av utdelning till TRATON SE och MAN SE. Beslutad utdelning 2018 uppgick till MSEK 3 771 (0) för TRATON SE och till MSEK 581 (0) för MAN SE.

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen föreslår till årsstämman 2019 att ett totalt belopp om MSEK 14 611, bestående av MSEK 4 867 som ordinarie utdelning vilket motsvarar 50 procent av årets resultat om 9 734 för 2018 och en extra utdelning om MSEK 9 744, delas ut till aktieägarna som kontant utdelning. Den extra utdelningen kommer omedelbart att återbetalas som ett kapitaltillskott.

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	2 530
Årets resultat	13 853
Övrigt totalresultat	-
Summa	16 383

Disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas MSEK	14 611
Till nästa år balanseras	1 772
Summa	16 383

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget, Scania AB, följande egna kapital:

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	1 772
Summa	4 892

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 14 mars 2019. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 14 mars 2019.

Södertälje den 14 mars 2019

Andreas Renschler
Styrelsens ordförande

Henrik Henriksson
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Nina Macpherson
Styrelseledamot

Markus S. Piëch
Styrelseledamot

Stephanie Porsche-Schröder
Styrelseledamot

Christian Schulz
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Lisa Lorentzon
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Michael Lyngsie
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats den 14 mars 2019
PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson
Auktoriserad revisor

Björn Irlé
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB för år 2018. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 42–126 i detta dokument.

Enligt vår uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av moderbolagets finansiella ställning per den 31 december 2018 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt årsredovisningslagen. Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av koncernens finansiella ställning per den 31 december 2018 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionsred i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorsred i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Vår revisionsansats

Revisionens inriktning och omfattning

Vi utformade vår revision genom att fastställa väsentlighetsnivå och bedöma risken för väsentliga felaktigheter i de finansiella rapporterna. Vi beaktade särskilt de områden där den verkställande direktören och styrelsen gjort subjektiva bedömningar, till exempel viktiga redovisningsmässiga uppskattningar som har gjorts med utgångspunkt från antaganden och prognoser om framtida händelser, vilka till sin natur är osäkra. Liksom vid alla revisioner har vi också beaktat risken för att styrelsen och den verkställande direktören åsidosätter den interna kontrollen, och bland annat övervägt om det finns belägg för systematiska avvikelser som givit upphov till risk för väsentliga felaktigheter till följd av oegentligheter.

Vi anpassade vår revision för utföra en ändamålsenlig granskning i syfte att kunna uttala oss om de finansiella rapporterna som helhet, med hänsyn tagen till koncernens struktur, redovisningsprocesser och kontroller samt den bransch i vilken koncernen verkar.

En betydande del av Scania koncernens verksamhet sker i dotterbolaget, Scania CV AB. Här sker även en betydande del av tillverkning av fordon och forsknings- och utvecklingsaktiviteter. Övriga bolag i koncernen kan delas in i tillverkande enheter, försäljningsenheter, finansbolag och koncerninterna stödfunktioner. För övriga tillverkande bolag utförs revision lokalt enligt våra instruktioner. Under året har vi som ett led i revisionen besökt dotterbolagen i Tyskland och Belgien. Försäljnings- och finansbolag utgör en betydande del av antalet enheter i koncernen spridda över ett stort antal länder. I vår revision har vi fokuserat på de enheter som har störst påverkan på den finansiella rapporteringen. För dessa enheter utförs revision lokalt enligt instruktioner från oss. Dessa enheter tillsammans med moderbolaget omfattar ungefär sjuttio procent av den externa försäljningen. Övriga enheter utgörs främst av mindre försäljningsbolag och stödfunktioner.

Väsentlighet

Revisionens omfattning och inriktning påverkades av vår bedömning av väsentlighet. En revision utformas för att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida de finansiella rapporterna innehåller några väsentliga felaktigheter. Felaktigheter kan uppstå till följd av oegentligheter eller fel. De betraktas som väsentliga om enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användarna fattar med grund i de finansiella rapporterna.

Baserat på professionellt omdöme fastställde vi vissa kvantitativa väsentlighetstal, däribland för den finansiella rapportering som helhet. Med hjälp av dessa och kvalitativa överväganden fastställde vi revisionens inriktning och omfattning och våra granskningsåtgärders karaktär, tidpunkt och omfattning, samt att bedöma effekten av enskilda och sammantagna felaktigheter på de finansiella rapporterna som helhet.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden och innefattar bland annat de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. De särskilt betydelsefulla områden som redogörs för nedan avser koncernen. Frågan om avsättning för åtaganden rörande otillbörligt prissamarbete baserat på utredning av EU-kommissionen påverkar även moderbolaget.

Revisionsberättelse, forts.

Särskilt betydelsefullt område

Avsättning för åtaganden rörande otillbörligt prissamarbete baserat på utredning av EU-kommissionen

Som framgår av årsredovisningen i not 2 är Scania-koncernen involverad i en utredning av EU-kommissionen rörande otillbörligt prissamarbete. Kommissionens utredning har pågått under flera år. En avsättning om SEK 3,8 miljarder redovisas för risken för framtida böter.

