

Års- och hållbarhetsredovisning 2024



DRIVING THE SHIFT

Vår resa mot minskade
koldioxidutsläpp
fortsätter

[Se sidan 23 →](#)

En stark prestation i
verksamheten och ett
gott finansiellt resultat

[Se sidan 9 →](#)

Scania vinner
sin nionde Green
Truck Award

[Se sidan 7 →](#)

SCANIA

DAGS ATT VISA LEDARSKAP

Vi är mitt i den största omställningen som branschen har upplevt på över 100 år.

Förändringen mot ett hållbart transportsystem pågår och Scania tar en ledande roll.

Vi ställer om vår verksamhet. Lanserar nya produkter och tekniker. Vi går i spetsen för nya processer och affärsmetoder. På så sätt banar vi väg för ett transportsystem som är bättre för alla.

Men för att en förändring ska kunna ske i den takt som behövs, måste alla aktörer arbeta tillsammans.

Det krävs att alla – från transportköpare och politiska beslutsfattare till leverantörer av infrastruktur och finansiella institut – kliver fram och tar sitt ansvar.

Det är dags för ett djärvt ledarskap. Vi behöver göra gemensam sak. För världen har inte råd att vänta.



INNEHÅLL

Mot en ökad transparens

Denna rapport summerar Scanias utveckling under räkenskapsåret 2024. Den ger en översikt över årets finansiella resultat och hållbarhetsprestanda, och omfattar Scanias affärsenheter, dotterbolag och produktionsenheter i hela världen.

Från och med rapporteringsåret 2025 omfattas Scania av EU:s nya direktiv om företagens hållbarhetsrapportering (CSRD). I och med implementeringen av CSRD ökar kraven på företagen att offentliggöra miljömässig, social och styrningsrelaterad information (ESG). Ambitionen är att dessa uppgifter ska jämföras med kraven på finansiell rapportering.

Scania har publicerat kombinerade års- och hållbarhetsrapporter sedan 2015. De visar hur hållbarhet är integrerat i vår strategi och våra kärnprocesser. Vi stöder därför fullt ut målen för CSRD, som vi tror kommer att förbättra jämförbarheten och stärka ansvarsskyldigheten, samtidigt som hållbara metoder och investeringar främjas. En ökad transparens kan hjälpa oss och våra partner, kunder och andra intressenter att fatta mer välgrundade beslut, vilket i sin tur förbättrar vårt hållbarhetsarbete.

I väntan på att de obligatoriska kraven ska träda i kraft 2025, har vi utarbetat hållbarhetsrapporten 2024 med de europeiska CSRD-standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS) som inspiration.



| | | | |
|-----------|---|------------|--|
| 4 | Inledning | 81 | Bolagsstyrningsrapport |
| 4 | VD-ord | 82 | Bolagsstyrning |
| 9 | 2024 i siffror | 92 | Styrelse |
| | | 95 | Verkställande ledning |
| 10 | Om Scania | 96 | Förvaltningsberättelse |
| 11 | Vår vision för hållbara transporter | 97 | Marknadstrender och verksamhet 2024 |
| 12 | Vår värdekedja | 102 | Koncernens ekonomiska översikt |
| 13 | Vår globala verksamhet | 104 | Risköversikt |
| 19 | Vår strategi | 115 | Finansiella rapporter |
| 20 | Så formas vår strategi | 116 | Koncernens resultaträkningar |
| 21 | Vårt strategiska ramverk | 117 | Koncernens balansräkningar |
| 22 | Vår strategiska inriktning | 118 | Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen |
| 23 | Vår dekarboniseringsresa | 119 | Koncernens kassaflödesanalyser |
| 24 | Hållbarhetsredovisning | 120 | Koncernens noter |
| 25 | Hållbarhetsstyrning | 160 | Moderbolaget Scania AB, räkningar |
| 32 | Dekarbonisering av vår värdekedja | 162 | Moderbolaget Scania AB, noter |
| 38 | Miljöpåverkan | 164 | Förslag till vinstdisposition |
| 44 | Cirkulär affär | 165 | Revisionsberättelse |
| 46 | Social hållbarhet | 169 | Nyckeltal |
| 58 | Affärsetik och regelefterlevnad | 171 | Definitioner |
| 62 | Hållbarhetsindex | 172 | Flerårsöversikt |
| 62 | Revisorers yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten | 174 | Om rapporten |
| 63 | Redovisningsprinciper för hållbarhet | 174 | Scanias webbplats |
| 67 | Tabeller för hållbarhetsdata | | |
| 72 | Scanias information om EU:s taxonomiförordning | | |

Scaniakoncernens formella finansiella rapporter omfattar sidorna 96–173 och har reviderats av bolagets revisorer, Ernst & Young AB. Den lagstadgade hållbarhetsredovisningen omfattar sidorna 24–80. Vägledning gällande hållbarhetsredovisningen finns på sidan 62.

VD-ORD



Efterfrågan på våra produkter och tjänster var robust under hela året vilket genererade ett enastående finansiellt resultat”



Välkommen till Scanias års- och hållbarhetsredovisning för 2024.

2024 var ett spännande men också frustrerande år, med finansiella resultat på rekordhög nivåer men också kantat av leveransproblem och utmaningar vid upprampningen i produktionen av batterielektriska fordon. Trots detta har vi med hjälp av nya partnerskap, produkter och tjänster kommit en bra bit på väg i omställningen till hållbara transporter.

Verksamhet och höjdpunkter

Vi börjar med det positiva. Efterfrågan på våra produkter och tjänster var robust under hela året vilket genererade ett enastående finansiellt resultat. Jag kan med stolthet konstatera att Scania levererade på rekordhög nivåer under 2024. Trots stor makroekonomisk och geopolitisk oro lyckades vi leverera fler än 100 000 fordon. Tack vare att vi lyckades lösa många av våra problem i leveranskedjan, hade vi vårt mest stabila produktionsflöde sedan pandemin. Vi tog marknadsandelar i Europa och Latinamerika, vilket vittnar om succén för vår nya drivlina Scania Super och att vi framgångsrikt minskat vår orderbok till mer normala nivåer.

I Europa var efterfrågan på lastbilar något mer avvaktande jämfört med tidigare år. I Latinamerika däremot var efterfrågan fortsatt hög, med ett särskilt starkt momentum i Brasilien. Återigen såg

VD-ORD



Jag är övertygad om att vinnarna blir de aktörer som välkomnar förändring, som omvandlar risker till gröna affärsmöjligheter och som visar prov på ett kraftfullt, djärvt och ibland envist ledarskap.”

vi styrkan i att ha ett globalt produktionssystem med produktionsnav i både Europa och Latin-amerika som på ett effektivt sätt balanserar regionala skillnader i efterfrågan.

Under 2024 nådde vi en milstolpe med en halv miljon tillverkade lastbilar i Brasilien sedan produktionsstarten 1957 – en imponerande siffra som vittnar om det starka engagemanget hos våra medarbetare. Vårt produkt- och produktionssystem är globalt i ordets rätta bemärkelse. En Scania är en Scania oavsett var i världen man befinner sig. Från produktionsnavet i Brasilien levereras premiumprodukter inte bara till den brasilianska marknaden utan även till omkring 30 marknader i och utanför Latinamerika. Färdigställandet av vårt tredje industriella nav i Kina kommer att ge oss ännu större global motståndskraft i verksamheten. Från den nya anläggningen, som kommer att starta produktion i liten skala under året, ska våra produkter levereras till kunder i Kina och resten av Asien via en struktur med regionalt baserade leveranskedjor, tillverkning och kommersiell verksamhet.

Under året lanserade vi ett flertal nya produkter och tjänster och uppnådde flera milstolpar – med marknads lanseringen av Scantias självkörande fordon som en av de största. Det är ett stort steg på vägen mot ett säkert och fossilfritt framtida transportsystem. Vi lanserade också flera startups med målet att snabba på omställningen till hållbara

transporter. Ett bra exempel är Erinion – ett företag som kommer att stödja en bredare användning av ellastbilar, genom att bygga laddningspunkter på plats hos kunder över hela Europa.

Vi hade även äran att ta emot Green Truck Award 2024. Scania har vunnit det prestigefyllda priset sju av de senaste åtta åren, vilket är en prestation jag tycker är värd att uppmärksamma. Vi var också mycket stolta över att ha tilldelats Sustainable Bus Award 2025 i turistbusskategorin för vår biogas-/ naturgasdrivna version av Scania Touring.

Leveransutmaningar och försenad upprampning av batterielektriska fordon

Parallellt med framgångarna hade vi också utmaningar. Det blev en större utmaning än väntat att uppdatera vår programvaruplattform i enlighet med den nya cybersäkerhetslagstiftningen och samtidigt säkerställa nya, värdeskapande funktioner för våra kunder. Komplexiteten och kvalitetsproblemen i samband med implementeringen av programvaran gjorde att många av våra kunder fick vänta för länge på att få sina fordon levererade. Att göra kunderna besvikna är inte acceptabelt och jag kan försäkra er om att alla inom Scania gör sitt yttersta för att lösa de här problemen.

Ett annat bakslag var att upprampningen av våra ellastbilar inte gick lika snabbt som väntat, delvis på grund av problem i leveranskedjan. Att elektrifiera

ett helt industrisystem är ett stort åtagande som kräver nya typer av samarbeten och djärva beslut – inte sällan inom outforskade områden. Vi satsar helhjärtat på att forma detta ekosystem, genom att investera mycket tid, pengar och kompetens i utvecklingen. Batterielektriska lastbilar kräver ett stort antal helt nya komponenter, av vilka många kommer från leverantörer som vi aldrig tidigare samarbetat med. Alla våra försök kommer inte att lyckas. Men omställningen till eldrivna transporter är själva kärnan i Scantias affärsstrategi och vi är fast beslutna att bygga upp de motståndskraftiga leveranskedjor som krävs för att införa elektrifiering på bred front på olika marknader och för olika användningsområden.

Den försenade upprampningen påverkade i sin tur vårt arbete med att minska koldioxidutsläppen – en viktig strategisk prioritering för Scania. Redan 2020 statuerade vi exempel genom att som första OEM-tillverkare i branschen sätta vetenskaps-baserade mål för att minska koldioxidutsläppen, inte bara för vår egen verksamhet (scope 1 och 2), utan också när våra fordon används av kunderna (scope 3). Hela vår organisation har jobbat hårt med detta och vi är inställda på att överträffa de uppställda målen för scope 1 och 2. Trots många lyckade åtgärder för att minska utsläppen, så som optimerade fordons-specifikationer och förarcoachning, är vi inte i fas när det gäller vårt ambitiösa scope 3-mål.



VD-ORD

Vår beslutsamhet att minska koldioxidutsläppen i vår verksamhet är orubblig och vi vill göra det i linje med forskningen. Nu när 2025 års mål närmar sig gör vi allt vi kan för komma ännu närmare vår målbild. Vi har också satt upp nya mål inför 2032 på alla områden, för att säkerställa fortsatta ansträngningar och understryka vårt fulla fokus under kommande år.

Att överkomma hinder

Att överkomma hinder på resan mot hållbara transporter är en komplex utmaning som kräver insatser på flera olika fronter. För det första handlar det om att inse att ingen enskild lösning passar alla. Olika marknader kräver olika lösningar. Även om vi vet att elektrifiering är nyckeln till att minska koldioxidutsläppen, kommer det krävas bredare tillämpning av biobränslen – en tillfällig lösning som i vissa fall kan bli långsiktig. Här ger Scantias modulsystem en fördel eftersom vi enkelt kan anpassa våra produkter och tjänster efter lokala krav och regelverk.

För det andra måste aktörerna i transport-ekosystemet jobba tillsammans för att visa affärsnyttan med att införa eldrivna fordon på bred front. Under året har vi till exempel genom Scania-bolaget LOTS Group samarbetat med SKF för att lansera en av Europas längsta rutter för ellastbilar. Initiativet visar att det med rätt planering av logistik inte bara är hållbart utan också mycket kostnadseffektivt att använda ellastbilar för tunga transporter.

För det tredje kan det konstateras att en omställning till hållbara transporter genererar nya komplexa problem och affärsrisker för våra kunder. Scantias uppgift är att fungera som en pålitlig rådgivare i denna nya affärsverklighet. Vi ska fortsätta säkerställa att lönsamhet och hållbarhet går hand i hand för kunderna. Scania erbjuder ett brett urval av tjänster, framtagna för att stötta kunder som tar klivet in i denna nya verklighet. Vi hjälper till med allt ifrån uppföljning, analys och CO₂-spårning (allt baserat på data och fordonsuppkoppling) till att erbjuda depåladdning och tillgång till publik laddning. Vi behöver hjälpa våra kunder att minska komplexiteten och riskerna i så hög grad som möjligt, och samtidigt öka deras flexibilitet. Ett färskt exempel är vårt samrisk-projekt JUNA. Där får kunderna pay-per-use-tillgång till ellastbilar utan att behöva ta några risker förknippade med fullt ägarskap.

Djärvt ledarskap

Ovan nämnda åtgärder är nödvändiga, men kommer bara att ta oss en bit på vägen. En snabbare omställning är beroende av viljan och ambitionen hos alla ledare i hela transport-ekosystemet att skapa de rätta förutsättningarna för hållbara transporter. I synnerhet behöver vi en gynnsam politik och ett regelverk som vinner kundernas förtroende och som uppmuntrar till investeringar i infrastruktur, modernisering av elnäten och grön energiproduktion. Jag är djupt oroad över det

vacklande politiska stödet för nollutsläppsinitiativ, vilket bromsar takten i omställningen. Vi vill med kraft uppmana politiker och regeringar att visa enat ledarskap i den här frågan.

Jag är övertygad om att vinnarna i det nya transport- och logistikekosystemet blir de aktörer som välkomnar förändring, som omvandlar risker till gröna affärsmöjligheter och som visar prov på ett kraftfullt, djärvt och ibland envist ledarskap. Det är de som kommer att skapa nya givande samarbeten över hela ekosystemet. Att vara en del av TRATON GROUP innebär för Scania att vi kan leda utvecklingen och fortsätta stärka vår premiumposition i en snabbt föränderlig värld.

Inget av detta blir möjligt utan våra medarbetares outtröttliga engagemang och hängivenhet. Med dessa ord vill jag tacka samtliga i Scaniafamiljen – medarbetare, kunder och partner – för era insatser och stöd under detta turbulenta år. Jag ser fram emot ett framgångsrikt och produktivt år när vi nu tillsammans fortsätter att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Christian Levin

VD och koncernchef, Scania och TRATON GROUP



Läs mer på följande sidor om hur Scania hanterar företagets hållbarhetsambitioner genom våra produkter, tjänster och lösningar.



Scania vinner Green Truck-utmärkelse

Scania har ännu en gång vunnit den årliga Green Truck-utmärkelsen som riktar sig till fjärtransportbilar och som väger in faktorer som bränsleeffektivitet, lägsta vikt och högsta snitthastighet. Scania har nu vunnit priset sju av de åtta senaste gångerna.

[Läs mer →](#)



Lansering av självkörande lastbilar

Under 2024 började Scania för första gången ta emot beställningar av självkörande gruvlastbilar, ett genombrott för kommersialiseringen av självkörande tunga fordon.

[Läs mer →](#)

Scania Touring vinner hållbarhetspris för bussar

Med klassens högsta bränsleeffektivitet och en sömlös övergång till biogas var Scania Touring LBG/LNG en värdig vinnare av Sustainable Bus Award 2025.

[Läs mer →](#)



Världspremiär för hållbar lastbilstillverkning

I ett forskningssamarbete med Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), nådde Scania en viktig milstolpe då vi som första lastbilstillverkare lyckades integrera fabriksrenoverade komponenter i vår huvudproduktionsanläggning.

[Läs mer →](#)



Ny satsning inom laddning av ellastbilar

Scania har startat bolaget Erinion som ska erbjuda laddningslösningar. Målet är att år 2030 ha installerat 40 000 nya laddpunkter på plats hos kunder i Europa.

[Läs mer →](#)



Eldrivna timmertransporter

Under 2024 mottog SCA sin andra eldrivna timmerbil, en Scania som kan transportera upp till 70 ton och som kan minska det svenska skogsindustrieföretagets koldioxidutsläpp med cirka 170 ton per år.

[Läs mer →](#)



2024 I SIFFROR



2024 var ännu ett framgångsrikt år för Scania. Trots geopolitisk och makroekonomisk instabilitet var den totala efterfrågan på Scantias transportlösningar fortsatt hög, vilket genererade starka finansiella resultat och fortsatta framsteg på hållbarhetsområdet.

Leveranser

Antal fordon 102 069, upp 6% jämfört med 2023

+6%

Koldioxidutsläpp från fordonsanvändning

Nivå på 88,5%, ned 12% jämfört med basåret 2015

-12%

Nettoomsättning

MSEK 216 129, upp 6% jämfört med 2023

+6%

Koldioxidutsläpp från verksamheten

Ton CO₂e 110 048, ned 47% sedan 2015

-47%

Rörelsemarginal, justerad

MSEK 30 449, justerat rörelseresultat

14%

Försäljning, alternativa bränslen och elektrifierade fordon

6 558 sålda fordon 2024, 6% av total försäljning

6%

OM SCANIA

Premiumlösningar för
hållbara transporter.

Höjdpunkter

Vår vision för hållbara
transporter

[Sidan 11 →](#)

Vår värdekedja

[Sidan 12 →](#)

Vår globala verksamhet

[Sidan 13 →](#)

VÅR VISION FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER

Scanias syfte är att driva utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem.

Transporter är själva livsnerven i ett fungerande samhälle. Genom att hålla människor och varor i rörelse främjar transporterna samhällsutveckling, ekonomisk tillväxt och långsiktig stabilitet. Transporter är en nödvändig förutsättning för hållbar utveckling.

Dock är transporter i sin nuvarande form även ett problem. Transportsektorn står för en stor del av koldioxidutsläppen på global nivå. Planeten befinner sig vid en brytpunkt, samtidigt som efterfrågan på transporter ökar. Vi måste bryta samhällets beroende av fossila bränslen och snabbt ställa om till förnybara energikällor. Transportbranschen behöver också bli bättre på att integrera sociala risker och utmaningar i verksamheten.

Omställningen till ett hållbart transportsystem pågår och Scania går i spetsen för den. Att ta en ledande roll i omställningen är inte bara rätt sak att göra, det är också en förutsättning för Scanias framtid. Transportsektorn förändras snabbare än den gjort sedan den industriella revolutionen och det är viktigt att ligga steget före. För att behålla vår konkurrenskraft och lönsamhet behöver vi välkomna förändringar, ta risker och visa ledarskap. De som inte gör det riskerar att hamna på efterkälken.

Ett hållbart transportsystem klarar av att tillgodose planetens, människornas och näringslivets behov. Utfasning av fossila bränslen är centralt för denna vision, men det är bara en av flera delar i helhetsbilden. Vi vill säkerställa att omställningen till förnybar energi ger högsta möjliga värde för samhället och minimera de negativa effekterna. För att göra detta fokuserar vi på tre aspekter av hållbara transporter:

Dekarbonisering: snabbt ställa om från fossila bränslen.

Social hållbarhet: säkerställa en rättvis omställning för människorna och samhället.

Cirkulär affär: optimera resursanvändningen och minimera slöseriet under hela produktlivscykeln.

[Läs mer om vad vi gör för att skapa ett hållbart transportsystem →](#)

VAD GÖR TRANSPORTER HÅLLBARA?

Ett hållbart transport-system ska vara:



Inkluderande

Tillgängligt för alla.