I september 2017 fattade kommissionen slutligen ett beslut som höll Scania-koncernen ansvarig för de påstådda överträdelserna av konkurrenslagstiftningen. Böterna uppgick till EUR 880 miljoner. Scania-koncernen har motsatt sig beslutet i dess helhet och i december 2017 överklagade Scania-koncernen beslutet till EU domstolen. En bankgaranti motsvarande bötesbeloppet har ställts för perioden tills slutligt domslut har fattats. Inga väsentliga händelser har inträffat under 2018.

Själva utredningen och ärendet i sig är komplext och värderingen av åtagandet påverkas starkt av ledningens bedömningar av utfall av slutliga beslut.

Redovisning av intäkter för fordon som levererats med restvärdeåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster

I not 1 till årsredovisningen framgår Scantias redovisningsprinciper för redovisning av intäkter. För fordon levererade med restvärdeåtagande redovisas intäkten över den tid åtagandet löper i och med att restvärderisken är kvar hos Scania.

För service- och reparationskontrakt sker intäktsredovisning i takt med att kostnaderna för att fullgöra åtagandena inträffar.

I båda dessa fall föreligger risk för att intäkter periodiseras fel över respektive kontraktperiod.

Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området

Scantias ledning och styrelse har i hög grad varit involverade i hanteringen av den pågående utredningen. I vår revision bedömer vi hur dessa frågor hanterats på lednings- och styrelsenivå genom att ta del underlag och beräkningar.

Att bedöma denna typ av legala tvister är svårt och kräver att vi som revisorer tar hjälp av experter inom relevanta områden för att stödja oss i vår bedömning av den redovisningsmässiga hanteringen av dem.

Vi har i revisionen begärt och erhållit uttalanden från Scantias externa juridiska ombud kring utvecklingen av utredningen av EU-kommissionen. Uttalanden har erhållits för varje kvartal. I och med att Scania är ett dotterbolag till VW-koncernen har vi även rapporterat och diskuterat frågan med moderbolagets revisorer.

Som framgår av årsredovisningen har Scania redovisat ett betydande belopp som avsättning. I samband vår granskning har vi förnyat vår bedömning om avsättningens storlek.

Vi konstaterar att även om den pågående utredningen av EU-kommissionen hanteras på ett rimligt sätt i redovisningen så kvarstår en inneboende osäkerhet i att det slutliga resultatet kan avvika väsentligt från ledningens bedömningar.

Vidare, som framgår av not 2, är det inte möjligt att kvantifiera risken för relaterade civilrättsliga krav mot koncernen.

Periodisering av intäkter för fordon med restvärdeåtagande och för service och reparationskontrakt sker i försäljningsbolagen. Scania har i sin redovisningsmanual utarbetade instruktioner och modeller för hur de ska periodisera intäkter för dessa transaktioner med kunder. I koncernteamet har vi bedömt huruvida de tillämpade modellerna för redovisning är i enlighet med IFRS:

I våra instruktioner till dotterbolagsrevisorerna har vi beskrivit de redovisningsprinciper och modeller som Scania tillämpar och instruerat dem att i sin rapportering till oss bekräfta att dotterbolagen tillämpar de redovisningsmetoder som Scania valt och att de granskat dessa. Även om modellen för periodisering av intäkter är gemensam inom koncernen så baseras den på lokala antaganden som beaktar lokala förhållanden på olika marknader. Dessa antaganden granskas av dotterbolagsrevisorerna lokalt. I samband med rapporteringen till oss har vi diskussioner med de lokala revisorerna för att förstå hur de granskat periodiseringen och vad de kommit fram till.

Från denna granskning har inget väsentligt framkommit som föranlett rapportering till revisionsutskottet.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–41. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS, så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Scania AB för år 2018 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Revisionsberättelse, forts.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Göteborg den 14 mars 2019

PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Björn Irle
Auktoriserad revisor

Nyckeltal

Scania presenterar vissa finansiella mått för att förklara relevanta trender och koncernens prestation, vilka inte definieras enligt IFRS. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt, är dessa inte alltid jämförbara med mått som används av andra företag. Dessa finansiella mått ska därför inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS. Nedanstående är finansiella mått som Scania använder som inte definieras enligt IFRS, om inget annat framgår.

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Scaniakoncernen										
Rörelsemarginal, % ³⁾	10,1	10,1	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	10,1	10,1	9,7	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0
Soliditet, %	27,1	28,3	26,0	26,8	31,4	31,2	30,6	31,1	30,2	23,7
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK ¹⁾	64 548	51 581	49 788	42 183	35 780	34 696	31 591	28 213	24 606	39 767
Nettoskuldssättningsgrad ¹⁾	1,19	1,03	1,18	1,11	0,86	0,93	0,90	0,82	0,82	1,71
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, % ³⁾	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,44	2,45	2,31	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35	1,77
– exkl. jämförelsestörande poster, % ²⁾	2,28	2,28	2,21	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35	1,77
Avkastning på sysselsatt kapital, % ³⁾	24,1	24,4	14,0	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1	9,2
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	22,6	22,7	21,4	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1	9,2
Avkastning på operativt kapital, % ³⁾	31,3	32,5	15,6	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7	9,0
– exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	28,6	29,3	25,2	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7	9,0
Nettoskuldssättning, exkl avsättning för pension, MSEK ¹⁾	-16 420	-17 058	-10 954	-7 579	-12 139	-8 019	-8 026	-8 834	-6 575	4 038
Nettoskuldssättningsgrad ¹⁾	-0,25	-0,29	-0,31	-0,24	-0,35	-0,25	-0,27	-0,29	-0,25	0,21
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	1,7	1,8	1,6	1,9	1,9	1,5	1,4	1,3	0,5	-0,4
Soliditet, %	8,9	9,0	9,0	9,8	11,5	10,4	10,3	10,3	11,1	10,4

1) Nettoskuld (+) och nettokassa (-).

2) Justerat för avsättningen om MSEK 3 800 2016 avseende EU-utredning, se not 2.

3) 2017 års siffror är justerade för de förändringar som gjorts i resultaträkningen 2018, se not 30.

Nyckeltal, forts.

Scania-koncernen

Nettoskudsättning, exkl avsättning för pensioner	2018	2017
TILLGÅNGAR		
Kortfristiga placeringar	652	1 245
Likvida medel	8 182	6 504
Derivat, långfristiga	274	239
Derivat, kortfristiga	564	377
	9 672	8 365
SKULDER		
Långfristiga räntebärande skulder	42 950	39 869
Kortfristiga räntebärande skulder	29 922	18 822
Derivat, långfristiga	372	474
Derivat, kortfristiga	976	781
	74 220	59 946
Nettoskudsättning	64 548	51 581

Fordon och Tjänster

Nettoskudsättning, exkl avsättning för pensioner	2018	2017
TILLGÅNGAR		
Kortfristiga placeringar	10 244	12 266
Likvida medel	6 686	5 431
Derivat, långfristiga	274	239
Derivat, kortfristiga	564	377
	17 768	18 313
SKULDER		
Räntebärande skulder, långfristiga och kortfristiga	0	0
Derivat, långfristiga	372	474
Derivat, kortfristiga	976	781
	1 348	1 255
Nettoskudsättning	-16 420	-17 058

Sysselsatt kapital ²⁾	2018	2017
Totala tillgångar	130 592	119 533
Övriga långfristiga avsättningar + Kortfristiga avsättningar ²⁾	6 200	5 913
Övriga skulder	67 112	61 384
Netto derivat	-1 176	-359
Sysselsatt kapital	58 456	52 595

Operativt kapital ²⁾	2018	2017
Totala tillgångar	130 521	119 533
Likvida medel	15 102	14 447
Rörelsens skulder		
Övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar ²⁾	6 200	5 913
Övriga skulder	67 112	61 384
Netto derivat	-1 176	-359
Operativt kapital²⁾	43 354	38 148

Avkastning på sysselsatt kapital ²⁾	2018	2017
Rörelseresultat ²⁾	12 392	11 160
Finansiella intäkter	797	754
Sysselsatt kapital ²⁾	58 456	52 595
Avkastning på sysselsatt kapital²⁾	22,6	22,7

Kapitalomsättningshastighet	2018	2017
Nettoomsättning	133 222	119 713
Sysselsatt kapital ²⁾	58 456	52 595
Kapitalomsättningshastighet	2,28	2,28

Avkastning på operativt kapital ²⁾	2018	2017
Rörelseresultat ²⁾	12 392	11 160
Operativt kapital ²⁾	43 354	38 148
Avkastning på operativt kapital²⁾	28,6	29,3

Financial Services

Rörelsemarginal	2018	2017
Rörelseresultat	1 440	1 274
Genomsnittlig portfölj	83 097	72 482
Rörelsemarginal	1,7%	1,8%

Soliditet %	2018	2017
Eget kapital	8 360	7 261
Tillgångar	93 824	80 513
Soliditet %	8,9%	9,0%

Definitioner

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

Nettomarginal

Årets resultat i procent av nettoomsättning.

Soliditet

Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

Nettoskuldsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner

Kort- och 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.¹⁾

Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.¹⁾

Kapitalomsättningshastighet

Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital.¹⁾

Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

¹⁾ Kapitallet (sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de senaste tretton månaderna.

Geografiska områden

Europa: Albanien, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Makedonien, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Serbien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern, Österrike.

Eurasien: Armenien, Azerbajdzjan, Georgien, Kazakstan, Ryssland, Ukraina, Vitryssland.

Asien: Bahrain, Bangladesh, Brunei, Bhutan, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jemen, Jordanien, Kina, Libanon, Malaysia, Mongoliet, Myanmar, Oman, Qatar, Pakistan, Saudiarabien, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

Amerika: Argentina, Barbados, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kuba, Mexico, Nederländska, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, USA, Trinidad, Venezuela.

Afrika och Oceanien: Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Egypten, Etiopien, Ghana, Kenya, Liberia, Marocko, Mocambique, Namibia, Nigeria, Nya Kaledonien, Nya Zeeland, Rwanda, Senegal, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia.