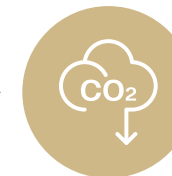
Säkert

För förare och passagerare men även för övriga trafikanter och andra som påverkas indirekt.



Hälsosamt och rent

Minsta möjliga skador på människors fysiska och psykiska hälsa och välbefinnande.



Dekarboniserat

Bryta beroendet av fossila bränslen och därmed minimera koldioxidutsläpp.



Effektivt

För person- och varutransporter och avseende resursanvändande.

VÅR VÄRDEKEDJA

Vår värdekedja omfattar de viktigaste stadierna i vår produkt- och servicelivscykel. Den definierar omfattningen och gränserna vi använder för att bedöma och hantera våra sociala och miljörelaterade effekter, risker och möjligheter.

Uppströms

Aktiviteterna uppströms utgörs bland annat av råvaruutvinning och inköp av delar och komponenter från leverantörer.

Den egna verksamheten

I Scantias egen verksamhet ingår utveckling, produktion, försäljning och leverans av våra produkter och tjänster.

Nedströms

Scania erbjuder kunderna tjänster under den tid då våra produkter och tjänster används. I detta ingår underhåll, reparationer och logistik.

Livscykelns slut

Hantering vid livscykelns slut inkluderar materialåtervinning av material för renovering samt återvinning av batterier och andra komponenter.



VÅR GLOBALA VERKSAMHET

Med nästan 59 000 anställda i fler än 100 länder är Scania en verkligt global aktör. Vårt försäljnings- och servicenätverk är strategiskt placerat där kunderna behöver oss, oavsett var i världen de har sin verksamhet.

Scanias produktion sker i Europa och Latinamerika och snart även vid en ny produktionsanläggning i Asien. Med synergier inom TRATON GROUP bedrivs vårt forsknings- och utvecklingsarbete på global nivå. Merparten sker utifrån anläggningen i Södertälje, som är vårt FoU-nav.

Vi levererar högkvalitativa produkter, tjänster och lösningar inom hållbara transporter och vårt erbjudande omfattar lastbilar, persontransporter, power solutions och tjänster. I nära samverkan med kunderna integrerar vi produkter och tjänster och kan därmed erbjuda kompletta transportlösningar som skräddarsys efter kundernas behov.



Anställda

59 000

Marknader som betjänas

100+

Serviceställen

1 500+

Antal uppkopplade Scaniaprodukter

700 000

GLOBAL NETTOOMSÄTTNING



- Lastbilar 66%
- Persontransporter 5%
- Power solutions 2%
- Servicerelaterade produkter 20%
- Begagnade fordon 5%
- Annat 2%

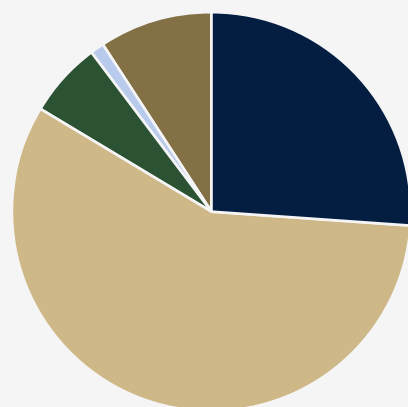
Läs mer på de följande fem sidorna



LASTBILAR

Scania stöder transportföretag över hela världen genom att leverera tunga lastbilar anpassade till varje kunds behov. Vi erbjuder lösningar för många olika tillämpningsområden, däribland fjärr-, stads- och anläggningstransporter.

LEVERANSER



| | |
|---------------------|-----|
| Amerika* | 27% |
| Europa | 57% |
| Afrika och Oceanien | 6% |
| Eurasien | 1% |
| Asien | 9% |

* Avser Latinamerika.

EXEMPEL

Effekt möter effektivitet

Genom att kombinera Scanias V8-motor på 770 hk med den nya G38-växellådan får man en idealisk balans mellan kraft och bränsleeffektivitet, vilket ger betydande besparingar i bränsle och koldioxidutsläpp. G38 lanserades 2024 och klarar ett vridmoment på 3 800 Nm utan att vikten eller måtten ökat. Eftersom växellådshuset är helt i aluminium har växellådan blivit 60-70 kg lättare, vilket ger ännu högre bränsleeffektivitet.

[Läs mer om vår G38-växellåda →](#)



6%

I kombination med den uppdaterade V8-motorn och bakaxeln kan G38 spara upp till 6 procent bränsle.

EXEMPEL

**Ett batterielektriskt fordon
för varje användningsområde**

Tiden då ellastbilar lämpade sig för ett begränsat antal användningsområden är ett minne blott. I dag kan Scania lastbilar användas för ett växande antal tillämpningar, från lätta transportuppdrag i stadstrafik till fjärtransporter och anläggningstrafik. Under 2024 breddade Scania sitt ellastbilserbudande ytterligare. Lastbilsutbudet utökades, samtidigt som vi lanserade fler elmaskiner, axelkonfigurationer och hyttalternativ samt ett antal lösningar för kraftuttag.

[Läs mer om våra ellastbilar →](#)



EXEMPEL

Vi förenklar omställningen till hållbara busstransporter

Vi vet att många bussföretag som verkar inom express- och fjärrtrafik är redo att gå över till hållbara transporter. Men går det att göra detta utan alltför stora investeringar och driftstörningar? Låt oss presentera Scania Touring.

Den nya LBG-/LNG-versionen av vår buss för fjärrtrafik lanserades 2024 och kan köras på både naturgas och biogas, eller en blandning av de två. Det är en cirkulär och ekonomiskt gångbar fjärrtransportlösning som är tillgänglig här och nu och som banar väg för en smidig övergång till biogas.

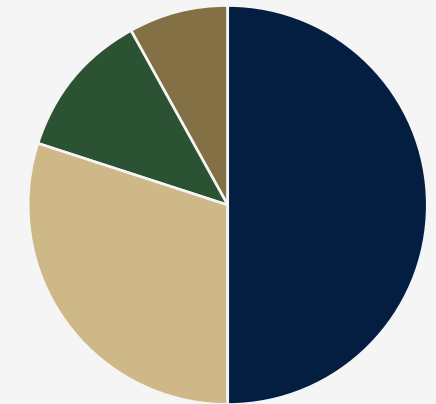
[Läs mer om Scania Touring →](#)



PERSON-TRANSPORTER

I nära samarbete med påbyggare och partner levererar Scania bussar för kunder inom stads- och resesegmenten. Vårt erbjudande innefattar kompletta lösningar för att möta dagens mobilitetsutmaningar.

LEVERANSER



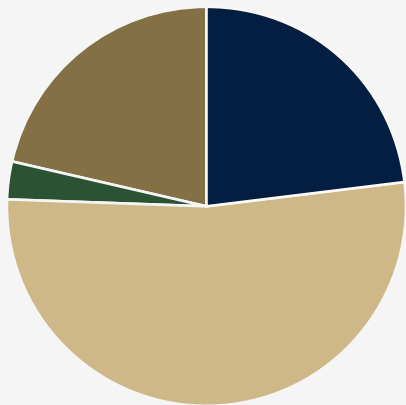
| | |
|---------------------|-----|
| Amerika* | 50% |
| Europa | 30% |
| Afrika och Oceanien | 11% |
| Eurasien | 0% |
| Asien | 9% |

* Avser Latinamerika.

POWER SOLUTIONS

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

LEVERANSER



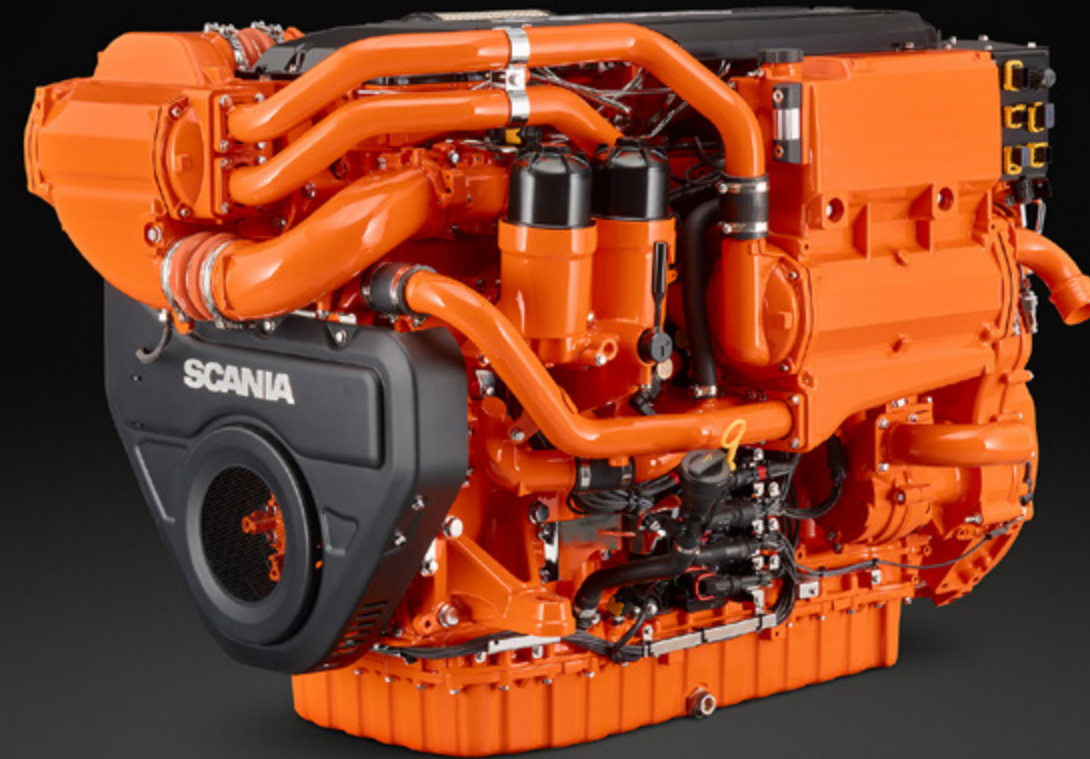
| | |
|-----------------------|-----|
| ● Amerika | 23% |
| ● Europa | 52% |
| ● Afrika och Oceanien | 4% |
| ● Eurasien | 0% |
| ● Asien | 21% |

EXEMPEL

DI13-motorn: flexibilitet möter hållbarhet

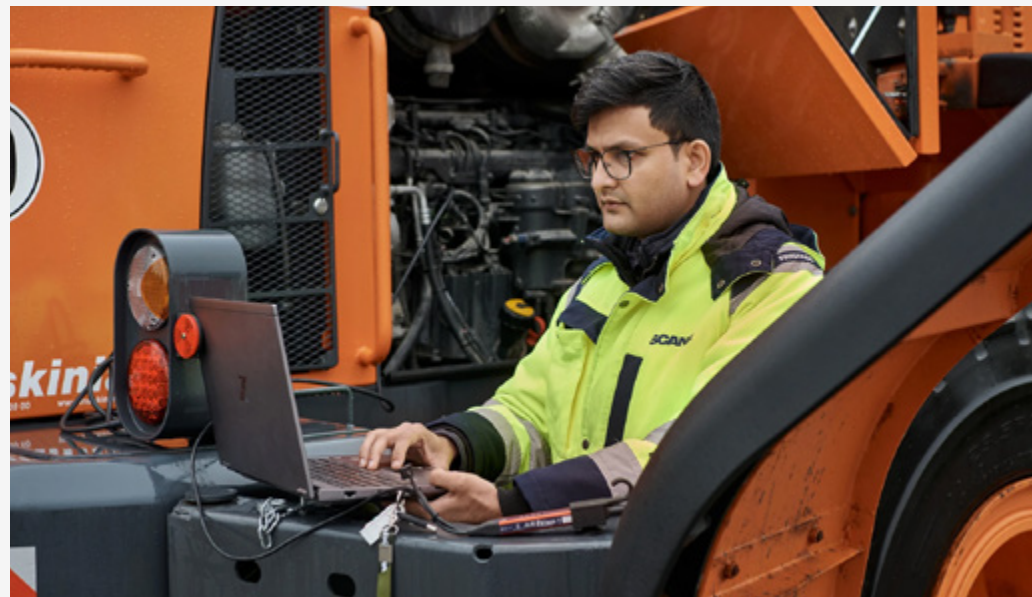
Scanias nya DI13-motor på 13 liter lanserades i september 2024 och sätter en ny hållbarhetsstandard inom sjöfartsbranschen. DI13 är vår mest avancerade marinmotor och ger upp till åtta procent lägre bränsleförbrukning än sina föregångare. Det innebär en potentiell besparing på upp till 6,7 liter diesel per motortimme vid full last. Motorn uppfyller IMO Tier III-utsläppsstandarderna och är kompatibel med biodiesel och HVO-bränslen. Med sin kapacitet att hantera både tyngre och lättare transporter är DI13 ett både flexibelt och hållbart val.

[Läs mer om våra marinmotorer →](#)



6,7L

DI13 sparar upp till 6,7 liter diesel per motortimme vid full last jämfört med sina föregångare.



EXEMPEL

ProDriver: förarutbildning ger bränslebesparingar

Vi på Scania vet att körsättet har stor inverkan på bränsleekonomin. Därför lanserade vi under 2024 ProDriver, en revolutionerande digital coachnings-tjänst som tagits fram för – och i samverkan med – yrkesförare i fjärr- och regionaltransport. ProDriver hämtar inspiration från spelvärlden där nya insikter triggas föraren att köra mer hållbart. Verktuget kan hjälpa kunderna att spara upp till 5 procent bränsle genom att köra smartare och mer hållbart samt omvandla varje körning till en tillväxtpotential.

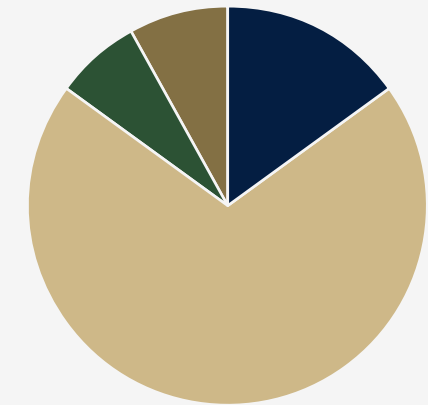
[Läs mer om våra smarta tjänster →](#)



TJÄNSTER

I Scantias omfattande tjänsteerbjudande ingår bland annat verkstadstjänster, skräddarsydda flexibla underhållsplaner, förarutbildning och förarutvärdering. Vi erbjuder även tjänster som hjälper kunderna att hantera sin verksamhet.

FÖRSÄLJNING



| | |
|---------------------|-----|
| Amerika* | 15% |
| Europa | 70% |
| Afrika och Oceanien | 7% |
| Eurasien | 0% |
| Asien | 8% |

* Avser Latinamerika.

Via TRATON Financial Services erbjuder Scania även flexibla och skräddarsydda finansierings- och försäkringslösningar som ger våra kunder förutsägbara kostnader och hanterbara risker under fordonens hela livscykel.

VÅR STRATEGI

Att förena våra handlingar i dag med våra ambitioner för morgondagen.

Höjdpunkter

Så formas vår strategi

[Sidan 20 →](#)

Vårt strategiska ramverk

[Sidan 21 →](#)

Vår strategiska inriktning

[Sidan 22 →](#)

Vår dekarboniseringsresa

[Sidan 23 →](#)

SÅ FORMAS VÅR STRATEGI



Vår strategi formas av insikter om hur transportindustrin förändras på global nivå, både vad gäller de krafter som påverkar den i dag och de riktningar den kan ta i morgon.

Krafter som formar transportsystemet i dag

Det finns vissa krafter som omformar transportindustrin och driver fram radikala förändringar i Scanias affärsmiljö. Scanias strategi har utvecklats som ett svar på de risker och möjligheter som dessa trender utgör för vår verksamhet. Några exempel är:

Klimatförändringar

- Det behövs brådskande och gemensamma åtgärder för att begränsa klimateffekterna.
- Det krävs klimatanpassningsåtgärder för att rusta mot global uppvärmning och mer frekventa extrema väderhändelser.

Geopolitisk utveckling

- Växande geopolitiska spänningar och polarisering kan hämma de kollektiva insatser som behövs för en hållbar omställning.
- Risk för att det politiska stödet för klimatåtgärder avtar och att åtagandena om nettonollutsläpp urholkas.



Samhällstrender

- Den ökande urbaniseringen sätter press på transportinfrastrukturen.
- Samhällets förväntningar på att företagen ska vidta åtgärder för att hantera hållbarhetseffekter ökar.

Digital and teknisk omställning

- Teknisk innovation förändrar transportsektorn och påskyndar hållbarhetsomställningen.
- Omställningen skapar nya affärsmöjligheter, men också risker för företag som inte lyckas anpassa sig tillräckligt snabbt.

Förändringar i lagstiftning och regelverk

- Utökad lagstiftning (bland annat utsläppslagstiftning, ramverk för mänskliga rättigheter, transparensregler).

FRAMTIDSMODELLER: TRE SCENARIER

Scanias strategi bygger på insikter om hur vår värld kan se ut i framtiden, baserat på hur de rådande trenderna kan komma att utvecklas under de kommande åren. Genom att ställa upp tänkbara scenarier och testa vår strategi mot de viktigaste (se nedan), kan vi säkerställa att vår strategi är robust samt vid behov korrigera kursen.



Biosphere Highway

En bioteknik-fokuserad värld med tuff konkurrens bland ledarna inom hållbarhet.



Diverging Roads

En polariserad värld där starka maktfokuserade nationer leder sina regionala block.



Hyperlocal Paths

En värld av återanvändnings-ekonomier, lokala mikrolösningar och virtuella gemenskaper.

[Mer information finns på scania.com](https://www.scania.com) →

VÅRT STRATEGISKA RAMVERK

Vårt strategiska ramverk förenar våra handlingar i dag med våra ambitioner för morgondagen. Det samlar alla element vi behöver för att leverera vårt syfte på kort, medellång och lång sikt.



- Horisont på lång sikt = >10 år
- Horisont på medellång sikt = 5-10 år
- Horisont på kort sikt = de närmsta 12 månaderna

1 Vårt syfte

Scania driver skiftet till ett hållbart transportsystem. Detta övergripande syfte styr alla våra handlingar och beslut varje dag.

2 Ambitioner

Våra långsiktiga mål. Via våra övergripande ambitioner får alla inom företaget en gemensam bild av vart vi är på väg och vilken typ av företag vi vill vara.

3 Framtidens transportekosystem

Vår scenariotestade strategi är tillräckligt robust och flexibel för att säkerställa att vi lyckas, oavsett hur saker och ting utvecklas i framtiden.

4 Strategisk inriktning

Anger riktningen för företaget på medellång sikt. Här ingår vår strategi för transportekosystemet, våra affärsområden och vår industriella och kommersiella närvaro.

5 Företagsmål

Anger vad vi behöver uppnå på medellång sikt för att nå våra långsiktiga ambitioner och uppfylla vårt syfte.

6 Årliga utmaningar

Vad vi behöver fokusera på under innevarande år för att säkerställa att vi rör oss i rätt riktning.

7 The Scania Way

De värderingar och arbetssätt som utmärker oss. Vi kommer alltid att hålla fast vid dessa värderingar, även om vår verksamhet förändras.

Ambitioner

- Våra handlingar leder till en bättre framtid för människor och vår planet.
- Vi har de mest nöjda, hållbarhetsinriktade och lönsamma kunderna.
- Vi tar fram innovationer, investerar och skalar upp i en föränderlig affärsmiljö.
- Vi förbättrar kontinuerligt våra flöden i små och stora steg.
- Vi är det bäst presterande företaget i vår bransch.
- Medarbetare och partner är stolta över att ingå i Scaniafamiljen.

VÅR STRATEGISKA INRIKTNING

Scanias strategiska inriktning anger hur vi vill att vårt företag ska utvecklas på medellång sikt.

Den verkställande ledningen fastställer och finjusterar varje år vår strategiska inriktning, som omfattar vår strategi för transportekosystemet, våra affärsområden och vår globala närvaro.

I över 130 år har Scanias kärnverksamhet bestått i att leverera förstklassiga fordon, tjänster och lösningar för hållbara transporter. En av nyckelfaktorerna i vår strategiska inriktning är att upprätthålla spetskompetensen i vår kärnverksamhet. En annan är att utveckla servicenätverket och anpassa det till ny teknik och nya affärsmetoder samt optimera vår industriella och kommersiella närvaro på global nivå.

I takt med att ekosystemet utvecklas uppstår dessutom tillväxtmöjligheter inom områden som kompletterar vår kärnverksamhet.

Kompletterande verksamheter: tre nya viktiga tillväxtområden för Scania

Energi och infrastruktur

Vara med och skapa energiinfrastruktur för att påskynda omställningen till eldrivna transporter.

Kapitalförvaltning och cirkularitet

Förvalta fordon och fordonsflottor under hela deras livscykel för att minimera miljöpåverkan.

Automation och leveranskedja

Tillsammans med speditörerna utveckla och tillhandahålla teknik för självkörande transporter.

EXEMPEL

JUNA: förenklar omställningen till eldrift

Tack vare JUNA kan transportföretag nu dra nytta av alla fördelar med ellastbilar utan de risker som fullt ägarskap kan medföra. JUNA är nytt joint venture-bolag som bildats av Scania och sennder Technologies GmbH. Via JUNA kan små och medelstora transportföretag få pay-per-use-tillgång till Scanias ellastbilar, inklusive reparationer, underhåll, försäkring samt digitala tjänster och analystjänster. Bolaget är ett exempel på hur vi satsar på kapitalförvaltning och cirkularitet och är helt i linje med vår bredare ambition om att påskynda utrollningen av elfordon.

[Lär mer →](#)



70 procent av alla lastbilar i Europa ägs av små transportföretag med färre än 10 lastbilar. JUNA kan hjälpa dessa transportföretag att undanröja hindren för införande av ellastbilar.”

David Nothacker,
sennder Technologies GmbH CEO



VÅR DEKARBONISERINGSRESA

Utfasning av fossila bränslen är det område där Scania kan göra störst avtryck när det gäller hållbarhet. Vi har en plan för att få det att hända.

VAD VI VILL UPPNÅ

Vi är övertygade om att vi som företag, liksom hela transportvärlden, kan bli fossilfria före 2050, i överensstämmelse med Parisavtalet om klimatförändringar. I linje med detta mål har vi, som en viktig strategisk prioritet, förbundit oss till att minska utsläppen i hela vår värdekedja.

>90%

av våra totala koldioxidutsläpp kommer från våra fordon när de används

SÅ TAR VI OSS DIT

Vi fokuserar på tre nyckelområden:

Fordon i användning

Utsläppen från våra fordon när de används i kundernas verksamheter står för merparten av vårt koldioxidavtryck. För att minska dessa utsläpp vidtar vi exempelvis åtgärder som att ställa om till elfordon, främja förnybara bränslen och öka energieffektiviteten. Vi arbetar också med partners i hela vårt ekosystem för att skapa de rätta förutsättningarna för ett hållbart transportsystem.

Den egna verksamheten

Vår dagliga verksamhet – som bland annat inkluderar drift av industri-, återförsäljar- och kontorsbyggnader samt transport av varor och material – ger upphov till koldioxidutsläpp. För att minska koldioxidutsläppen ställer vi om till förnybar energi för våra anläggningar och använder elfordon för våra transportbehov.

Vår leveranskedja

Vi arbetar för att minska koldioxidutsläppen i vår leveranskedja, med särskilt fokus på utsläppsintensiva material och komponenter, till exempel stål, batterier, aluminium och gjutjärn. Dekarboniseringen av leveranskedjan blir allt viktigare i takt med att vi övergår till att producera elfordon, eftersom leveranskedjan då kommer att stå för en större andel av våra totala utsläpp.

VÅRA MÅL OCH FRAMSTEG

Vi närmar oss slutet av vår målcykel för 2025 och har infört nya mål inför 2032.

Vi är på god väg att nå vårt utsläppsmål för verksamheten 2025. Dock är vi i nuläget inte på väg att uppfylla vårt mål beträffande fordon i användning.

På [sidan 32](#) finns mer information om våra framsteg och utmaningar i samband med utfasningen av fossila bränslen.

2025

- 1 Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor
- 2 Indirekta utsläpp från produktionen av inköpt energi, värme och ånga

50% 1,5 °C
mindre koldioxidutsläpp från vår verksamhet 2025 (ton CO₂e, jämfört med 2015)
-46,9% (2024)

- 3 Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

20%
Minskning av CO₂e/km i användningsfas från fordon producerade 2025 jämfört med fordon producerade 2015
-11,5% (2023)

2030 100 procent gröna inköp av stål, batterier, aluminium och gjutjärn för verksamheten i Europa

2032

- 1 Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor
- 2 Indirekta utsläpp från produktionen av inköpt energi, värme och ånga

50% 1,5 °C
mindre CO₂e-utsläpp från vår egen verksamhet 2032, jämfört med 2022

- 3 Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

45%
mindre utsläpp av CO₂e/km i användningsfasen, från våra fordon 2032 jämfört med fordon 2022

Mot nollutsläpp

HÅLLBARHETS- REDOVISNING

Denna hållbarhetsredovisning är upprättad i överensstämmelse med årsredovisningslagen och med de europeiska CSRD-standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS) som inspiration.

| | |
|----|--|
| 25 | Hållbarhetsstyrning |
| 32 | Dekarbonisering av vår värdekedja |
| 38 | Miljöpåverkan |
| 44 | Cirkulär affär |
| 46 | Social hållbarhet |
| 58 | Affärsetik och regelefterlevnad |
| 62 | Hållbarhetsindex |
| 62 | Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten |
| 63 | Redovisningsprinciper för hållbarhet |
| 67 | Tabeller för hållbarhets data |
| 72 | Scanias information om EU:s taxonomiförordning |



HÅLLBARHETSSTYRNING



Scanias hållbarhetsstyrning

Som undertecknare av FN:s Global Compact har Scania åtagit sig att stödja de tio principerna på områdena miljö, mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter och korruptionsbekämpning. Scania ser dessa globala mål som en gemensam agenda för att investera i planeten och i samhället. För detta krävs samarbete mellan myndigheter, näringsliv och det civila samhället i stort.

Scania har ingen separat hållbarhetsstrategi. I stället är hållbarhet själva kärnan i affärsstrategin som syftar till att anpassa mål och aktiviteter till en hållbar utveckling. Det strategiska arbetet kräver en förståelse för vår hållbarhetsrelaterade påverkan, däribland risker och möjligheter som uppstår i produkternas livscykel. Ambitionen är att koppla mål och åtgärder till den senaste vetenskapen. Arbetet är inriktat på tre sinsemellan sammankopplade områden där vår påverkan är stor sett till produkternas hela livscykel: dekarbonisering, social hållbarhet och cirkulär affär.

Vår ambition är att få till stånd en rättvis omställning där inga människor, arbetstagare, platser, sektorer, länder eller regioner hamnar på efterkälken i omställningen från en ekonomi med höga koldioxidutsläpp till en koldioxidsnål ekonomi.

Här ingår att maximera de sociala och ekonomiska möjligheterna med klimatåtgärder och samtidigt minimera och hantera tillhörande utmaningar, bland annat genom en meningsfull intressentdialog och en effektiv social dialog mellan alla berörda grupper samt respekt för grundläggande arbetsrättsliga principer och mänskliga rättigheter. I Scanias strategi och verksamhet placeras människor och klimatförändringar sida vid sida.

Hållbarhetsstyrning

Hållbarhet ingår i Scanias generella styrningsprocesser och organisationsstruktur, vilket beskrivs i Bolagsstyrningsrapporten (se [sidan 81](#)). Ansvar för hållbarhetsfrågor ligger hos Scania på högsta nivå, under Executive Vice President, Head of Communications and Sustainability. Operativt sett ansvarar varje funktion och enhet inom Scania för att implementera hållbarhet i enlighet med våra mål och prioriteringar. Detta arbete stöds av företagets hållbarhetsteam, under ledning av Head of Sustainability, samt andra stödfunktioner som Compliance, People and Culture, Commercial Operations, Sales and Marketing, Finance and Business Control, Research and Development samt Procurement.

HÅLLBARHETSSTYRNING

Scanias strategiska hållbarhetsarbete bygger på en förståelse för vår påverkan och för riskerna och möjligheterna längs hela värdekedjan. Den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA) ger en översikt över de mest väsentliga hållbarhetsfrågorna (läs mer på [sidan 28](#)).

Hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter kan identifieras inom samtliga funktioner och kan exempelvis vara kopplade till lagkrav, teknikutveckling, kundnöjdhet och fysiska risker. Hållbarhetsrelaterade risker och möjligheter hanteras och integreras i Scanias risk- och strategiprocesser (läs mer om riskprocessen på [sidan 86](#)).

Scania mäter och följer upp resultaten av hållbarhetsarbetet i förhållande till de fastställda målen. De viktigaste hållbarhetsåtagandena, som de vetenskapsbaserade klimatmålen (science-based climate targets), ingår i våra affärsmål och påverkar investeringsbeslut inom Scanias samtliga affärsområden, från produktion och logistik till produktutveckling och säljprioriteringar.

För att säkerställa ytterligare integrering av hållbarhet i processer och beslutsfattande, ingår målen för koldioxidutsläpp inom scope 1 och 2 i incitamentsprogrammet för Scanias ledning, vilket omfattar högre tjänstemän och innehavare av nyckelpositioner.

Scanias hållbarhetsråd (SSB)

Scanias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) är högsta beslutsfattande forum på operationell nivå för strategiska hållbarhetsfrågor inom Scania. SSB upprättades 2016 och består av chefer från Scanias samtliga affärsområden och funktioner, liksom representanter från våra affärsvärdesflöden (BVT). SSB leds av Executive Vice President, Head of Communications and Sustainability. Varje medlem av SSB har ett ansvar att bidra aktivt genom att representera både sin organisation och Scania som helhet samt förmedla information, beslut och åtgärder från mötet till relevanta forum.

SSB ansvarar för Scanias inriktning, mål och initiativ på hållbarhetsområdet och ser till att tvärfunktionella åtgärder vidtas i prioriterade hållbarhetsfrågor. SSB övervakar utvecklingen med hjälp av fyra färdplaner (roadmaps): utfasning av fossila bränslen i den egna verksamheten och i leveranskedjan, hållbara transporter (inkluderar fordon i användning), social hållbarhet och cirkulär affär. SSB är en integrerad del av den årliga strategiprocessen, enligt vilken färdplanerna utvärderas varje kvartal. Det är också SSB som godkänner den dubbla väsentlighetsanalysen (DMA).



SSB håller möten varje kvartal men extra möten kan vid behov hållas i särskilda frågor. Under 2024 har SSB haft fyra möten.

Policyer inom Scania

Scanias uppförandekod och koncernpolicyer gäller för Scanias medarbetare och verksamheter över hela världen. Mer information finns i Bolagsstyrningsrapporten ([sidan 81](#)).

Varje koncernpolicy har en "ägare" som ansvarar för att kontinuerligt bedöma behovet av att utveckla eller uppdatera koncernpolicyerna. Scanias bolagsstyrningsråd (CGB, Corporate Governance Board) övervakar implementeringen av koncernpolicys. När en ny eller uppdaterad policy har godkänts och släppts skickas en genomförandebegäran till ansvariga högsta chefer (top management) som förväntas implementera policyn i sina respektive operativa eller rättsliga enheter inom sex månader. Om en implementering inte är möjlig i rätt tid måste en undantagsansökan göras. Implementeringsstatus och eventuella ansökningar om undantag följs upp månadsvis i bolagsstyrningsrådet.

Scania säkerställer bred tillgänglighet och förståelse för företagets policyer med hjälp av flera olika kanaler och metoder för olika intressenter, bland annat via intranätet för medarbetare samt obligatorisk kommunikation om policyer från chefer.

Viktiga dokument och policyer som rör hållbarhet finns tillgängliga externt på Scanias webbplats.

HÅLLBARHETSSTYRNING

Intressentdialog

Scanias intressenter omfattar allt från kunder, medarbetare och andra arbetstagare i värdekedjan och deras representanter, ägare och långivare, till olika partner i transport-ekosystemet, infrastrukturleverantörer, transportanvändare och samhället i stort. Genom att samarbeta med intressenter i hela ekosystemet kan Scania främja användningen av dagens mest hållbara lösningar och samtidigt utveckla teknik och förutsättningar som stöder morgondagens transportsystem. Scania svarar upp mot behov och förväntningar och tar hand om potentiell negativ påverkan.

För Scania är det avgörande att skapa värde för företagets intressenter. Vi för en kontinuerlig dialog med våra intressenter för att kartlägga de frågor som de anser vara viktigast för transportindustrin som helhet och för Scania som företag.

Intressentdialogen innefattar även rättighetshavarnas perspektiv, det vill säga individer som riskerar att utsättas för negativ påverkan från Scanias värdekedja. Scania tar sitt ansvar för att hantera påverkan på rättighetshavare och på miljön i hela värdekedjan.

Intressentdialog är en integrerad del av processen för Scanias strategi, liksom inom specifika processer relaterade till exempelvis vårt miljöledningssystem (ISO 14001) och inom vissa projekt. I strategiprocessen samlas information in från olika intressentgrupper, såsom aktieägare, kunder och medarbetare. Intressentdialogen är viktig för att fastställa behov och förväntningar liksom påverkan och risker, vilka utgör grunden för Scanias dubbla väsentlighetsanalys, den strategiska utvecklingen och bedömningen av strategins robusthet. Den dubbla väsentlighetsanalysen är en del av Scanias strategiska arbete och filosofin om kontinuerlig förbättring. I kombination med den fortlöpande dialogen med intressenterna, lägger dessa bedömningar grunden för Scanias strategiska inriktning och uppsättande av mål.



HÅLLBARHETSSTYRNING

Dubbel väsentlighetsanalys

Under 2024 genomförde Scania sin första dubbla väsentlighetsanalys (DMA), i linje med de europeiska standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS) med syftet att utvärdera de viktigaste effekterna, riskerna och möjligheterna (IROs) på området hållbarhet. I denna analys beaktas två dimensioner:

Påverkansväsentlighet: I den här dimensionen undersöks Scanias direkta påverkan på miljö, människor och samhälle, däribland påverkan på anställda, utsläpp, resursanvändning och sätt att arbeta i leveranskedjan. Genom att utvärdera dessa områden kan Scania prioritera åtgärder för att minska vårt miljöavtryck och stärka vårt sociala ansvarstagande.

Finansiell väsentlighet: Inom denna aspekt utvärderas hållbarhetsrelaterade risker som kan påverka Scanias finansiella resultat. Det kan till exempel handla om lag- och regeländringar, skiftande behov av transporter med låga utsläppsnivåer och resursbrist. Genom att förstå dessa faktorer kan vi bättre förutse effekterna på intäkter, driftkostnader, kassaflöden och marknadsposition, liksom vår roll som arbetsgivare.

Viktiga effekter och beroenden som identifierats är bland annat utsläpp av koldioxidekvivalenter och avhängighet av kritiska resurser som stål och litium. Som respons på myndighetskrav och en växande efterfrågan från kunderna investerar Scania i förnybar energi och hållbara materialinköp och kan på så vis agera på miljöproblem, främja etiska metoder och stödja samhällets välbefinnande. Dessa insatser reducerar de regulatoriska riskerna och stärker Scanias konkurrenskraft på marknaden för tunga kommersiella fordon.

Metoder och antaganden

Processöversikt

DMA-processen började med att identifiera och starta dialog med de viktigaste intressenterna följt av en övergripande analys av risker och möjligheter som är relevanta för Scania med hjälp av interna och externa datakällor i linje med ESRS-standarderna. Insikterna utvecklades vidare med hjälp av interna experter samt intressentdialog. Resultaten presenterades för olika beslutsforum och för styrelsen för godkännande. Detta är starten på integreringen i Scanias riskhantering och strategiska planering. DMA ses över årligen för att säkerställa överensstämmelse med nya trender, förändrade affärsförutsättningar och förväntningar från intressenterna.

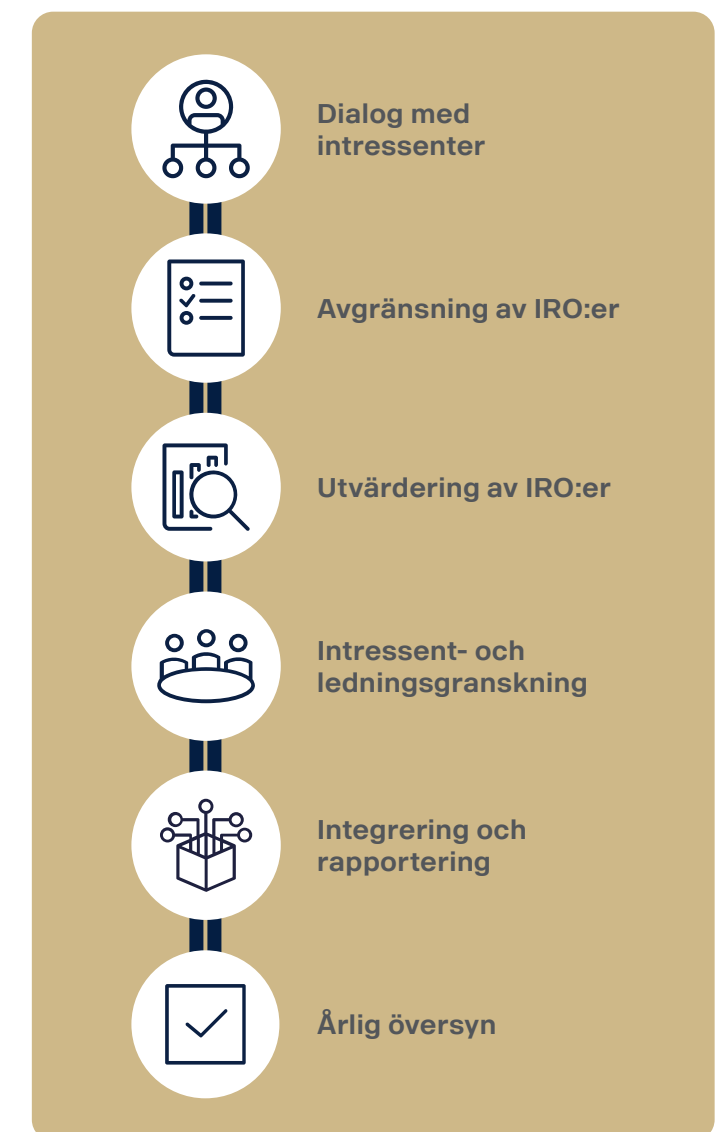
Analysen genomfördes i samverkan mellan Scania och resterande delar av TRATON GROUP och omfattar hela värdekedjan, detta inkluderar vår interna verksamhet och aktiviteter upp- och nedströms. Nyckelkomponenterna var datainsamling och intressentdialog och vi vävde också in insikter från datanalys, forskning, interna rapporter, workshops och undersökningar. Ämnena omfattade hållbarhet, utfasning av fossila bränslen, mänskliga rättigheter, inköp och regelefterlevnad.