Flerårsöversikt

Belopp i MSEK om ej annat anges	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	91 583	78 869	73 363	65 100	53 211	46 712	43 490	47 747	41 533	37 988
Eurasien	9 003	7 081	3 291	2 623	5 319	6 047	5 966	6 084	2 413	1 449
Amerika ¹⁾	17 357	14 348	10 746	11 799	17 648	23 552	18 391	20 912	21 725	11 812
Asien	14 922	16 708	13 187	13 044	12 155	7 758	7 853	10 182	9 035	6 097
Afrika och Oceanien	9 854	8 927	8 358	7 991	6 952	5 925	5 796	5 360	5 403	5 243
Justering för hyresintäkter ²⁾	-5 593	-2 567	-5 018	-5 660	-3 234	-3 146	-1 894	-2 599	-1 941	-515
Totalt	137 126	123 366	103 927	94 897	92 051	86 847	79 603	87 686	78 168	62 074
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	12 392	11 160	5 309	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575	2 648
– justerat för jämförelsstörande poster ⁵⁾	12 392	11 160	9 109	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575	2 648
Financial Services	1 440	1 274	1 015	1 040	1 016	719	606	517	171	-175
Totalt	13 832	12 434	6 324	9 641	8 721	8 455	8 300	12 398	12 746	2 473
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	9,3	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3
– justerat för jämförelsestörande poster ⁵⁾	9,3	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3
Totalt³⁾	10,1	10,1	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0
Finansnetto	-513	-352	-361	-532	-399	-47	-19	214	-213	-871
Årets resultat	9 734	8 705	3 243	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103	1 129
– justerat för jämförelsstörande poster ⁵⁾	9 734	8 705	7 043	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103	1 129
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	-7 602	-6 682	-7 199	-7 043	-6 401	-5 854	-5 312	-4 658	-3 688	-3 234
Aktivering	1 996	1 367	1 682	1 863	1 454	1 123	860	387	351	282
Avskrivning	-728	-454	-387	-393	-357	-293	-229	-169	-168	-264
Forsknings- och utvecklingskostnader	-6 334	-5 769	-5 904	-5 573	-5 304	-5 024	-4 681	-4 440	-3 505	-3 216
Nettoinvesteringar genom förvärv/ avyttringar av verksamheter	-2	32	0	125	154	26	-25	-44	56	118
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	7 272	5 905	7 864	7 612	5 561	5 294	4 480	3 776	2 753	3 031
Portfölj Financial Services verksamhet	89 166	77 028	67 935	56 486	55 556	48 863	45 038	42 235	36 137	40 404
Kassaflöde, Fordon och tjänster	3 665	5 969	3 427	4 376	4 690	3 231	3 025	6 970	11 880	5 512
Lageromsättningshastighet, gånger ⁴⁾	5,2	5,4	5,4	5,3	5,4	5,8	5,4	6,1	6,4	4,5

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).

5) Justerat för avsättning om 3 800 MSEK redovisad 2016 avseende EUs konkurrensområde, se not 2.

	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Antal producerade fordon										
Lastbilar	92 679	87 454	75 452	72 382	75 287	75 957	60 647	75 349	60 963	29 573
Bussar	8 696	8 327	8 488	6 964	6 921	6 897	6 283	8 708	6 700	6 236
Totalt	101 375	95 781	83 940	79 346	82 208	82 854	66 930	84 057	67 663	35 809
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	52 016	48 436	49 102	43 082	34 008	32 625	27 720	31 443	23 315	18 824
Eurasien	8 006	6 748	3 233	2 583	5 964	6 260	6 798	7 445	2 369	1 084
Amerika ⁶⁾	12 725	9 701	7 022	8 118	16 150	23 756	15 391	17 632	18 056	9 566
Asien	10 464	13 175	9 287	11 514	12 889	7 400	8 089	12 485	10 179	4 843
Afrika och Oceanien	4 784	4 412	4 449	4 465	4 004	3 570	3 053	3 115	2 918	2 490
Totalt	87 995	82 472	73 093	69 762	73 015	73 611	61 051	72 120	56 837	36 807
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	2 212	2 009	2 094	1 917	1 361	1 000	1 312	1 916	1 760	1 954
Eurasien	344	365	62	94	105	850	198	84	82	130
Amerika ⁶⁾	2 805	2 302	2 350	2 123	2 542	2 778	2 738	3 272	2 104	1 421
Asien	2 058	2 821	2 568	1 806	1 620	1 388	1 304	2 065	2 120	1 876
Afrika och Oceanien	1 063	808	1 179	859	1 139	837	798	651	809	1 255
Totalt	8 482	8 305	8 253	6 799	6 767	6 853	6 350	7 988	6 875	6 636
Totalt antal levererade fordon	96 477	90 777	81 346	76 561	79 782	80 464	67 401	80 108	63 712	43 443
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	5 968	3 938	3 272	2 664	2 823	2 719	3 664	3 450	2 634	1 834
Amerika	2 667	1 368	1 727	3 180	3 176	2 925	2 582	2 809	3 281	1 775
Övriga marknader	4 174	3 215	2 801	2 641	2 288	1 139	817	701	611	626
Totalt	12 809	8 521	7 800	8 485	8 287	6 783	7 063	6 960	6 526	4 235
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU28) ⁷⁾										
Lastbilar	322 276	303 909	302 527	265 769	223 187	237 325	221 188	241 200	178 100	161 100
Bussar	30 632	29 728	29 141	27 928	24 815	22 962	21 813	25 200	25 400	26 500
Antal anställda per 31 december⁸⁾										
Produktion och centrala staber	25 941	24 298	21 736	20 453	19 304	19 069	17 663	17 489	17 006	14 672
Forskning och utveckling	4 203	3 908	3 900	3 801	3 671	3 596	3 509	3 327	2 930	2 642
Försäljnings- och servicebolag	20 966	20 166	19 718	19 331	18 395	17 549	16 734	16 038	14 987	14 475
Summa Fordon och tjänster	51 110	48 372	45 354	43 585	41 370	40 214	37 906	36 854	34 923	31 789
Financial Services	993	891	889	824	759	739	691	642	591	541
Totalt	52 103	49 263	46 243	44 409	42 129	40 953	38 597	37 496	35 514	32 330