För sociala IRO:er samarbetade Scania med Business Social Responsibility (BSR)¹ för att bedöma sociala risker och möjligheter och skapa grunden för de väsentliga frågorna (salient issues, se [sidan 53](#)) detta resultat inkorporerades i materialitetsanalysen. Naturelaterade risker och möjligheter utvärderades i samarbete med Världsnaturfonden (WWF)², med fokus på vatten, biologisk mångfald och ekosystem. Insikter från WWF-rapporten blir vägledande för Scanias strategi för biologisk mångfald.

¹ Business Social Responsibility (BSR) är ett hållbart affärsnätverk och konsultföretag med fokus på social hållbarhet

² Världsnaturfonden (WWF) är en global miljöorganisation som arbetar med att bevara naturen och bekämpa miljöhot

DMA processen



HÅLLBARHETSSTYRNING



Påverkansväsentlighet

För att bedöma påverkansväsentligheten vägdes både positiva och negativa effekter in, tillsammans med faktiska och potentiella resultat. I enlighet med ESRS-riktlinjerna fastslogs effekterna (påverkan) genom en utvärdering av allvarlighetsgrad och sannolikhet, där allvarlighetsgraden bedömdes baserat på tre faktorer: skala, omfattning och möjlighet att åtgärda.

- Vid klassificering av **skala** utvärderade Scania omfattningen av effekterna på miljö eller människor, utan att väga in befintliga begränsningsåtgärder.
- För klassificering av **omfattning** utvärderade Scania effekternas omfattning, baserat på parametrar som procentandel av anläggningar som påverkats, medarbetare eller finansiella utgifter kopplat till påverkans effekterna.
- För klassificering av **möjlighet att åtgärda**, analyserade Scania hur svårt det var att återställa skadan, med beaktande av faktorer som kostnad, återställningstid och påverkan på människor.

Genom att räkna ut medelvärdet för dessa tre dimensioner fastställdes ett resultat i fråga om allvarlighetsgraden för negativ påverkan. För positiva effekter, både faktiska och potentiella, vägdes endast skala och omfattning in. För varje påverkan gjordes en omfattande

sannolikhetsbedömning, vilket gjorde det möjligt att utvärdera sannolikheten för varje enskild effekt – från sällsynta till sannolika händelser

Finansiell väsentlighet

För att bedöma den finansiella väsentligheten vägdes både positiva och negativa finansiella resultat in, tillsammans med faktiska och potentiella effekter. I linje med ESRS-riktlinjerna analyserade väsentlighetsbedömningen främst tre faktorer: sannolikhet, storleksordning och påverkan på anseende.

- **Sannolikhetsbedömning:** Varje risk eller möjlighet utvärderades utifrån sannolikheten för att den skulle inträffa, med beaktande av en skala med alltifrån sällsynta till sannolika händelser.
- **Storleken på finansiell påverkan:** Denna faktor återspeglar den potentiella ekonomiska förlusten (för risker) eller vinsten (för möjligheter) utan att ta hänsyn till befintliga begränsningsåtgärder. Effekternas omfattning bedömdes med hjälp av parametrar som finansiella utgifter och beräknade intäktseffekter.
- **Påverkan på anseende:** De potentiella effekterna på anseende utvärderades baserat på i vilken utsträckning händelsen kunde påverka intressenternas uppfattning och varumärkets integritet.

För övergripande väsentlighet kombinerades finansiell påverkan och påverkan på anseende, där större vikt lades på finansiell påverkan (75 procent). Sannolikhetspoängen applicerades därefter på det kombinerade resultatet för att fastställa en väsentlighetsklassificering för varje post. Sammantaget var en påverkan, risk eller möjlighet väsentlig om allvarlighetsgraden multiplicerat med sannolikheten gav ett riskvärde på 20 eller mer, där 100 var högsta möjliga värde. Efter utvärderingen utdelades en förtroendepoäng för att indikera områden där ytterligare information kan behövas för att säkerställa tydlighet vid beslutsfattande.

Integrering i andra processer

De hållbarhetsrelaterade risker som identifieras i DMA integreras systematiskt i Scantias övergripande ramverk för riskhantering. Denna process återspeglar olika mognadsnivåer för olika ämnen, där vissa områden är väletablerade och andra fortfarande befinner sig i tidiga utvecklingsstadier. Genom att titta på hela värdekedjan kan Scania utvärdera risker och möjligheter av hela vår verksamhet hela vägen från inköp till livstidens slut för våra produkter. Detta är till hjälp i beslutsfattande, hjälper oss att prioritera och låter oss identifiera den viktigaste påverkan samtidigt som både kortsiktiga och långsiktiga risker och mål kan finnas med i beräkningen.

HÅLLBARHETSSTYRNING

Riskerna bedöms och rangordnas baserat på en mängd olika indikatorer, till exempel potentiell allvarlighetsgrad för påverkan, sannolikheten för att den inträffar, möjlig påverkan på vårt anseende samt lagefterlevnad. När dessa risker har identifierats kategoriseras de inom ramverket för riskhantering, vilket säkerställer ett konsekvent tillvägagångssätt för att både begränsa riskerna och ta till vara på möjligheter som kan uppstå ur hållbarhetsrelaterade problem. Denna process gör det möjligt för Scania att proaktivt hantera risker som kan påverka företagets verksamhet, vilket säkerställer en anpassning till hållbarhetsmålen och ett långsiktigt värdeskapande.







De väsentliga ämnen som identifieras via DMA bildar grunden för Scantias rapporteringsramverk för 2025. Även om alla väsentliga ämnen är viktiga för hållbarhetsstrategin tar rapporten för 2024 inte upp alla i sin helhet. Vissa ämnen utforskas vidare i framtida rapporter.

























































HÅLLBARHETSSTYRNING

VÄRDEKEDJA OCH TIDSRAM:

-  Upströms
-  Den egna verksamheten
-  Nedströms
-  Kort
-  Medel
-  Lång

| VÄSENTLIGA FRÅGOR | | VÄRDEKEDJA | TIDSRAM |
|-------------------|---|---|---|
| E1.1 | Anpassning till klimatförändringar |    |    |
| E1.2 | Begränsning av klimatförändringar |    |    |
| E1.3 | Energi |    |    |
| E2.1 | Luftföroreningar |    |    |
| E2.2 | Vattenföroreningar |    |    |
| E2.6 | Ämnen som inger mycket stora betänkligheter |    |    |
| E.2.7 | Mikroplaster |    |    |
| E3.1 | Vatten |    |    |
| E4.1 | Direkt påverkan av biodiversitetsförluster |    |    |
| E5.1 | Resursinflöden, inklusive resursanvändning |    |    |
| E5.2 | Resursutflöden i relation till produkter och tjänster |    |    |
| E5.3 | Avfall |    |    |

| VÄSENTLIGA FRÅGOR | | VÄRDEKEDJA | TIDSRAM |
|-------------------|---|---|---|
| S1.1 | Egen arbetskraft: arbetsvillkor |    |    |
| S1.2 | Egen arbetskraft: lika behandling och möjligheter för alla |    |    |
| S2.1 | Arbetstagare i värdekedjan: arbetsvillkor |    |    |
| S2.3 | Arbetstagare i värdekedjan: barn- och tvångsarbete |    |    |
| S3.1 | Påverkade samhällen: samhällenas ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter |    |    |
| S3.X | (Företagsspecifik) trafiksäkerhet och integritet |    |    |
| G1.1 | Företagskultur |    |    |
| G1.2 | Skydd av visselblåsare |    |    |
| G1.4 | Politiskt engagemang |    |    |
| G1.5 | Hantering av leverantörsrelationer, inklusive betalningsrutiner |    |    |
| G1.6 | Korruption och mutor |    |    |

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Att hantera vår klimatpåverkan är vårt främsta bidrag till en hållbar utveckling och en viktig strategisk prioritering för Scania.

Transporter är avgörande för ekonomisk motståndskraft, tillväxt och utveckling, men i nuläget är de även en stor bidragande orsak till de globala koldioxidutsläppen. För att samhället ska kunna ställa om till den klimatneutrala ekonomi som världen så väl behöver, krävs ett hållbart transportsystem. Ett system som inte längre är beroende av fossila bränslen.

Scanias syfte är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Vi hanterar vår klimatpåverkan genom minskning av koldioxidutsläppen. Detta är själva kärnan i vår strategi och vårt viktigaste bidrag till att kunna leverera på vårt syfte.

Vårt förhållningssätt

Risker och möjligheter i relation till klimatförändringar

Vår strategi bygger på en välgrundad förståelse för de risker och möjligheter som klimatförändringarna medför för vår verksamhet.

För Scania kan klimatrisker delas in i två kategorier. Vi står inför **omställningsrisker** i samband med omställningen av transportsektorn och de tekniska och politiska förändringar som denna omställning medför. Vi står också inför **fysiska risker** med extremväder och långsiktiga klimatförändringar. Omställningen till hållbara transporter är även en

viktig affärsmöjlighet för Scania – en möjlighet som öppnar upp för nya marknader och tillväxtpotential.

Vår process för riskhantering är ett exempel på hur vi införlivar dessa risker och möjligheter i vår affärsstrategi. Vi arbetar också för att minska riskerna med hjälp av scenariotester där vi utgår från flera olika scenarier med olika stora temperaturökningar.

Mål manifesterar våra åtaganden

Vi är övertygade om att vårt företag, liksom transportsektorn som helhet, kan minska koldioxidutsläppen i linje med målsättningarna i Parisavtalet. År 2020 antog vi – som första OEM-företag i branschen för tunga transporter – vetenskapligt baserade klimatmål.

Genom att sätta vetenskapligt baserade klimatmål i ett tidigt skede tog vi inte bara eget ansvar utan statuerade också ett exempel för att inspirera till förändring i hela sektorn. Vårt mål var att visa – både för oss själva och vår bransch – att vi hade tekniken, produkterna och strategierna som behövdes för att minska koldioxidutsläppen i vår värdekedja, i linje med de vetenskapliga rekommendationerna.

Våra vetenskapsbaserade mål stöds av en rad kortsiktiga och långsiktiga mål och åtaganden för att minska koldioxidutsläppen i hela vår värdekedja. På [sidan 35](#) finns mer information om våra mål och vår utveckling mot dem.



Linjerade klimat- och affärsmål

Att minska koldioxidutsläppen är en central del av vår affärsstrategi. Det är ett av de sex övergripande företagsmål som sätter vår strategiska inriktning på medellång sikt.

Våra koldioxidminskningsmål styr prioriteringar och säkerställer att omställningen till ett transportsystem med lägre koldioxidutsläpp är centralt i våra beslutsprocesser. Vårt mål för scope 1- och 2-utsläpp är kopplade till våra incitamentssystem och till ersättningen för ledande befattningshavare,

vilket säkerställer ansvarsskyldighet på alla nivåer i organisationen. Samtliga affärsfunktioner delar ansvaret för att uppnå koldioxidminskningar, inom sina respektive områden.

Scania tar ett helhetsgrepp om utfasningen av fossila bränslen och minskar utsläppen i alla delar av värdekedjan.

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Vår påverkan i värdekedjan

För att hantera vår klimatpåverkan och begränsa riskerna har vi åtagit oss att minska utsläppen i hela vår värdekedja och inom alla relevanta områden. Vi fokuserar på väsentlig påverkan inom tre nyckelområden: utsläpp från vår egen verksamhet, utsläpp från fordon i användning och utsläpp i leveranskedjan.

Utsläpp från vår egen verksamhet (scope 1 och 2)

I vårt koldioxidavtryck från vår egen verksamhet ingår drift av företagets tillgångar, till exempel våra industriella och kommersiella anläggningar och vår användning av tjänstefordon (scope 1) samt den energi vi använder för uppvärmning och kylning (scope 2). Våra insatser för att minska koldioxidutsläppen omfattar bland annat att byta till förnybar energi vid våra anläggningar och gå över till elfordon för våra transportbehov.

Genom att tillämpa kärnvärdet "eliminering av slöseri" och verka för en cirkulär ekonomi prioriterar vi effektiv resursanvändning i verksamheten och i produktionsprocesserna.

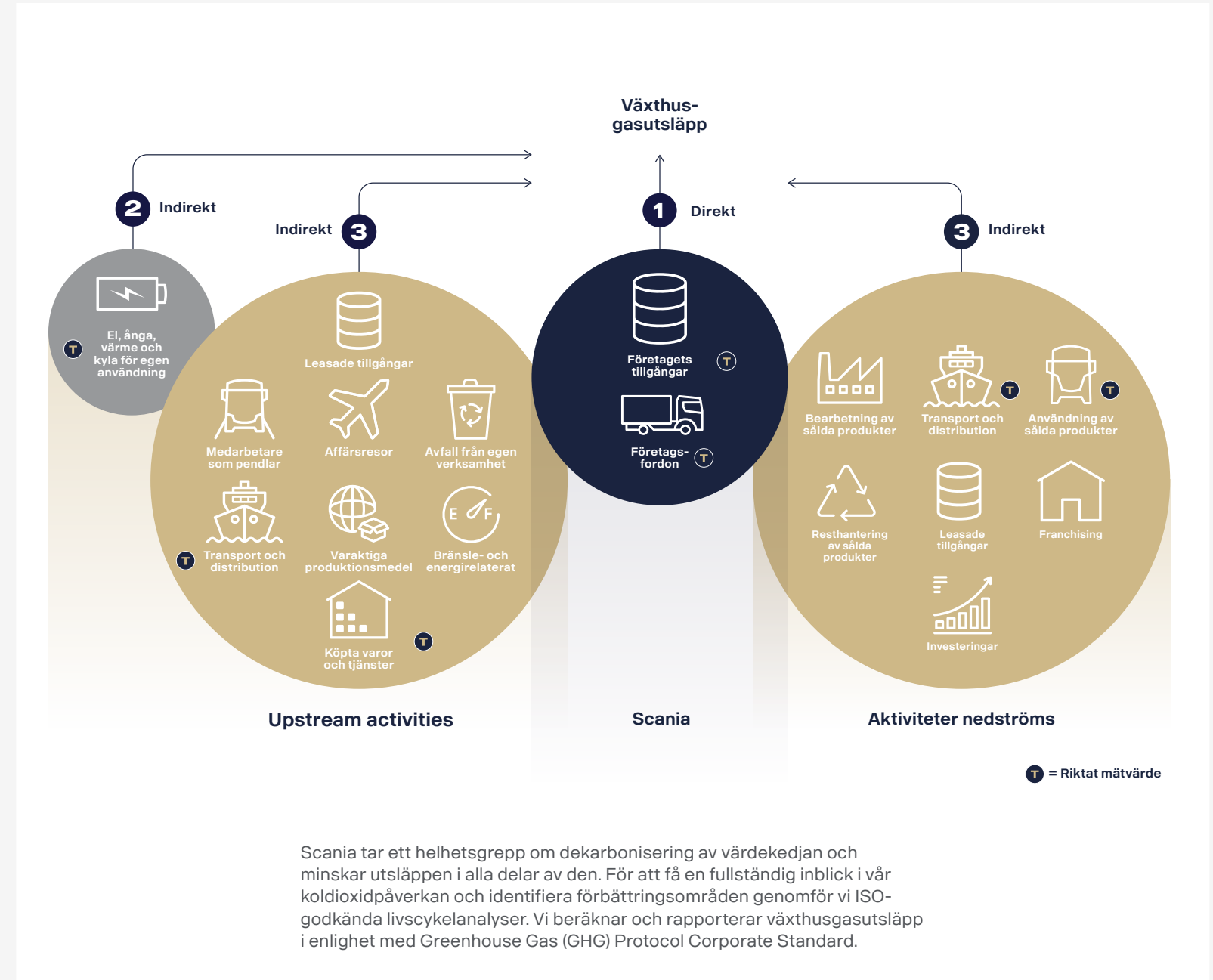
Vi har ett vetenskapligt baserat mål om att minska utsläppen från vår egen verksamhet med 50 procent fram till 2025 (jämfört med basåret 2015). Dessutom har vi tilläggs mål beträffande energi och andelen fossilfri el i energianvändningen (mer om detta på [sidan 40](#)).

Utsläpp från fordon i användning (scope 3)

De utsläpp som genereras av våra fordon när de har sålts och används av våra kunder står för den absoluta merparten – över 90 procent – av de totala utsläppen i vår värdekedja. Vi arbetar för att minska koldioxidavtrycket från våra fordon i användning på flera olika sätt, med särskilt fokus på elektrifiering, förnybara bränslen och energieffektivitet.

För att mäta koldioxidpåverkan från våra fordon i användning baserar vi våra beräkningar på ett "från källa till hjul" perspektiv (well-to-wheel). Det innebär att vi väger in utsläpp som kommer från produktionen och distributionen av fordonsenergin eller -bränslet likväl som avgasutsläppen direkt från fordonen.

Vi har ett vetenskapsbaserat mål om att minska utsläppen från våra fordon i användning med 20 procent till 2025 (jämfört med basåret 2015). Scania har också satt upp ett mål för utsläppen från vår logistikkedja (våra landtransporter), vilka ingår i scope 3 (mer att läsa om detta mål finns på [sidan 39](#)).



DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Utsläpp från leveranskedjan (scope 3)

Att minska koldioxidavtrycket från vår leveranskedja är ett viktigt fokus för våra uppströms scope 3-aktiviteter. Det är ett område som kommer att bli ännu viktigare för oss allteftersom vår produktportfölj övergår till batterielfordon och den mest koldioxidintensiva fasen i våra fordons livscykel skiftar från "i användning" till "produktion".

Vissa viktiga material och komponenter som vi använder i fordonsproduktionen – stål, aluminium, batterier och gjutjärn – kan vara koldioxidintensiva att producera och därför bidra i väsentlig utsträckning till våra scope 3-utsläpp. För vart och ett av dessa material har vi åtagit oss att senast år 2030 byta till 100 procent gröna versioner – d.v.s. material som produceras med hjälp av koldioxidsnåla processer – i vår europeiska produktion. Åtagandena har införlivats som obligatoriska krav i våra inköbspolicyer.

Transporterna av material genererar också utsläpp i leveranskedjan och vi trycker hela tiden på för att få marknaden att förse oss med hållbara lösningar för transporterna av våra varor och slutprodukter i linje med Scantias generella strategi för att öka elektrifieringen och byta ut fossila bränslen mot förnybara.

Minska utsläppen från våra fordon i användning

Vi minskar utsläppen från transporter med hjälp av ett antal olika produkter, tjänster och lösningar, med fokus på följande fyra områden.

Elektrifiering

Elektrifiering är avgörande för en långsiktig utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn. Vi erbjuder elfordon för ett brett urval av användningsområden, från stadstrafik till fjärrtransport och tunga industrimiljöer.

Utöver våra erbjudanden inom elektrifierade fordon erbjuder vi också stöd till våra kunder i övergången till hållbara transporter. Här ingår till exempel analyser och planering av kundernas specifika behov till grund för att kunna skraddarsy, finansiera och tillämpa laddningslösningar för publik laddning eller depåladdning.

Förnybara bränslen

På vissa marknader kan elektriska transportlösningar behöva mer tid på sig att mogna. Förnybara bränslen däremot kan vara ett kostnadseffektivt sätt för våra kunder att avsevärt minska sina koldioxidutsläpp här och nu. Alla våra förbränningsmotorer kan drivas med HVO (hydrerad vegetabilisk olja) och våra gasfordon kan köras på biometan, vilket ger en koldioxidbesparing på upp till 90 procent jämfört med motsvarande dieselfordon.

Energieffektivitet

Vi bidrar till bättre bränsleekonomi och minskade koldioxidutsläpp genom kontinuerliga förbättringar av drivlinetekniken. Vår mest effektiva drivlina med förbränningsmotor (ICE) Scania Super ger bränslebesparingar på upp till 8 procent och minskar utsläppen avsevärt, i synnerhet när den används tillsammans med förnybara bränslen. Baserat på data i realtid från våra uppkopplade fordon utvecklar vi tjänster för att sänka bränsleförbrukningen och öka fordonens drifttillgänglighet. Här ingår till exempel förarutbildning för bränsleeffektiv och säker körning. Dessutom kan optimerade fordonsspecifikationer bidra ytterligare till minskningen av koldioxid.

Rätt möjliggörande förutsättningar

Förutom att hantera vår egen direkta och indirekta påverkan bidrar vi också till att skapa de långsiktiga förutsättningar som behövs för att påskynda omställningen till hållbara transporter. Fokus ligger på cirkularitet, energiinfrastruktur, autonoma lösningar och dekarboniserade leveranskedjor. Vi samarbetar med partner i hela transportekosystemet för att utveckla hållbar infrastruktur och teknik samt driva fram de policyer och investeringar som behövs för att göra hållbara transporter till verklighet.



DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Mål för minskade klimatutsläpp – framsteg och utmaningar

Fokus på vår största påverkan

Dekarboniseringsstrategi som följer vetenskapen

Så når vi målen

OMFATTNING I ENLIGHET MED GHG PROTOKOLL

1

Direkta utsläpp från ägda eller kontrollerade källor

2

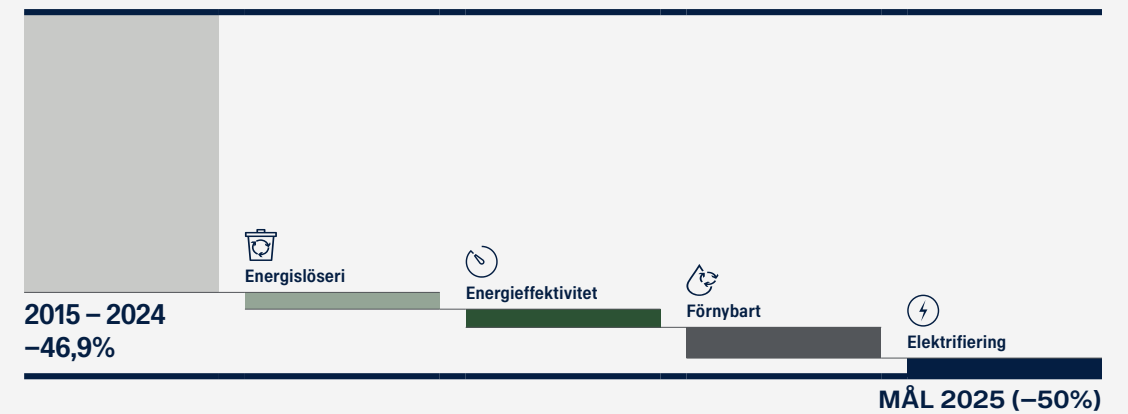
Indirekta utsläpp från produktionen av inköpt energi, värme och ånga

50% 1,5 °C
CO₂-reduktion från vår verksamhet 2025 (ton CO₂e jämfört med 2015)

Så minskar vi utsläppen från egen verksamhet

- Energislöseri**
Eliminera energislöseri genom kontinuerliga förbättringar
- Energieffektivitet**
Optimera uppvärmning, ventilation, belysning i våra anläggningar och produktionsprocesser
- Förnybart**
Inköp av fossilfri el och övergång till förnybara bränslen
- Elektrifiering**
Minska utsläppen genom elektrifiering av egna tjänstefordon

BASÅR 2015



3

Indirekta utsläpp uppströms och nedströms i värdekedjan

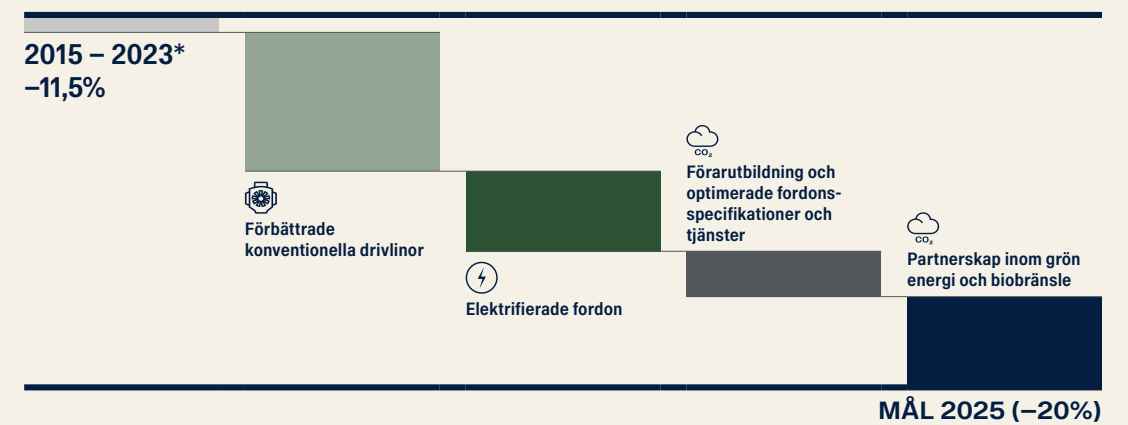
>90%
av Scantias totala utsläpp uppstår vid kundernas användning av våra produkter

20%
Minskning av CO₂e/km i användningsfas från fordon producerade 2025, jämfört med fordon producerade 2015

Så minskar vi utsläppen i drift hos kund

- Konventionella drivlinor**
Förbättra bränsleeffektiviteten i traditionella förbränningsmotorer
- Elektrifiering**
Öka försäljningen av elektrifierade fordon
- Relaterade initiativ**
Närliggande faktorer som bidrar till koldioxidminskning med både konventionell och elektrifierad teknik

BASÅR 2015



* Indata är koldioxidekvivalenter per kilometer från månader i drift inom 12 månader, med början månaden efter produktionsmånaden. Detta innebär att redovisningen släpar efter ett år. Resultatet för 2024 avser enheter som producerats under 2023.

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

Åtgärder för att minska våra scope 1- och 2-utsläpp

För att minska koldioxidutsläppen under de kommande åren har Scania en tydlig plan som ska hjälpa oss att nå målet för 2025. Det är viktigt att framöver öka andelen elektrifierade fordon i vår egen fordonspark och ställa om till förnybara bränslen och fossilfri elektricitet i den globala verksamheten.

Under hela 2024 genomfördes åtgärder i Scantias globala återförsäljar- och verkstadsnätverk för att minska växthusgasutsläppen från den dagliga verksamheten. Dessa åtgärder kan delas in i tre huvudkategorier: utsläpp från elektricitet, uppvärmning och fordon.

För att minska växthusgasutsläppen från elförbrukningen eftersträvar Scania att köpa förnybar el och investera i system för produktion av förnybar energi, till exempel solcellssystem, där detta är möjligt. Inom vårt industriella nätverk kommer all el från förnybar energi och inom det kommersiella nätverket ökar vi denna andel år från år.

Under 2024 lyckades Scania sänka utsläppen från elektricitet med runt 11 procent jämfört med föregående år.

På våra anläggningar har Scania, som ett led i arbetet med att minska koldioxidutsläppen från värmesystem, investerat i att omvandla gas- och oljepannor för fossila bränslen till eldrivna värmepumpar (drivna med grön energi).

Arbetet med att minska utsläppen från Scantias flotta med företagsfordon i den kommersiella verksamheten pågår också för fullt i hela världen.

Åtgärder för att minska våra scope 3-utsläpp

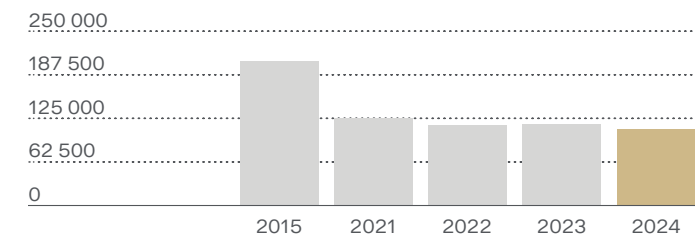
I nuläget är vi inte i fas att nå vårt mål om en om en 20-procentig minskning av utsläppen för fordon i användning. Dock har vi gjort viktiga framsteg. Under den senaste rapporteringsperioden, d.v.s. mellan 2022 och 2023, uppnådde vi koldioxidbesparingar på 11,5 procent, att jämföra med 3 sedan tidigare, mycket tack vare våra globala leveranser av den bränsleeffektiva drivlinan Scania Super. Utsläppen väntas fortsätta minska, dock inte i den takt som krävs för att vi ska uppnå målet för 2025.

Vårt mål sattes upp baserat på vissa förväntningar kring hastigheten i omställningen till eldrivna transporter. De senaste åren har förändringen inte skett i den takt som behövs. En förklaring är den försenade upprampningen av elfordonsleveranser. Andra utmaningar är otillräckliga investeringar i kritisk infrastruktur och regeringar som dragit tillbaka sina klimatlöften. Detta bromsar införandet av de lösningar som behövs för att minska vår sektors koldioxidavtryck.

Även om ytterligare bränslebesparingsåtgärder som förarutbildning och optimerade fordonsspecifikationer är bra bidrag, är det på längre sikt elektrifieringen som måste till för att fasa ut fossila bränslen i transportsystemet.

CO₂E FRÅN VERKSAMHETEN – SCOPE 1 OCH 2 (VETENSKAPSBASERAT MÅL)¹

-46,9%



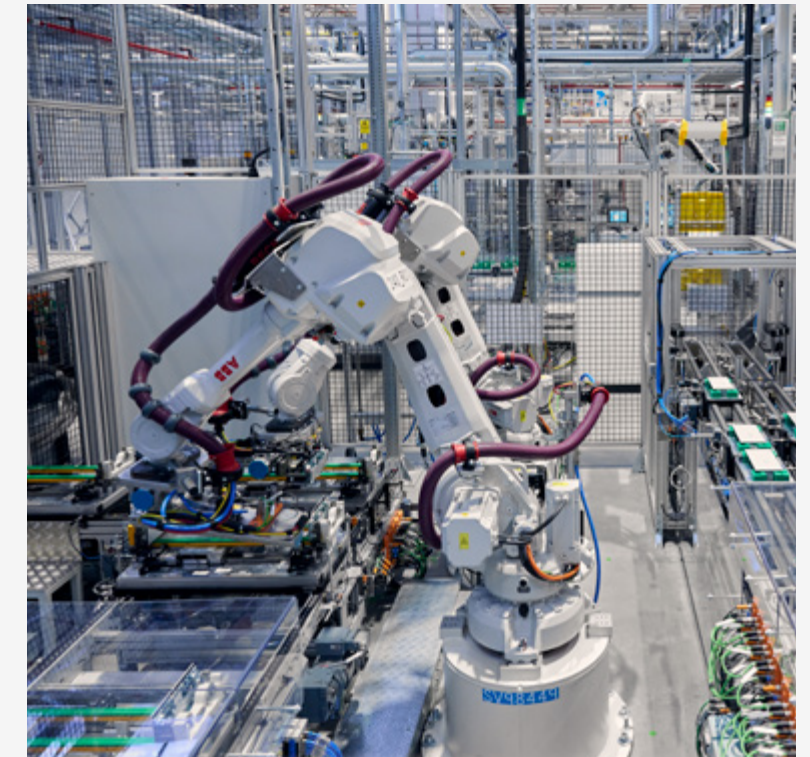
| | Ton CO ₂ e |
|-------------|-----------------------|
| 2024 | 110 048 |
| 2023 | 116 535 |
| 2022 | 115 172 |
| 2021 | 125 342 |
| 2015 | 207 121 |

Jämfört med 2015 har utsläppen minskat med 46,9 procent. Scania har en tydlig plan för de kommande åren som ska ta oss till målet år 2025. Det blir viktigt att framöver öka andelen elektrifierade fordon i vår egen vagnpark och ställa om till förnybara bränslen och fossilfri elektricitet i vår globala verksamhet.

Mål

50%

CO₂e-minskning 2015–2025 (CO₂e) från verksamheten (scope 1 och 2).



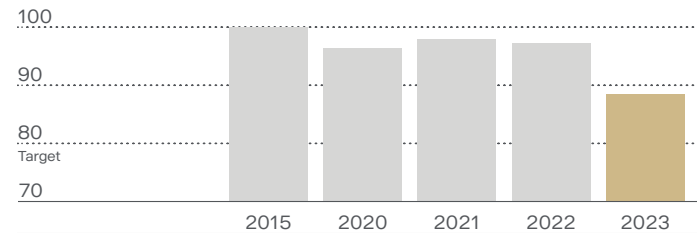
Definitioner:

1. Utsläpp av växthusgaser i Scantias industriella och kommersiella verksamhet inom scope 1 och 2 enligt GHG-protokollets principer. På grund av förseningar i datainsamlingen är vissa data uppskattade (läs mer på sidorna 63–66). Dessa omfattar Scantias globala verksamhet, inklusive den industriella och den kommersiella verksamheten. Basåret (2015) har räknats om på grund av avvikelser under 2024 inom transportföretaget LOTS.

DEKARBONISERING AV VÅR VÄRDEKEDJA

CO₂E-UTSLÄPP FRÅN FORDONSANVÄNDNING (VETENSKAPSBASERAT MÅL)²

-11,5%



| År | % |
|------|-------|
| 2023 | 88,5 |
| 2022 | 97,3 |
| 2021 | 97,9 |
| 2020 | 96,2 |
| 2015 | 100,0 |

Trots att vi inte är i fas i vårt mål om att uppnå -20 % år 2025 visar 2023 på en stor förbättring inom detta mätvärde. De två största bidragande orsakerna till detta var den ökade marknadspenetrationen för Superdrivlinan och en hög andel europeiska fordon, vilket innebär att de negativa effekterna av de senaste tre årens försäljningsmix minskade. 2023 uppvisar en minskning med 11,5 procent sedan 2015 och med ett fortsatt fokus på elfordon, förnybara bränslen och effektiv användning av våra produkter är ytterligare förbättringar att vänta under de kommande åren. Resultatet för 2024 avser enheter som producerats under 2023.

Mål

20%

CO₂e-minskning 2015–2025 (CO₂e/km) WtW

Tekniken är redo och kommer så småningom att kunna levereras i stor skala, men för att omvandla ett helt ekosystem krävs insatser från alla involverade aktörer.

Ingen enskild aktör kan lösa utmaningarna på egen hand. Hela systemet måste arbeta tillsammans, styrt av ett starkt ledarskap och ett förnyat engagemang för att skapa ett framtidssäkert transportsystem som tjänar samhället. Den offentliga politiken måste ge incitament för att påskynda övergången till hållbara transporter, exempelvis genom att avskaffa subventionerna för fossila bränslen, höja utsläppspriserna och se till att den totala ägandekostnaden (TCO) blir likvärdig för batterielfordon och fordon med förbränningsmotor. Andra avgörande aspekter är investeringar i förnybar el, nätkapacitet och laddningsinfrastruktur.

Scania uppmanar transportköpare att använda sin köpkraft till att driva fram förändring och delta i branschöverskridande samarbeten. Städer och beslutsfattare måste samarbeta i att påskynda omställningen till hållbara transporter med hjälp av alla verktyg som de har till sitt förfogande.

Definitioner:

2. Klimatutsläppen inom scope 3 kategori 11 (användning av sålda produkter) från alla lastbilar och bussar som produceras av Scania under ett kalenderår, mätt enligt principen från källa till hjul (well-to-wheel) som koldioxidekvivalenter per fordonskilometer. Indata är koldioxidekvivalenter per kilometer från månader i drift inom 12 månader, med början månaden efter produktionsmånaden. Detta innebär att redovisningen släpar efter ett år. För exakta siffror gällande scope 3 kategori 11, se [sidan 70](#).

Nya delmål: 2032

Även om vår prognos visar att vi sannolikt inte kommer att nå våra utsläppsmål för fordon i användning till 2025, är vi fast beslutna att minska gapet i så stor utsträckning som möjligt. Vi står stadigt i vårt beslut om att minska utsläppen i linje med vetenskapen. Även framöver håller vi i vårt skarpa fokus och ökar kraftigt våra ansträngningar att minska koldioxidutsläppen i vår verksamhet i den takt som behövs för att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5 grader Celsius, i enlighet med forskningen. I detta syfte har vi infört nya delmål för 2022-2032, där vi förbinder oss till att halvera utsläppen varje decennium.

KLIMATMÅL 2022–2032



SCOPE 1 och 2
absoluta



SCOPE 3
intensitet

MILJÖPÅVERKAN

En central del av Scantias dagliga verksamhet är att proaktivt minska miljöavtrycket från hela värdekedjan. Detta uppnår vi genom att arbeta aktivt med utsläppsminskningar, resursanvändning och energieffektivitet. Den direkta påverkan från vår egen verksamhet kommer från produktionsprocesser, verkstadsanläggningar och kontor runtom i världen. Därutöver har vi också en indirekt miljöpåverkan genom de material vi köper in för att tillverka produkter och den logistik som vår verksamhet kräver.

Miljöledningssystem

För att komma till rätta med direkt och indirekt miljöpåverkan arbetar Scania med ett antal proaktiva åtgärder, till exempel ett miljöledningssystem, policyer för våra medarbetare och affärspartner samt riktade initiativ.

Miljöledningssystemet är certifierat i enlighet med ISO 14001 och regleras av vår globala miljöpolicy. Syftet med policyn är att säkerställa att Scania håller högsta internationella standard inom alla miljöområden. Policyn lägger dessutom grunden för Scantias miljöarbete.

Ledningssystemet bygger på en PDCA-cykel (Plan-Do-Check) som är i linje med de kärnvärden och huvudprinciper som styr våra vardagliga handlingar i hela organisationen.

Hörnstenarna är planering och riskbedömning, kompetensutbildning och medvetenhet, drift, prestandautvärdering och kontinuerliga förbättringar.

Scantias insatser utgår från försiktighetsprincipen och antar ett livscykelperspektiv. Dessutom vägleder Scantias kärnvärde "eliminering av slöseri" oss i vårt arbete med att ständigt förbättra våra processer på områden som koldioxidutsläpp, energi, avfall och vatten. Miljöarbetet sker som en del av det dagliga arbetet i form av kontinuerliga förbättringar med fokus på riskhantering. Vår produktutveckling och alla produktionsanläggningar är certifierade enligt ISO 14001 och anläggningarna har de tillstånd som krävs i respektive land. Utöver dessa lag- och tillståndskrav kan verksamheten omfattas av lokala krav och regelverk. För att bedöma de potentiella effekterna på miljön när förändringar ska genomföras i verksamheten ska den globala miljöchecklistan användas som underlag för att identifiera förebyggande åtgärder och minimera eventuella miljörisker. Scania använder ett internt revisionsprogram som bland annat omfattar ledningsgranskningar för att kontinuerligt utvärdera miljöledningssystemets processer, metoder och måluppfyllelse.