6) Avser Latinamerika.

7) 27 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Malta plus Norge och Schweiz).

8) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.



HÅLLBARHETSNYCKELTAL

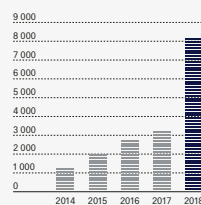
För att utvärdera och följa upp vårt hållbarhetsarbete har vi utvecklat 18 nyckeltal som matchar våra fokusområden inom hållbarhet.

Hållbara transporter

Energieffektivitet

Energieffektivitet är centralt för Scania och bränsleförbrukning är den viktigaste beslutsfaktorn för dagens köpare av lastbilar och bussar. Därför arbetar vi ständigt med att förbättra fordonens effektivitet, att sälja in konceptet Ecolution, att få fler förare att delta i våra coachnings- och utbildningsprogram som resulterar i minskade utsläpp och säkrare körning, samt att öka antalet kontrakt för tjänsten Scania Flexible Maintenance.

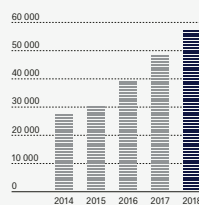
Antal kontrakt/år



Scania Ecolution

Under 2018 ökade antalet Scania Ecolution-kontrakt dramatiskt, och nådde över 8 000 nya kontrakt, vilket är mer än en fördubbling av den totala portföljen. Scania Ecolution 3.0, en mer målfokuserad version av tjänsten, togs emot väl av kunderna.

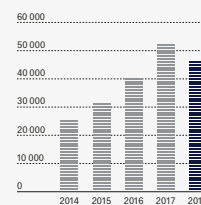
Förare/år



Förutbildning

Under 2018 ökade tillväxten i linje med de senaste åren, något som tydligt visar nyttan och uppskattningen av Scantias förutbildning.

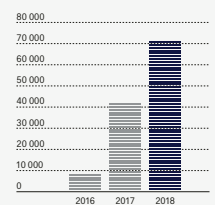
Lektioner/år



Förarcoachning

Den strategiska inriktningen att coacha förare baserat på individuella avvikelser i stället för utifrån regelbundna, fördefinierade mönster ledde till en minskning i det faktiska antalet coachningslektioner. Antalet coachade förare steg däremot med 14 procent.

Antal kontrakt sålda/år



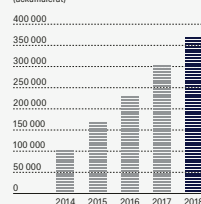
Scania Flexible Maintenance

Under 2018 ökade tjänsten Scania Flexible Maintenance med 68 procent till 70 622 aktiva kontrakt. Vi tar regelbundet del av driftdata från alla fordon och optimerar underhållet för att säkra att våra kunder får en maximal tillgänglighet.

Smarta och säkra transporter

Digitalisering är nyckeln för att uppnå effektiva, smarta och säkra transporter för städer, industrier och logistiksystem. Sedan 2011 utrustar Scania alla nya fordon med kommunikationsenheten Scania Communicator som standard. Enheten samlar in och analyserar data från fordonets drift, vilket gör att vi kan föreslå lösningar som förbättrar effektiviteten i hela transportkedjan för våra kunder, och därmed även för kundernas kunder. Bussystem (BRT) är ett exempel på ett transportsystem som bidrar positivt till ekonomisk och social utveckling samtidigt som det är en smart lösning på miljöproblem som trängsel och föroreningar i städer.

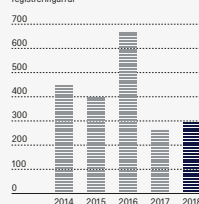
Antal (ackumulerat)



Uppkoppling

Tillväxttakten för antalet uppkopplade fordon avtog något på grund av anpassningar till GDPR-reglerna som infördes under 2018.