Miljöutbildningsprogram

Scantias e-learning om miljö har översatts till 29 språk och är obligatorisk för alla medarbetare. Utbildningsprogrammet syftar till att säkerställa att alla medarbetare – inklusive entreprenörer – får den utbildning som krävs för att uppnå en grundläggande miljömedvetenhet. I utbildningen ingår även en mer omfattande chefsutbildning som är en obligatorisk tilläggsutbildning för alla chefer och som syftar till att skapa förståelse för hur viktigt det är med ledarskap på miljöområdet.

Miljömål

Scantias dekarboniseringsmål har kompletterats med mål i fråga om CO₂-minskning inom logistikverksamhet, avfall, energi- och vattenanvändning samt andel fossilfri elektricitet i vår verksamhet. Scantias mål för avfall, energi och vatten är satta som intensitetsmål (reduktion per producerat fordon). Dessa mål sattes under 2019 där Scania hade en annan marknads och volym förväntan för kommande år. Scania har också haft två gjuterier igång (2022-2023) samt att det nya gjuteriet ännu inte kommit upp i den miljökapacitet som var förväntad. En kombination av dessa har lett till att vi inte är i fas för att nå våra mål för 2025. Vi fortsätter att jobba med reduktion inom dessa områden för att komma så nära målbilden som möjligt.

Scania miljöprinciper



Scania har upprättat miljöprinciper som ska styra arbetet med att hantera olika utmaningar inom energi, avfall, kemikalier, vatten, utsläpp och påverkan på närmiljön. För varje miljöprincip finns interna riktlinjer som Scantias medarbetare ska följa.

MILJÖPÅVERKAN

Utsläpp från logistik

Varu- och godstransporter har alltid varit en viktig del i att driva ett företag, och för Scania innefattar detta att transportera varor från leverantörerna till fabrikena samt färdiga produkter och reservdelar till kunderna. Det huvudsakliga transportsättet i vårt nätverk sker på land och innefattar transporter med lastbil, släp och tåg men även på färjor och pråmar i närsjöfart och på inre vattenvägar. Och eftersom landtransporter är det primära transportsättet i vårt nätverk är det också där vår miljöpåverkan är som störst.

För att minska miljöeffekterna från transportflödena använder Scania tre olika strategier:

- Optimering av flöden, laster och emballage samt nätverksdesign och trafikomställning
- Investeringar i ny transportteknik såsom elektrifiering samt koldioxid snåla bränslen som används i vårt eget logistiknätverk
- Finansiering av bränslen med låga utsläpp, transportteknik och förbättringar av transportsektorn som helhet

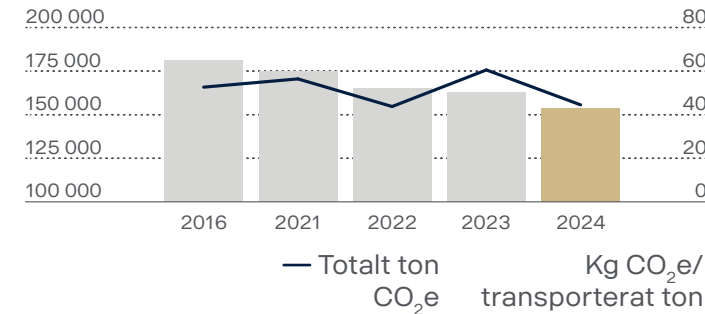
I linje med Scanias ambition att vara ledande inom hållbara transporter har vi höga krav i vårt logistiknätverk och siktar på att minska koldioxidutsläppen med 50 procent per transporterat ton till slutet av 2025.

Om vi ska nå detta mål räcker det dock inte med att enbart fokusera på bränslena och transportsätten i vårt nätverk. Vi måste också underlätta och skapa förutsättningar för att använda hållbara transporter, och det är därför som Scania i november 2024 invigde vår första elektriska laddstation för tunga fordon, belägen på Scanias produktionsanläggning i Södertälje. Framöver planerar Scania att öppna upp fler laddstationer i anslutning till produktionsenheterna i Oskarshamn (Sverige), Zwolle (Nederländerna) och Oudsbergen (Belgien).

Förändringen av transportsektorn genererar många utmaningar som även involverar aktörer utom vår räckvidd och kontroll. Detta har gjort att det kommer bli utmanande att nå vårt högt ställda mål för 2025. På Scania är vi dock fast beslutna att fortsätta göra vårt yttersta för att minska våra koldioxidutsläpp, komma så nära vårt mål som möjligt.

CO₂E-UTSLÄPP FRÅN LANDTRANSPORTER³

-33,8%



| År | Totalt ton CO ₂ e | Kg CO ₂ e/ transporterat ton |
|------|------------------------------|---|
| 2024 | 155 668 | 43 |
| 2023 | 175 669 | 50 |
| 2022 | 154 712 | 52 |
| 2021 | 170 541 | 60 |
| 2016 | 165 812 | 65 |

Under 2024 fortsatte vi uppmontra transportleverantörer och åkerier i vårt nätverk att tillhandahålla hållbara lösningar i syfte att minska våra koldioxidutsläpp. Genom att övergå från diesel till att öka vår andel hållbara bränslen samt byta från vägtransporter till tågtransporter och elektrifiering, avslutar vi året med en utsläppsminskning på cirka 34 procent jämfört med basåret.

Mål

50%

minskning av koldioxidutsläpp per transporterat ton mellan 2016 och 2025.

Definitioner:

3. Del av växthusgasutsläppen inom ramen för scope 3. Totala utsläpp av koldioxidekvivalenter från Scanias landtransporter från källa till hjul (well-to-wheel) i kg per transporterat ton. Omfattar vägtransport, kortare sjö- och tågtransport av produktionsmaterial till våra anläggningar, vårt förpackningsnät, transport av fordon till första adress enligt INCOTERM (International Commercial Terms) och transport av reservdelar till våra verkstäder. Metoden är i linje med ISO14083-standarderna och GLEC ramverket.



MILJÖPÅVERKAN

Energi

Energi behövs för att driva vår verksamhet i hela världen. Våra processer behöver elektricitet eller bränslen, som naturgas och olja. Det behövs också energi för belysning och uppvärmning i våra byggnader och denna kan komma från elektricitet, fjärrvärme eller olika typer av bränslen.

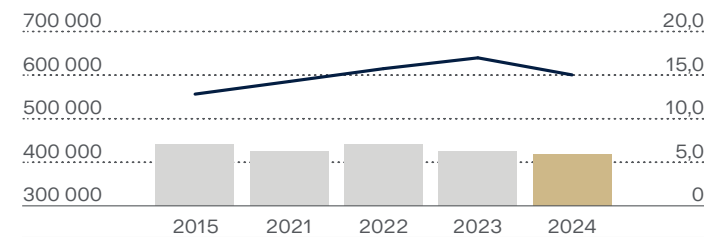
För att minska energianvändningen arbetar Scania kontinuerligt med att minska energislöseriet och öka energieffektiviteten.

- Det första steget vid energieffektivisering är att eliminera energislöseri, det vill säga energi som används trots att inget värde eller nytta skapas i processen.
- Det andra steget är smart energianvändning, d.v.s. att skapa samma eller högre värde genom att använda mindre energi.
- Det tredje steget är att se över vilken energikälla som används och om möjligt byta till en förnybar energikälla.

Vår ambition är att ha 100 procent fossilfri el i vår verksamhet. Några exempel på åtgärder som vi vidtagit under 2024 är att byta ut äldre belysning mot LED-lampor, installera värmepumpar i stället för att ta värme från gaspannor samt sänka temperaturen i tvättprocesserna.

ENERGIANVÄNDNING⁴

-15,7%



| | Total MWh | MWh/Vehicle |
|-------------|----------------|-------------|
| 2024 | 600 550 | 5,9 |
| 2023 | 639 874 | 6,3 |
| 2022 | 614 928 | 7,0 |
| 2021 | 585 385 | 6,3 |
| 2015 | 556 323 | 7,0 |

Trots stora investeringar i ökad produktionskapacitet (till exempel batterifabriken och batterilabbet) vilka bidrar till ökat energibehov kortsiktigt så har energianvändningen minskat de senaste åren och reduktionen sedan 2015 ligger på 15,7 procent.

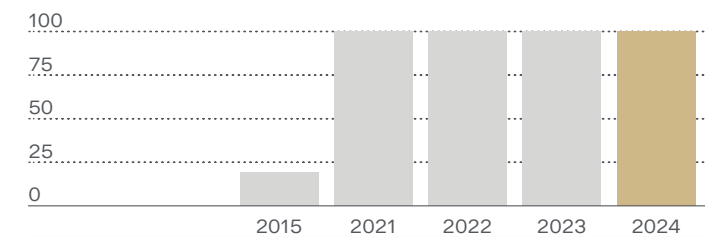
Mål

25%

minskning av energianvändningen per fordon 2015–2025.

FOSSILFRI EL⁵

99,97%



| | % of total MWh |
|-------------|----------------|
| 2024 | 99,97 |
| 2023 | 99,96 |
| 2022 | 99,96 |
| 2021 | 99,96 |
| 2015 | 19,33 |

Under 2024 använde Scantias anläggningar 99,97 procent fossilfri elektricitet. Scania har legat på en nivå nära 100 procent sedan 2020 men kommer kontinuerligt att följa upp andelen fossilfri el. Målet är alltid att nå 100 procent.

Mål

100%

av vår verksamhet ska drivas med fossilfri elektricitet där förutsättningar finns.

Definitioner:

4. Användningen av elektricitet, värme och bränsle i fasta system vid Scantias produktionsenheter och logistikcenter, inklusive bränsle för motortester. Energi som används i fordon ingår ej, förutom för elektriska fordon som laddas vid Scantias anläggningar. Omfattningen är produktionsenheter och logistikcenter på global nivå. Den globala energianvändningen inklusive det kommersiella nätverket visas på sidan 69.
5. Inköpt och egenproducerad fossilfri elektricitet som andel av totalt använda MWh under ett år vid Scantias produktionsanläggningar och logistikcenter.

MILJÖPÅVERKAN

Vatten

Syftet med Scantias arbete inom hållbar vattenförvaltning är att minska färskvattenanvändningen och bevara resurser med hjälp av vattenbesparande teknik och processer samt återanvända och återvinna det vatten som använts. Vilket minskar avloppsvattens påverkan på yt- och grundvatten ytterligare. Scania arbetar aktivt för att skydda både vattenkvalitet och -användning. Det gör vi genom att skapa transparens kring vattenanvändningen med hjälp av mätpunkter och materialflödesanalyser i kombination med installation av ny teknik. Med hjälp av modern reningsutrustning undviker vi också vattenföroreningar och renar det avloppsvatten som blir förorenat i ett avloppsverk innan det kommer ut i naturliga vattenförekomster.

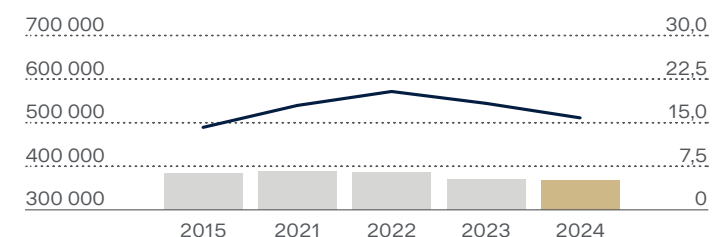
Vi arbetar ständigt med att minska vattenanvändningen och därmed också förbättra hanteringen av spillvatten. Dessutom utvärderar vi våra produktionsanläggningar med avseende på vattenförbrukning, för att identifiera påverkan i områden med begränsade vattenresurser. Scantias produktionsprocesser är inte vattenintensiva och vatten används främst i slutna system. I många regioner börjar färskvattenresurserna dock bli alltmer knappa och dessutom dyra på grund av föroreningar och torka. Naturliga vattenförekomster kan skadas allvarligt av föroreningar som kommer in via

spillvatten. Vi måste behandla vatten ansvarsfullt och kontinuerligt minska förbrukningen av färskvatten samt bevara resurserna genom att använda oss av vattenbesparande teknik och processer, vilket även innefattar att återanvända och återvinna vatten.

Under 2024 har Scania genomfört förbättringar på området avloppsrening, syfte att utöka graden av vattenåtervinning. Den ökade återvinningsvolymen motsvarar cirka 1 procent av den totala vattenanvändningen.

VATTENANVÄNDNING⁶

-19,4%



| | Totalt m³ | m³ per fordon |
|-------------|----------------|---------------|
| 2024 | 512 214 | 5,0 |
| 2023 | 544 915 | 5,3 |
| 2022 | 571 687 | 6,5 |
| 2021 | 540 231 | 5,8 |
| 2015 | 490 812 | 6,2 |

Vattenanvändningen per tillverkat fordon minskade till en nivå på 5 kubikmeter. Det minskade behovet av färskvatten i produktion har uppnåtts genom ökad användning av internt återvunnet vatten. Vattenanvändningen per fordon har sjunkit med 19,4 procent sedan 2015. Under 2025 ligger fokus på att initiera ytterligare åtgärder för att minska vattenanvändningen.

Mål

40%

minskning av vattenanvändningen per fordon 2015–2025.

Definitioner:

6. Användningen av färskvatten vid Scantias produktionsenheter och logistikcenter per producerat fordon. Omfattningen är produktionsenheter och logistikcenter på global nivå. På sidan 71 finns information om vattenanvändningen i hela Scantias verksamhet.



MILJÖPÅVERKAN

Avfall

Ansvar och eliminering av slöseri ingår i våra kärnvärden och vi har för avsikt att införa initiativ på området resurseffektivitet. Vi strävar efter att gå från en linjär arbetsmodell till en cirkulär och säkerställa kontinuerlig materialanvändning. Avfallsmaterial ska alltid betraktas som en resurs som ska användas i stället för att kasseras. För att minska mängden avfall, säkerställa effektiv resursanvändning och minska negativ miljöpåverkan tillämpar Scania avfallshierarkin:

1. Förhindra avfallsgenerering
2. Återanvända material och resurser
3. Återvinna material och resurser
4. Annan bearbetning och energiåtervinning

Scania har ett mål för att öka återanvändning och återvinning inom produktionen: Till 2025 är målet att minska mängden avfallsmaterial som inte återvinns med 50 procent jämfört med 2015 års nivåer. Till stöd för detta mål har alla enheter granskat materialflödena i syfte att hitta sätt att minska avfallet och öka materialåtervinningen.

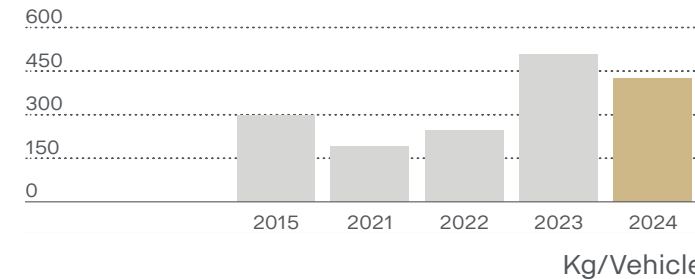
De viktigaste avfallskategorierna är metallskrot, metallspån, metallbearbetningsvätskor, lackavfall, gjutsand och förpackningsmaterial. De huvudsakliga materialen i avfallet är metaller, olja, organiska lösningsmedel, sand, kartong, plast och trä.

Avfall som genereras av Scania hanteras av en tredje part där vissa krav och villkor ingår i avtalet mellan leverantören och Scania. Leverantören ansvarar för att tjänsten utförs med omsorg och i enlighet med avtal, lagar och förordningar och även för att inneha de tillstånd och licenser som behövs för att fullgöra uppdraget.

Under året har flera förbättringsåtgärder genomförts. Bland annat har vi minskat andelen gjutsandsavfall i samarbete med ett företag som kan utnyttja vår använda gjutsand som råmaterial i sin produktionsprocess. Dessutom har vi genomfört aktiviteter för att öka återvinningen av träpallar och organiska lösningsmedel.

EJ ÅTERVUNNET AVFALL⁷

42,4%



| | |
|------|-----|
| 2024 | 426 |
| 2023 | 510 |
| 2022 | 248 |
| 2021 | 190 |
| 2015 | 299 |

Mängden avfall som inte återvinns ökade under 2022-2023. Det berodde huvudsakligen på en bristande efterfrågan på återvunnet material för vissa fraktioner och dessa fraktioner har skickats till deponering. En annan bidragande orsak är driften av två gjuterier under en övergångsperiod (2022–2023). Åtgärder har vidtagits för att minska dessa avfallsfraktioner och hitta lämpliga återvinningsmetoder för att undvika deponering vilket resulterade i en minskning på 17 procent mellan 2023 och 2024. Av tidigare nämnda orsaker så har mängden ej återvunnet material ökat med 42,4 procent jämfört med basåret 2015.

Mål

50%

Minskning av ej återvunnet avfall per producerat fordon 2015–2025.

Definitioner:

7. Mängden avfall skickat för energiåtervinning eller deponering från Scantias industriella anläggningar per producerat fordon. Omfattningen är den industriella verksamheten. Anläggningarna finns i Södertälje, Luleå, Oskarshamn, Stupsk, Angers, Zwolle, Meppel, São Bernardo, Tucumán, Taipei, Kuala Lumpur, Bangalore och Johannesburg.

MILJÖPÅVERKAN

Miljöföroreningar

I enlighet med försiktighetsprincipen arbetar Scania för att byta ut farliga ämnen i syfte att begränsa de långsiktiga negativa effekterna på hälsa och miljö. För detta område finns lagstiftning på global, europeisk och nationell nivå, och eftersom Scania har höga ambitioner på arbetsmiljö- och miljöområdet har vi infört obligatoriska standarder och rutiner.

Under 2024 inträffade inga olyckor som ledde till väsentliga skador på miljön eller större kostnader för sanering. "Väsentliga" och "större" är begrepp som förekommer i Scanias riskmetoder och som avser nivån av påverkan – finansiellt, anseendemässigt och rättsligt.

Utsläpp till luft och vatten

Scania eftersträvar en mer resurseffektiv och renare teknik. Våra mest relevanta luftutsläpp (efter CO₂) är kväveoxider och damm från förbränning samt flyktiga organiska föreningar (VOC) från lackering. Genom att använda lack och rengöringsmedel med lågt innehåll av organiska lösningsmedel och tillämpa kortare testcykler och avgassystem för motortestning, minimerar vi aktivt våra utsläppsföroreningar. Dessutom samlar vi in damm med hjälp av system för begränsning av luftföroreningar och optimerar underhållet av sådana system för att i mesta möjliga mån minska

föroreningarna. Vi arbetar också för att eliminera utsläppen och användandet av kylmedier med egenskaper som skadar ozonskiktet och orsakar klimatförändringar.

Allt spillvatten från vår verksamhet renas i våra egna avloppsanläggningar eller i kommunala reningsverk innan det släpps ut.

Mikroplaster ses inte som en väsentlig förorening från Scanias egen verksamhet utan hänförs i stället till värdekedjan nedströms. Särskilt väsentliga är dessa föroreningar från däck. Detta är ett område som Scania kommer att titta närmare på under kommande år.

Kemikaliehantering

Scania arbetar proaktivt med att minimera användningen av farliga ämnen som påverkar människors hälsa och miljön. För att efterleva, stödja och följa upp krav och mål i fråga om utbyte och säker hantering av kemikalier har vi våra koncernpolicyer, tekniska föreskrifter, interna revisioner och de obligatoriska Scaniastandarderna som begränsar användningen av kemiska produkter. Scania har också specifika processer och rutiner för införande av nya kemikalier. Här ingår bland annat kontinuerliga riskbedömningar för att minimera potentiella konsekvenser och risker i vår verksamhet.