BRT registreringar/år



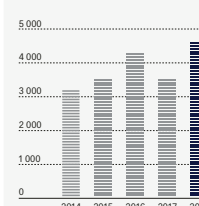
BRT bussregistreringar¹

Under 2018 tillkom 297 nya Scaniabussar i BRT-system. Målet för 2020 är att registrera 750 nya bussar.

Alternativa bränslen och elektrifiering

Alternativa bränslen kan spela en betydligt större roll för utfasningen av fossila bränslen än de gör i dag. Det finns ingen anledning att vänta, tekniken finns här och nu. Scania erbjuder tekniska lösningar för kommersiellt gångbara biobränslen sedan mer än 15 år och vi är stolta över att ha marknadens bredaste utbud av fordon för alternativa bränslen – dessutom kan alla Scaniafordon köras på HVO. Elektrifiering växer snabbt, och i dag erbjuder Scania hybridbussar och hybridlastbilar, liksom batteridrivna elbussar.

Antal fordon/år



Försäljning, alternativa bränslen och elektrifiering²

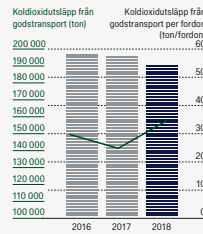
Under 2018 ökade Scania försäljningen av hybrider och fordon som körs på alternativa bränslen. Antalet sålda fordon var 4 540, motsvarande 4,5 procent av den totala försäljningen.

- 1) Antalet registrerade Scaniabussar i BRT-system världen över. Bussen är en del av ett komplett uppkopplat kollektivtrafiksystem med pålitlighet, jämn genomsnittshastighet och total passagerarkapacitet i fokus. Eftersom bussar för BRT-system vanligtvis är en del av större affärer som involverar offentlig upphandling och lokala myndigheter kan antalet variera år från år.
- 2) Antalet fakturerade produkter (lastbilar och bussar) förberedda för gas, etanol (ED95) eller biodiesel-FAME samt hybrider. Uppföljningen av HVO-användning är inte komplett och tas därför inte med i detta nyckeltal.

Ansvarfullt företagande

Miljöpåverkan

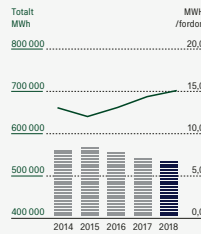
Att minska vår miljöpåverkan genom att vara resurs- och energieffektiva är djupt rotat i Scantias företagskultur. Kärnvärdet Eliminering av slöseri är ledstjärnan när vi kontinuerligt förbättrar våra processer inom områden som koldioxidutsläpp, energiförbrukning, avfall och mängden inköpt fossilfri elektricitet.



Koldioxidutsläpp från våra egna transporter³

Utsläppen per transporterat ton minskade under 2018 tack vare ett aktivt arbete med effektivitetshöjande åtgärder. De totala utsläppen ökade på grund av större transportbehov inom produktionen. De totala utsläppen, inklusive icke-landbaserade transporter, rapporteras elektroniskt.

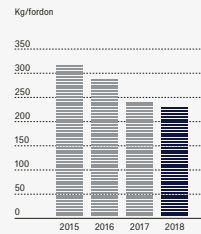
Mål
50%
minskning av CO₂-utsläpp från landtransporter per transporterat ton mellan 2016 och 2025.



Energianvändning från egna anläggningar⁴

Energianvändningen per producerat fordon minskade tack vare högre volymer och ett aktivt arbete med att minska slöserier. Energianvändningen motsvarar 6,9 MWh per fordon.

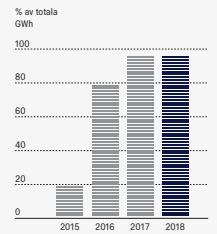
Mål
33%
minskning av energianvändningen från vår industriella verksamhet per producerat fordon mellan 2010 till 2020.



Ej återvunnet avfall⁵

Mängden avfall som skickas för energiåtervinning eller deponering har minskats med 26 procent från 2015 till 2018 tack vare ett systematiskt förbättringsarbete med att minska mängden avfall.

Mål
25%
minskning av ej återvunnet avfall från vår industriella verksamhet från 2015 till 2020.



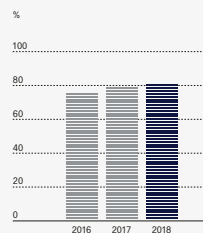
Fossilfri elektricitet⁶

Under 2017 fortsatte Scania att öka andelen fossilfri elektricitet. Mer än 95 procent av elen i vår industriella verksamhet kommer nu från fossilfria källor.

Mål
100%
av vår verksamhet ska drivas med fossilfri elektricitet år 2020, där förutsättningar finns⁵.

Mångfald och inkluderande kultur

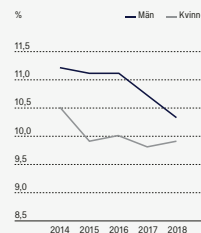
Scania strävar efter mångfald vad gäller bland annat kön, ålder, bakgrund och erfarenhet. En inkluderande företagskultur där alla får samma möjligheter är en avgörande framgångsfaktor för Scania.



Mål
>85%
på de relevanta frågorna i medarbetarundersökningen, Employee Satisfaction Barometer.