Målet är att alltid sträva efter minsta möjliga användning av material och ämnen, särskilt sådana som är hälsofarliga eller skadliga för miljön. Dessutom väljer vi material och ämnen utifrån ett cirkulärt perspektiv. Om farliga ämnen inte kan elimineras ska STOP-principen användas för att förebygga och minska riskerna.

S-ubstitution (utbyte)

Technological measures (tekniska åtgärder)

Organisational measures (organisatoriska åtgärder)

Personal protective equipment, PPE (personlig skyddsutrustning)

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är ett område av växande betydelse för Scania. Vi analyserar just nu transportbranschens påverkan på och avhängighet av biologisk mångfald och ekosystem. Det görs genom ett gemensamt initiativ mellan TRATON GROUP och WWF, som ska slutföras under 2025. Analysresultaten ska användas som underlag för att förstå vilka aktiviteter vi kan initiera för att främja biologisk mångfald.

CIRKULÄR AFFÄR

Vi fokuserar på att etablera en mer cirkulär ekonomisk modell där vi kan maximera användandet av befintliga resurser och minimera slöseriet i varje del av värdekedjan.

Varför det är viktigt för oss

Det råder inget tvivel om att det ur miljösynpunkt är nödvändigt att övergå till en cirkulär ekonomi där fokus ligger på att minska avfallet och optimera resursanvändningen. Resursbrist bidrar dessutom till ökade kostnader, störningar i leveranskedjan och nedgångar i produktionen. Om vi kan frikoppla affärstillväxten från resursanvändningen i hela Scantias värdekedja kan vi hantera dessa problem samt spara naturresurser och minska koldioxidutsläpp eftersom det är mycket energiintensivt att använda nya material i produktionen.

Användningen av vissa nyckelmaterial i våra industriella processer – som stål och aluminium – står för en betydande del av vårt totala koldioxidavtryck. Därför ingår det som en viktig del i vår övergripande strategi för att minska koldioxidutsläppen att anta ett mer cirkulärt förhållningssätt till vår användning av dessa resurser. Cirkularitet har också en viktig roll i att begränsa andra miljöeffekter i vår värdekedja, till exempel luft- och vattenföroreningar samt påverkan från energianvändning och avfall.

Samtidigt som hållbara transporter är beroende av elektrifiering genererar övergången till batterielfordon nya potentiella effekter på värdekedjan – särskilt när det gäller den ökade produktionen och användningen av batterier. Det är viktigt att integrera en cirkulär batteristrategi för att säkerställa att omställningen sker på ett sätt som maximerar effektiviteten och minimerar dessa effekter.

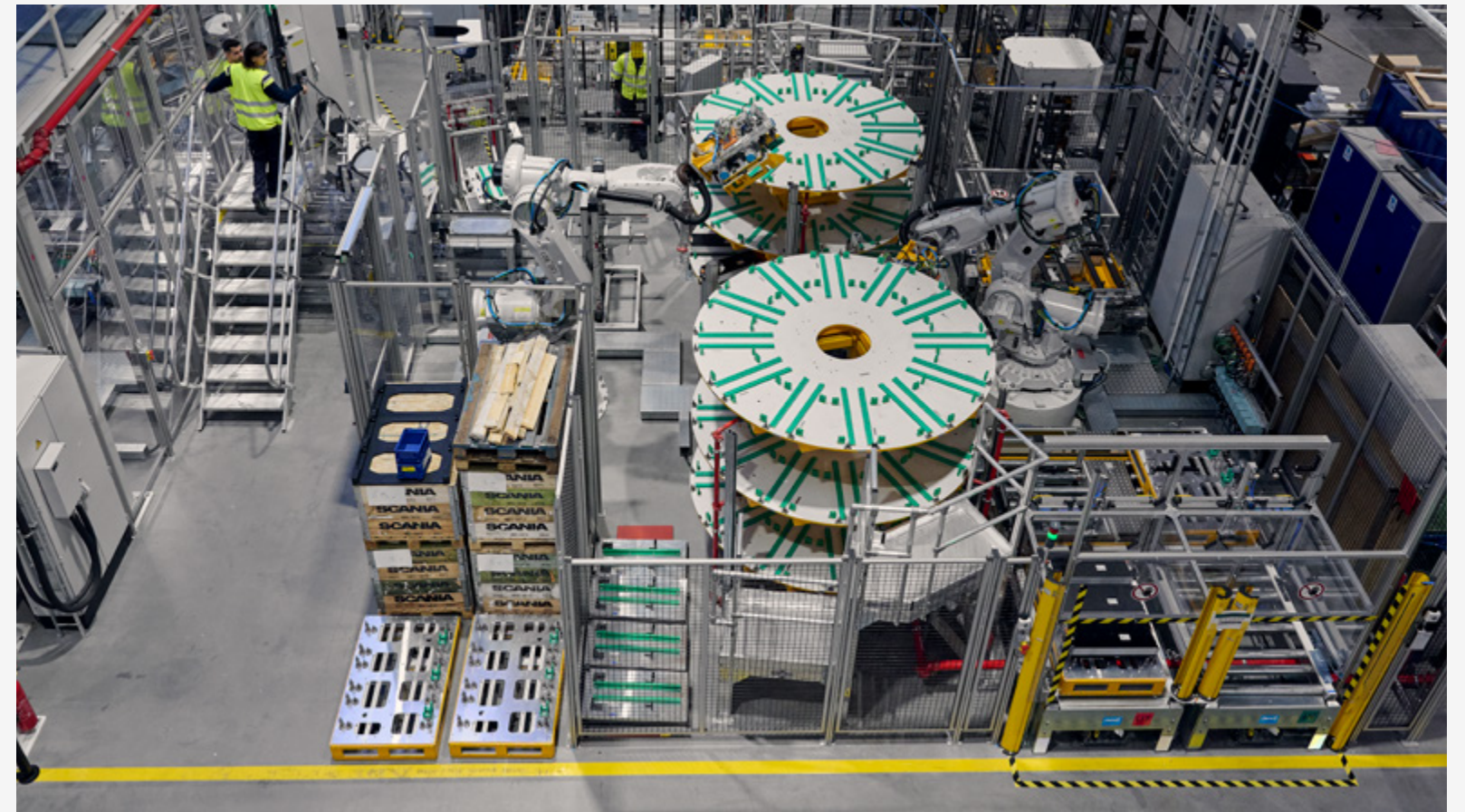
Cirkularitet representerar också en affärsmöjlighet för Scania eftersom det sänker produktionskostnaderna, ökar den finansiella motståndskraften och skapar mervärde för våra kunder.

Vår strategi

Ett av Scantias kärnvärden "Eliminering av slöseri" är en ledstjärna i vårt cirkularitetsarbete. Många av Scantias mångåriga principer och metoder stöder cirkularitet, däribland vårt modulbaserade produktionssystem och våra slimmade produktionsmetoder. För att uppnå våra hållbarhetsmål behöver vi dock utmana det linjära sättet att tänka och gå över till ett mer cirkulärt regenerativt system.

Vi strävar efter att införliva en cirkulär syn på resursanvändning i varje del av vår verksamhet. Här ingår att minimera effekterna och eliminera behovet av råvaruämnen under hela livscykeln för våra produkter och tjänster, från designfasen till slutet av livslängden. Det handlar om att sluta kretsloppet för produkter, komponenter, delar eller material under flera livscykler och samtidigt upprätthålla ett så högt värde som möjligt. I detta ingår också att

utforska och utveckla nya affärsmodeller för att förlänga livslängden på produkter och komponenter. Det innebär att verka i en affärsmodell som är framtagen för att inkludera metoder för att återställa produkter, komponenter, delar eller material i syfte att generera ekonomiska fördelar och lägre klimatpåverkan – cirkulära produkter i cirkulära affärsmodeller.



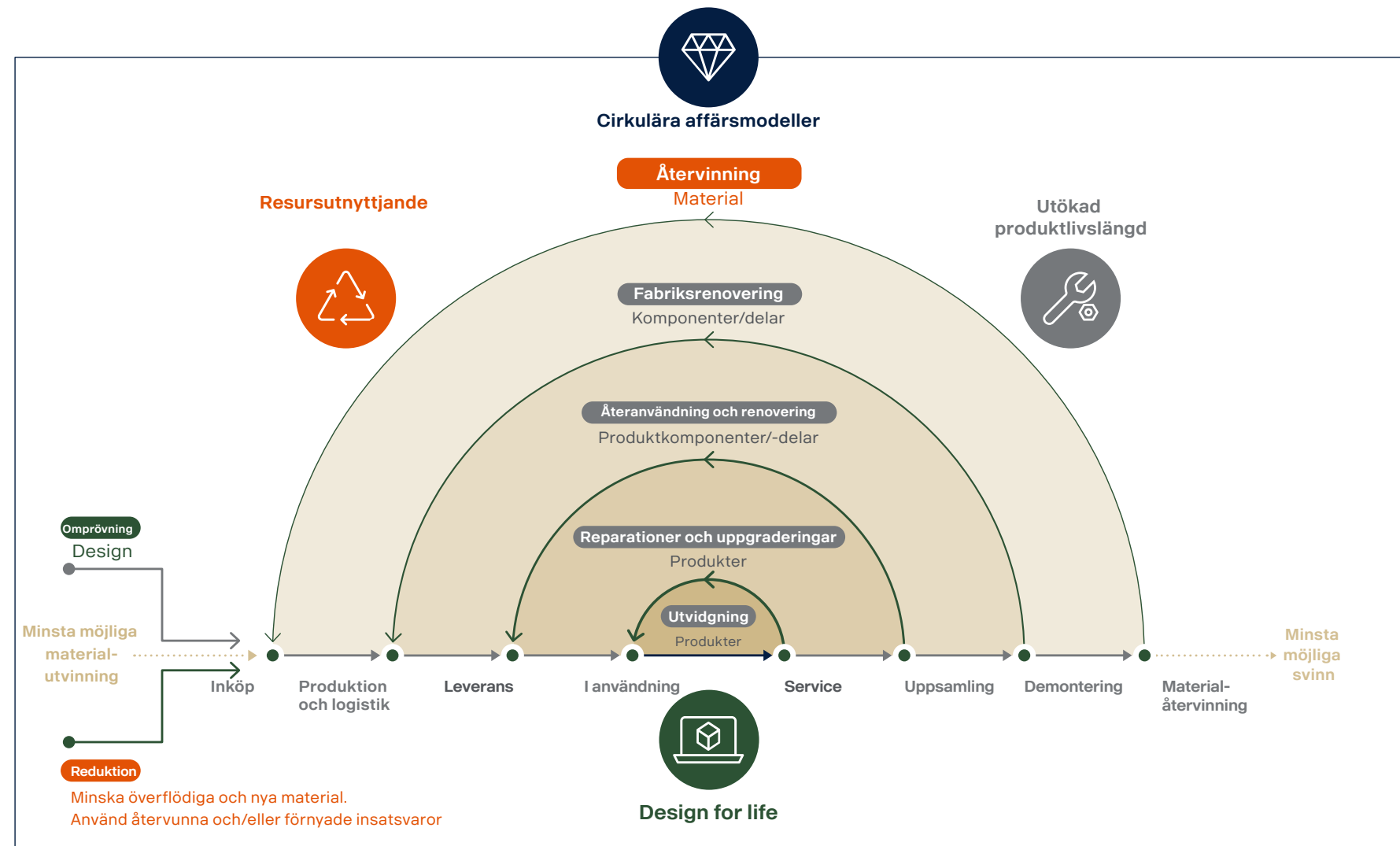
CIRKULÄR AFFÄR

Ambitioner, åtaganden och framsteg

För att frikoppla affärstillväxt från resursanvändning i hela värdekedjan har vi tagit fram fyra handlingsplaner som omfattar olika områden av värdekedjan: cirkulära insatser, cirkulär verksamhet, cirkulära tjänster och cirkulärt möjliggörande. I dessa handlingsplaner beskrivs hur vi ska minska användningen av råvaruämnen och utöka möjligheterna till återvinning och förnyelse, öka antalet återanvända eller fabriksreoverade delar, utöka tjänsteerbjudandena och hantera driftrelaterat avfall. Ett viktigt led i utvecklingen på det här området är att skapa engagemang i hela organisationen, och vi arbetar med att få med oss alla ombord på denna inlärningsresa.

Under 2024 gjordes många stora landvinningar på området cirkulär affär. Detta kan du läsa mer om online.

[Läs mer vårt arbete på scania.com](https://www.scania.com) →



Illustrationen visar ett urval cirkulära metoder som är relevanta för Scania. De viktigaste cirkulära metoderna fokuserar på inre kretslopp, där det handlar om att maximera produktlivslängden, medan de yttre kretsloppen säkerställer material- och energiåtervinning.

Genom att ompröva lösningar och designa med flera livscyklar i åtanke kan vi tillvarata större värden från de cirkulära metoderna längs värdekedjan.

Cirkulära affärsmodeller, som inkluderar minst en av de cirkulära metoderna, gör det möjligt för oss att upptäcka och reducera slöseri och skapa mervärde för våra kunder, samhället och Scania.

SOCIAL HÅLLBARHET

Ett hållbart transportsystem ska tjäna både människors och samhällets behov och miljö. Dessa behov är sammanlänkade och omöjliga att skilja från varandra. För att transportlösningar ska vara hållbara måste de väga in båda perspektiven. Därför är vi fast beslutna att verka för en rättvis omställning, en omställning som uppnår nettonollambitioner samtidigt som det sociala och ekonomiska värdet maximeras och de negativa sociala konsekvenserna hålls nere till ett minimum.

Varför det är viktigt för oss

I egenskap av stort, globalt företag har vår affärsverksamhet en betydande inverkan på människor och samhällen runt om i världen. En verksamhet präglad av socialt ansvarstagande är inte bara i linje med våra kärnvärden utan är också avgörande för vår framgång och motståndskraft på lång sikt. Här ingår att värna om mänskliga rättigheter, hälsa, välbefinnande och säkerhet för människor som påverkas av vår affärsverksamhet.



Vi inser att vi genom att leda omställningen till ett hållbart transportsystem behöver hantera vår påverkan på människor och leverera socialt värdeskapande genom hela värdekedjan. Att upprätthålla mänskliga rättigheter i linje med internationella standarder är avgörande när man som företag vill verka för och stödja en rättvis omställning i vår bransch och ekosystem.

Vår strategi

Vi har ett stort antal system, policyer och rutiner för att identifiera och hantera sociala risker och möjligheter i vår verksamhet och hela värdekedja. I vår hållbarhetsplan prioriteras följande tre huvudområden:

Våra medarbetare

Vår verksamhet är beroende av friska, engagerade och motiverade medarbetare. Vi är fast beslutna att skapa en säker, inkluderande och stödjande arbetsplats där alla har möjlighet att utvecklas. Genom talangutveckling och Skill Capture programmet ger vi medarbetarna möjlighet att nå sin fulla potential samtidigt som vi rustar vår organisation för framtida utmaningar. Genom att uppmuntra innovation och kreativitet, ser vi till att vårt arbete drivs av nya idéer och skiftande perspektiv.

Vår leverantörskedja

Vi förlitar oss på en stor leverantörsskedja med fler än 1 000 direkta och 10 000 indirekta leverantörer. Vissa av dessa leverantörer verkar eller har sina leveranskedjor på platser eller inom verksamhetsområden där det finns en ökad risk för överträdelser av mänskliga rättigheter och andra sociala skador. Dessa risker är särskilt vanliga vid utvinning av vissa råvaror som litium, nickel, kobolt och naturlig grafit. Vi övervakar och begränsar dessa risker genom att ha ett nära samarbete och dialog med våra leverantörer.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet och att förebygga trafikolyckor är en viktig prioritet för Scania. Tunga fordon är överrepresenterade i olyckor med dödlig utgång. Med detta kommer ett ökat ansvar. Att förbättra säkerheten på vägen går dock bortom att reducera dödligheten det handlar om att skydda fundamentala rättigheter för liv, hälsa och välbefinnande. Ett hållbart transportsystem är säkert för alla och innebär att jobba med vetskapen att risken för olyckor är olika stor för olika grupper.

SOCIAL HÅLLBARHET

Vägledande principer för social hållbarhet

Scania styrs av sitt åtagande om att säkerställa efterlevnad av mänskliga rättigheter i enlighet med FN:s principer för företag och mänskliga rättigheter samt OECD:s riktlinjer för multinationella företag. Detta återspeglas i flera koncernövergripande policyer och i uppförandekoden. Dessutom erkänner Scania FN:s allmänna förklaring om mänskliga rättigheter, Internationella arbetsorganisationens (ILO:s) kärnkonventioner och har förbundit sig till att följa ILO:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetet.

Scania strävar efter att följa alla relevanta lokala, nationella och internationella lagar i de länder där företaget verkar. Scanias engagemang för dessa internationella standarder och principer ligger till grund för företagets policyer och praxis och säkerställer att företaget verkar som en ansvarsfull aktör på den globala marknaden.

Intressentdialog

Genom intressentdialog strävar Scania efter en rättvis omställning genom att tillämpa principer, processer och metoder som syftar till att säkerställa att inga människor, arbetstagare, sektorer, länder eller regioner hamnar på efterkälken i vårt arbete med att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Ett av huvudsyftena med Scanias intressentdialog när det gäller åtagandet att respektera mänskliga rättigheter, är att säkerställa en fullständig förståelse för hur företagets verksamhet kan påverka enskilda individer och grupper. Scanias intressentdialog inom social hållbarhet handlar i mångt och mycket om att samtala med fackliga företrädare och arbetstagarrepresentanter samt affärsallianser och företagsnätverk om risker som har med mänskliga rättigheter att göra i vår värdekedja. Dessutom för vi en intressentdialog med icke-statliga organisationer och civilsamhälles-organisationer (CSO) som är kopplade till specifika projekt. Scania fokuserar också på att bygga upp ett sätt att arbeta tillsammans med rättighetsinnehavare i leverantörskedja. Målet är en regelbunden dialog där fokus ligger på regionala och globala hållbarhetsutmaningar i systemet. Målgrupperna är civilsamhällesorganisationer och icke-statliga organisationer på regional och lokal nivå, den akademiska världen, forskare specialiserade på relevanta områden och ämnen samt regionala och globala fackförbund.

Dessutom har Scania en expertgrupp som hanterar specifika frågor från våra intressenter, däribland icke-statliga organisationer, finansiella aktörer och media.

Scania inser att det för vissa intressenter kan finnas potentiella hinder som försvårar dialog. Det kan till exempel handla om språkliga, kulturella och könsbaserade skillnader eller maktobalanser, och vi

arbetar fokuserat med att eliminera eller begränsa sådana hinder. Scania föredrar att kommunicera direkt med berörda intressenter i leveranskedjan och om detta inte är möjligt med deras legitima representanter. En meningsfull intressentdialog är ändamålsenlig och rättighetsbaserad och kännetecknas av gemensamt ansvarstagande. Dessutom bygger den på förtroende och kan anpassas efter olika kontexter. Meningsfull intressentdialog är en viktig del i Scanias due diligence-arbete för mänskliga rättigheter. (Läs mer om detta på [sidan 53](#)).

Styrning för våra anställda

Scania lägger stort fokus på att erbjuda ekonomisk säkerhet, förutsägbarhet och utvecklingsmöjligheter – en arbetsplats där människor kan trivas.