Mångfald och inkluderande index⁷

Arbetet inom exempelvis programmet Skill capture har resulterat i en ökning av indexvärdet från 76 procent 2016 till 79 procent 2018.



Mål
SAMMA
möjlighet för män och kvinnor att få en chefsposition.

Könsneutrala möjligheter⁸

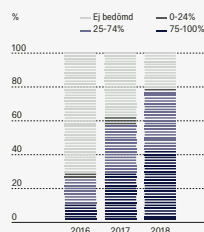
Under 2018 minskade skillnaden mellan män och kvinnor ytterligare och är nu klart under 1 procentenhet.

- Totala utsläpp av koldioxidekvivalenter från Scantias egna transporter, per transporterat ton. Omfattar transporter av produktionsmaterial till våra anläggningar, transporter av fordon till kunder och transporter av reservdelar till våra serviceverkstäder.
- Omfattar användandet av energi i alla Scaniaanläggningar, även hyrda anläggningar inom produktion och logistik (förutom regionala produktionscenter), liksom bränsle använt för motortester.
- Detta nyckeltal avser mängden avfall skickat för energiåtervinning eller deponering, per producerat fordon, från produktionsenheter och logistikenheter (förutom regionala produktionscenter).
- Inköpt och egen genererad fossilfri elektricitet. Andel av GWh som används i Scantias industriella verksamhet i Scania Europe och Scania Latin America, exklusive återförsäljarverksamheten och Indien.
- Medarbetarnas uppfattning om Scantias klimat för mångfald och inkluderande kultur, från den årliga medarbetarundersökningen Scania Employee Satisfaction Barometer. Nyckeltalet är ett viktat resultat av tre frågor, gällande de anställdas uppfattning om mångfald och inkludering på arbetsplatsen. Resultatet täcker Sverige, Storbritannien, Frankrike (produktionen i Anger) och Brasilien.
- Andel kvinnliga respektive manliga chefer i förhållande till antalet anställda av respektive kön.

Ansvarfullt företagande, fortsättning

Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

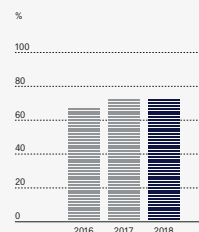
Höga standarder inom mänskliga rättigheter och arbetsvillkor är centralt för Scania, liksom att ha goda relationer och samarbeten med fackliga representanter. Vi arbetar kontinuerligt med att säkerställa våra anställdas rätt att sluta kollektivavtal och med att förbättra förhållandena i vår leverantörskedja.



Mål
100%
av våra leverantörer ska ligga i högsta poängspannet.

Utvärderade leverantörer i hållbarhetsrisk⁹

Under 2018 lyckades Scania kraftigt öka andelen leverantörer i det högsta poängspannet (42 procent), samtidigt som andelen ej bedömda leverantörer (22 procent) och leverantörer i det lägsta poängspannet (1 procent) minskade. Områden som bedöms är: social hållbarhet, affärsetik, miljömässig hållbarhet, leverantörsstyrning samt konfliktmineraler.



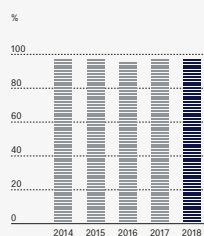
Mål
100%
Vårt mål är att samtliga anställda ska ha möjlighet att ingå kollektivavtal eller på annat sätt föra en konstruktiv dialog, själva eller genom representanter.

Kollektivavtal

Andelen anställda med centralt slutna avtal eller kollektivavtal ligger stabilt på 71 procent.

Hälsa och säkerhet

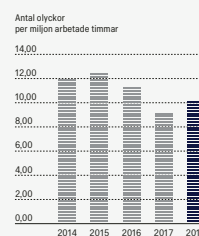
Scania arbetar hårt med att förbättra säkerheten och miljön på arbetsplatsen för att alla anställda ska må bra och känna sig trygga.



Mål
97%
frisknärvaro.

Frisknärvaro¹⁰

Den globala frisknärvaron ligger stabilt på 96 procent.



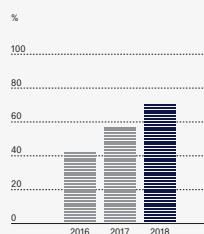
Mål
5
olyckor per miljon arbetade timmar.

Olyckor med sjukfrånvaro¹¹

Antalet olyckor med efterföljande sjukfrånvaro ökade svagt under 2018 från strax över 9 under 2017 till 10.

Affärsetik

Scania har nolltolerans mot korruption och eftersträvar högsta möjliga etiska standard oavsett var i världen vi verkar. Scantias uppförandekod sätter standarden och vägleder våra anställda i hur de ska agera. För att ge ytterligare stöd erbjuder Scania både onlineutbildningar och klassrumsbaserad utbildning i etikfrågor.



Mål
100%
av våra anställda ska genomgå utbildningen i affärsetik.

Utbildning, affärsetik¹²

Sedan 2015 har 26 652 deltagare genomgått onlineutbildningen och under 2018 genomgick ytterligare 6 231 medarbetare utbildning i klassrum. Totalt har 69 procent av våra anställda genomgått utbildning.

9) Riskbedömning av direktmaterialsleverantörer globalt, genom självvärderingsformulär gällande hållbarhet (SAQ, Self Assessment Questionnaire). Möjliga resultat: 75–100%, 25–74% och 0–24%.

10) Närvarotimmar i relation till definierade totala arbetstimmar inom Scantias globala industriella verksamhet.

11) Antalet olyckor med efterföljande sjukfrånvaro: det totala antalet arbetsrelaterade olyckor med efterföljande sjukfrånvaro i relation till 1 miljon arbetstimmar inom Scantias globala industriella verksamhet.

12) Utbildning i affärsetik omfattar både online- och klassrumsbaserad utbildning inom affärsetik och Scantias uppförandekod.

HÅLLBARHETSINDEX

Hållbarhet är en integrerad del av Scantias arbetsprocesser. Scania strävar efter transparent hållbarhetsrapportering, med målet att ge våra intressenter regelbunden och aktuell information om vårt hållbarhetsarbete.

GRI

Global Reporting Initiative (GRI) är ett frivilligt regelverk som fastställer principer och indikatorer för att mäta och rapportera ekonomiska, miljömässiga och sociala resultat. Denna rapport har upprättats i enlighet med GRI-standardens Corekriterier. Ett mer omfattande GRI-index finns på Scantias webbplats.

scania.com/gri-index

Väsentlighetsanalys

Scantias väsentlighetsanalys är en del av företagets starka fokus på ständiga förbättringar. Genom att få kunskap om våra intressenters syn på branschen och på Scania som företag kan vi fokusera på de mest betydelsefulla områdena och förbättra våra samarbeten. Analysen hjälper oss också att fatta rätt beslut och att göra rätt prioriteringar, samtidigt som vi får återkoppling på vår rapportering. Resultatet av detta års undersökning påvisar att våra fokusområden ligger i linje med våra intressenters förväntningar. En beskrivning av vår väsentlighetsanalys finns på:

scania.com/materiality

Hållbarhetsrapportering i enlighet med årsredovisningslagen

Alla Scantias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter i världen omfattas av denna rapport. Nedan redovisas för var du hittar de obligatoriska bitarna för en hållbarhetsrapport i enlighet med den svenska årsredovisningslagen. Hållbarhet är en integrerad del av Scantias arbete. Läs mer om hur vi integrerar det i vår affärsmodell, hur vi jobbar med risker och hur vi följer upp och mäter våra framsteg inom de olika områdena genom nyckeltal:

Scantias affärsmodell	8-9
Hållbarhetsrisker	34-37, 48-53
Hållbarhetsnyckeltal	136-139
Läs mer om hur vi jobbar genom styrning och policyer inom följande områden:	
Miljö	34-37, 12-13
Medarbetare	32-33, 34-37
Socialt ansvarstagande	34-37
Mänskliga rättigheter	34-37
Anti-korruption	34-37

Revisorernas yttrande avseende hållbarhetsrapporten

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

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2018 på sidan 140 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

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

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg 14 mars 2019
PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Björn Irlé
Auktoriserad revisor

FINANSIELL INFORMATION

OM RAPPORTEN

Finansiell information

På Scaniakoncernens webbplats, www.scania.com, är det enkelt att följa bolagets utveckling under året. På webbplatsen finns statistik över lastbilsregistreringar, nyckeltal med mera.

Du kan också prenumerera på de finansiella rapporterna och pressmeddelandena via e-post. Det är också möjligt att beställa en kopia av de tryckta rapporterna.

scania.com/order-printed-reports

scania.com/subscribe-financial-reports

Kontakt

Du är välkommen att kontakta oss:

Scania Group, huvudkontor

Telefon: 08-553 810 00

Fax: 08-553 810 37

Postadress

Scania AB
151 87 Södertälje
Sweden

Besöksadress:

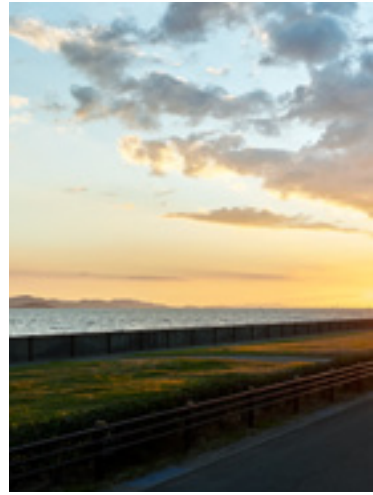
Scania AB
Vagnmakarvägen 1
151 87 Södertälje
Sweden

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2018 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.

I den här rapporten kombineras finansiell och icke-finansiell (social och miljömässig) information och inspiration har hämtats från det internationella ramverket för integrerad rapportering (IR).

Scanias års- och hållbarhetsredovisning publiceras på svenska och engelska. Den svenska års- och hållbarhetsredovisning är bindande version. De finansiella rapporterna omfattar s. 58–125 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS). Förvaltningsberättelsen omfattar s. 42–54 och 126.

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: 08-553 810 00
Fax: 08-553 810 37
www.scania.com