Till stöd i detta arbete använder vi våra koncernpolicyer (SGP) som fungerar som en tydlig baslinje för alla enheter globalt. De utgör grunden för hur viktiga arbetsrelaterade effekter, risker och möjligheter ska hanteras. Scania övervakar och granskar kontinuerligt dessa policyer med hjälp av olika mekanismer som revisioner, visselblåsarprocesser, medarbetarfeedback inklusive social dialog och resultatmätningar för att säkerställa efterlevnad och effektivitet. Med detta proaktiva arbets sätt bygger vi upp en motståndskraftig arbetsstyrka som är redo för framtiden samtidigt som vi främjar välbefinnande, hållbarhet och framgång bland medarbetarna.



SOCIAL HÅLLBARHET

Koncernpolicyerna omfattar flera kritiska aspekter:

- Trygga anställningsförhållanden: Scania säkerställer stabilitet via policyer som täcker områden som ekonomisk säkerhet, förutsägbarhet och socialförsäkringsskydd. Anställningsavtal ska innehålla information om överenskommen minimiarbets tid. Nolltimmarskontrakt är inte tillåtna.
 - Arbetsvillkor: För att främja en hälsosam balans mellan arbete och privatliv för medarbetarna finns det policyer som reglerar arbetstiden, exempelvis genom att begränsa övertidsarbete samt underlätta ledighet av familjeskäl.
 - Skäliga löner: Scanias ambition är att alla medarbetare ska ha en lön som är i linje med rådande riktmärken för att upprätthålla en skälig levnadsstandard.
 - Social dialog: Företaget uppmuntrar en robust social dialog som innehåller regelbundna samråd med arbetstagarrepresentanter och upprättande av företagsråd för att säkerställa att medarbetarna får möjlighet att göra sina röster hörda i beslutsprocesser.
 - Föreningsfrihet: Scania främjar medarbetarnas rätt att bilda och gå med i fackföreningar samt garanterar icke-inblandning och främjar kollektiva förhandlingar.
- Hälsa och säkerhet: Vi har ett heltäckande ledningssystem för hälsa och säkerhet. Det omfattar hela arbetsstyrkan och syftar till att förebygga olyckor och sjukdomar på arbetsplatsen.
 - Mångfald, jämlikhet och inkludering: Vi utvecklar vår företagskultur med hjälp av vår Skill Capture-modell. Inom ramen för modellen arbetar vi för att erbjuda våra medarbetare lika möjligheter och rättvis behandling samt ta vara på den mångfald av kompetenser, kunskaper och perspektiv som finns hos vår mest värdefulla tillgång – arbetsstyrkan. Här ingår även en diskriminerings- och nolltoleranspolicy gällande alla former av diskriminering och trakasserier mot personer inom eller utanför arbetsstyrkan.
 - Utbildning och kompetensutveckling: Via kontinuerliga utbildnings- och utvecklingsprogram investerar företaget i att öka medarbetarnas kompetens och karriärmöjligheter.
 - Barn- och tvångsarbete: Vi tillämpar policyer för att identifiera och förhindra barn- och tvångsarbete samt säkerställa ansvarsfulla arbetsmetoder i hela organisationen.



SOCIAL HÅLLBARHET



Mångfald och inkludering

Skill Capture – Scanias arbetsätt för mångfald och inkludering

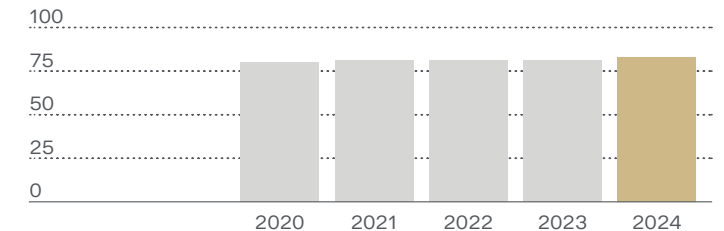
Vi på Scania är övertygade om att vår nyckel till framgång är att verka för en arbetsstyrka som präglas av mångfald. Rätt blandning av färdigheter och perspektiv, i kombination med en arbetsplats som bygger på tillit och inkludering, är avgörande för att Scania ska kunna leda omställningen till ett hållbart transportsystem. För att svara upp mot utmaningarna i denna omställning utvecklade Scania Skill Capture-modellen, som främjar mångfald över ett brett spektrum av områden: kön, ålder, förmåga, religion, etnicitet, bakgrund, personlighet och erfarenhet. Modellen syftar till att öka delaktigheten på alla organisationsnivåer och är tänkt att vägleda medarbetarna från initial medvetenhet till handlingsbara steg. Under 2024 lanserade vi en uppdaterad Skill Capture-modell som betonar flexibilitet och modularitet och gör det möjligt för teamen att utforma egna Skill Capture-resor baserat på sina specifika utmaningar och mål. Team från hela organisationen, inklusive ledningen, har möjlighet att delta i workshops som är skraddarsydd efter deras behov. Här ingår exempelvis Skill Capture Initial Lab, med fokus på ökad medvetenhet i fråga om mångfald och inkludering (D&I), samt avancerade moduler som går in på djupet i specifika ämnen på området mångfald.

Den uppdaterade Skill Capture-modellen understryker vikten av genomförbara planer förankrade i lokala verksamhetsbehov, vilket förutsätter att teamen identifierar och prioriterar sina fokusområden. Utvecklingen i ledningsteamens arbete övervakas genom återbesök vartannat år, för att på så vis säkerställa kontinuerlig förbättring genom att spåra engagemang, lyfta fram viktiga fokusområden och dela goda exempel. I återbesök som genomfördes 2024 identifierades globala teaminsatser inom rekrytering, balans mellan arbete och privatliv, rutiner för inkludering, kulturell medvetenhet och processer för nyanställda.

Scanias företagskultur kännetecknas av ett djupt förankrat engagemang för kontinuerliga förbättringar och Skill Capture. Detta återspeglas i företagets mål för mångfald i företagsledningen, vilket infördes 2024 i syfte att förbättra könsbalansen i ledningen med 2 procent per år. Under 2024 uppnådde vi 30,7 procent på nivåerna 1–3, jämfört med 24 procent år 2023. Nivå 1 utgörs av den verkställande ledningen, nivå 2 av de som rapporterar direkt till den verkställande ledningen och nivå 3 är anställda som rapporterar till nivå 2. I kombination med D&I-index och återbesök, understöder detta mål Scanias arbete med att skapa en mer inkluderande, balanserad och hållbar organisation.

INDEX FÖR MÅNGFALD OCH INKLUDERING⁸

82,8%



| | |
|------|------|
| 2024 | 82,8 |
| 2023 | 81,2 |
| 2022 | 81,1 |
| 2021 | 80,9 |
| 2020 | 80,0 |

53 987 medarbetare hade möjlighet att delta i 2024 års medarbetarundersökning (Employee Satisfaction Barometer). Svarefrekvensen var 84 procent. Inom ramen för Scanias Skill Capture-program har de olika marknaderna möjlighet att lyfta fram frågor som är relevanta för den lokala arbetsmiljön.

Mål

>85%

poäng på frågorna om mångfald och inkludering i medarbetarundersökningen Employee Satisfaction Barometer.

Definitioner:

8. Medarbetarnas uppfattning om Scanias klimat för mångfald och inkludering, från den årliga medarbetarundersökningen. Nyckeltalet är ett viktat resultat av tre frågor gällande de anställdas uppfattning om mångfald och inkludering på arbetsplatsen.

SOCIAL HÅLLBARHET

Hälsa och säkerhet

Som en naturlig del av Scantias hållbarhetsarbete är medarbetarnas hälsa och säkerhet ett område med högsta prioritet. Målet är att upprätthålla och främja säkerhet, hälsa och välbefinnande på arbetsplatsen för samtliga medarbetare och besökare på anläggningarna. Allt arbete inom detta område utförs i enlighet med våra principer och kärnvärden. Scania strävar efter att erbjuda en hälsosam och säker arbetsplats där medarbetarna har goda förutsättningar att uppnå en bra balans mellan arbete och privatliv. Scania ska efterleva alla gällande lagar och regler upprättade av nationella myndigheter såväl som Scantias egna mål.

För att vara en attraktiv arbetsgivare och sedan behålla denna position skapar vi engagemang hos våra medarbetare och ger dem ansvar. All verksamhet ska utgå från principen ”Med goda arbetsförhållanden kan alla skador och hälsoproblem undvikas”. Under 2024 har samarbetet med Skill Capture-teamet förstärkts i syfte att bana väg för ett gemensamt arbete inom områden som neurodiversitet, psykologisk säkerhet och psykisk hälsa. Detta för att säkerställa en mer inkluderande och stöttande arbetsplats.

Scantias koncernpolicy för hälsa och säkerhet är vårt globala vägledande dokument som också ligger till grund för ledningssystemet. Som ett led i arbetet med att främja hälsa och säkerhet på

arbetsplatsen har Scania initierat en process för att certifiera ledningssystemet för hälsa och säkerhet i enlighet med ISO 45001. Policyn fokuserar på att förhindra skador och sjukdomar samt skapa goda arbetsförhållanden. Utöver policyn har Scania också riktlinjer som beskriver grundförutsättningarna för en säker och hälsosam arbetsplats. Dessa stöddokument styr alla hälso- och säkerhetsrelaterade insatser i organisationen. Riktlinjerna är indelade i fyra områden: organisation, arbetsplatsutformning och arbetsvillkor, hantering av hälso- och säkerhetsrisker samt lära av erfarenheter. De fyra områdena flätas samman i en kontinuerlig process där uppföljning, lärande och kontinuerlig förbättring är centralt.

Hundra procent av medarbetarna omfattas av ett arbetsmiljöledningssystem (inkluderar även konsulter och andra som inte är anställda direkt av Scania) som är baserat på lagkrav eller erkända standarder eller riktlinjer.

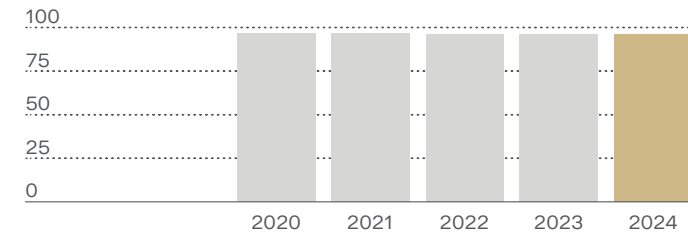
Under 2024 inträffade inga dödsolyckor i vår verksamhet.

Definitioner:

- 9. Närvarotimmar i förhållande till totalt antal arbetstimmar för Scantias enheter globalt och alla anställda.
- 10. Totalt antal arbetsrelaterade olyckor med Scaniamedarbetare med efterföljande sjukfrånvaro per 1 miljon arbetstimmar. Omfattar Scantias verksamhet i Sverige och den industriella verksamheten inklusive regionala produktcenter och logistikcenter. Från 2023 omfattas även olyckor i kommersiella enheter.

FRISKNÄRVARO⁹

96,4%



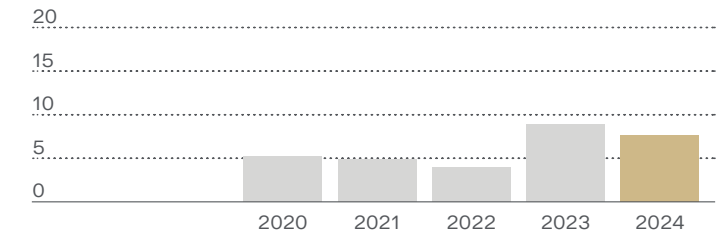
| | % |
|-------------|--------------|
| 2024 | 96,40 |
| 2023 | 96,30 |
| 2022 | 96,25 |
| 2021 | 96,54 |
| 2020 | 96,41 |

Frisknärvaron har ökat sedan förra året och ligger år 2024 på 96,4 procent. Under 2024 var Scania mycket nära att nå målet på 97 procents frisknärvaro.

Mål
97%
frisknärvaro

OLYCKOR MED SJUKFRÅNVARO¹⁰

7,42



| | Antalet olyckor per miljon arbetade timmar |
|-------------|--|
| 2024 | 7,42 |
| 2023 | 8,85 |
| 2022 | 3,90 |
| 2021 | 4,90 |
| 2020 | 5,25 |

Antalet olyckor 2024 minskade jämfört med 2023 och landade på 7,42 stycken. Fortsatt implementering av riskhanteringssystemet TIA stöder Scantias analyser för att minska riskerna i arbetsmiljön globalt. Ökningen av olyckor från 2023 beror på att omfattningen ändrats och att kommersiella verksamheten har inkluderats. Tidigare år 2015-2022 har inte räknats om i enlighet med den nya omfattningen.

Mål
5
eller färre olyckor per miljon arbetade timmar.

SOCIAL HÅLLBARHET

Social dialog

Scania anser att social dialog är en av de viktigaste faktorerna för att vara ett framgångsrikt och hållbart företag. Därför ska det för Scania samtliga verksamheter finnas en organiserad metod för att föra en meningsfull social dialog med arbetstagarrepresentanterna. Detta innebär också att alla våra medarbetare har möjlighet att förhandla kollektivt eller på annat sätt föra en konstruktiv dialog. I syfte att på ett systematiskt sätt tackla utmaningarna i samband med social dialog i global skala, har Scania varit delaktiga och drivande i skapandet och lanseringen Global Deal. Det är ett flerpartssamarbete mellan regeringar, företag och arbetsgivarorganisationer, fackföreningar, civilsamhället och andra organisationer. Syftet är att främja social dialog och sunda arbetsmarknadsrelationer som ett effektivt sätt att uppnå skäliga arbetsförhållanden och inkluderande tillväxt.

Med utgångspunkt i Scania's globala principer för medarbetarrelationer, och i samarbete med representanter för medarbetarna, har vi skapat Scania Labour Relations Improvement-programmet. Programmet fokuserar på att förbättra dialogen mellan ledning och medarbetarrepresentanter. Under 2024 har samtliga affärsområden påbörjat implementeringen av programmet.

Princip för relationen mellan arbetsgivare och arbetstagare

"Arbetstagarrepresentanter bör involveras tidigt i beslutsprocesser så att deras synpunkter integreras". Denna princip är i linje med Skill Capture-idén och Scania's "business is local"-filosofi, som betonar vikten av att beslutsfattande sker så långt ut i organisationen som möjligt. Det operativa ansvaret för att säkerställa denna dialog ligger hos Scaniakoncernens CEO och Executive Vice President för People & Culture, med ledningen i hela People & Culture-organisationen involverad. Tillsammans med medarbetarrepresentanter har vi upprättat principerna för relationen mellan arbetsgivare och arbetstagare samt utvecklat processer för att interagera med vår arbetsstyrka. Scania utvärderar också effektiviteten i sina interaktioner med medarbetarna med hjälp av ett mångfasetterat arbetssätt som bland annat innefattar regelbunden uppföljning, återkopplingsmekanismer och strukturerade bedömningar.

Processer för att interagera med vår arbetsstyrka

Scania interagerar med medarbetarrepresentanter på tre olika nivåer, där frekvensen varierar beroende på jurisdiktion och enhet.



SOCIAL HÅLLBARHET

På koncernnivå ingår globala representanter från fyra olika fackföreningar i styrelsen och upprätthåller regelbundna interaktioner med Scantias verkställande ledning. Dessa representanter involveras dessutom tidigt i globala initiativ för att säkerställa att medarbetarnas perspektiv beaktas.

På transnationell nivå fungerar Scania European Committee (SEC) som ett europeiskt företagsråd (EWC) i enlighet med EU-direktiv 2009/38/EG. SEC representerar alla medarbetare inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och är involverat i informations- och samrådsprocesser, främst genom sin arbetsgrupp SEC Select. Dessutom är Schweiz och länder utanför EES där Scania har 500 eller fler anställda, representerade som adjungerade ledamöter. Genom denna invalsprocess fungerar SEC i praktiken som ett globalt företagsråd, även om en sådan formell enhet inte existerar officiellt.

På nationell nivå samarbetar olika Scaniaenheter med sina respektive arbetstagarrepresentanter i enlighet med tillämpliga lagar, kollektivavtal eller andra jurisdiktionsspecifika överenskommelser.

Erbjuda gottgörelse

Scantias generella tillvägagångssätt för att tillhandahålla eller bidra till åtgärder för väsentlig negativ påverkan på arbetsstyrkan är djupt rotade i företagets åtagande om att respektera

arbetstagares rättigheter och mänskliga rättigheter. Processen inleds med efterlevnad av Scantias uppförandekod, vilket sätter standarden för ett ansvarsfullt beteende och respekt för mänskliga rättigheter inom företaget. I händelse av avvikelser från dessa standarder, tillämpar Scania en strukturerad process för avvikelshantering i linje med de principer som beskrivs i The Scania Way (se sidan 59 om visseblåsarkanalerna för mer information om Scantias tredjepartsmekanismer och -processer för att åtgärda negativ påverkan).

The Scania Way är ett övergripande ramverk som förkroppsligar företagets värderingar, principer och arbetsmetoder. Det lyfter fram öppen kommunikation och kontinuerliga förbättringar och uppmuntrar medarbetarna att ta upp eventuella funderingar direkt med sina chefer eller genom interna återkopplingsmekanismer, till exempel People and Culture-organisationen.

[Läs mer om The Scania Way på vår webbplats →](#)

Hur vi jobbar med våra medarbetare

Under 2024 implementerade Scantias People and Culture-funktion (P&C) en ny verksamhetsmodell för anpassning och stöd till föränderliga affärsbehov, med betoning på samarbete, affärsvärde och enhetliga företagsövergripande insatser. En reviderad styrningsstruktur och expertgrupper (CoE, Communities of Expertise) har inrättats för att skapa en gemensam riktning och

för att genomföra globala prioriteringar på ett effektivt sätt. Det innebär att P&C-kollegor på lokal och koncernövergripande nivå träffas, samverkar och prioriterar gemensamt, för att säkerställa att lokala verksamhetsbehov beaktas. Viktiga initiativ är att effektivisera processer och främja digitalisering. Insatserna syftar till att leverera konsekvent värde till verksamheten samtidigt som de stöder cheferna i deras dagliga verksamhet.

Scania erbjuder möjligheter till kontinuerlig kompetensutveckling för sina medarbetare. Under 2024 genomförde vi till exempel mentorskapsprogram för att främja karriärutveckling samt analyser av kompetensbehov för att bättre kunna skräddarsy utbildningsprogram.

Regelbundna mål och prestationsgranskningar har implementerats i syfte att anpassa individuella utvecklingsmål till organisationens mål. Dessutom förbättrades rekryterings- och introduktionsprocesserna för att säkerställa att nya medarbetare integreras i organisationen på ett effektivt sätt. Alla dessa åtgärder bidrar till en mer omfattande talangrekryteringsstrategi som syftar till att uppnå målen inom Skill Capture och framtida personalbehov.



SOCIAL HÅLLBARHET

Styrning på området mänskliga rättigheter

Scania har en policy för mänskliga rättigheter som omfattar Scantias samtliga verksamheter och operativa enheter. Policyn för mänskliga rättigheter bygger vidare på Scantias arbete i fråga om mänskliga rättigheter och innehåller information om Scantias due diligence-arbete gällande mänskliga rättigheter, inklusive intressentdialog. Enligt policyn för mänskliga rättigheter måste samtliga Scaniaenheter uppfylla de krav på vederbörlig aktsamhet (due diligence) som finns beskrivna i policyn. Integreringen av due diligence-processer för mänskliga rättigheter är dock en ständigt pågående process för att inkludera dessa områden fullt ut i Scantias relevanta processer och rutiner.

Andra koncernpolicyer hänvisar till policyn för mänskliga rättigheter när det gäller krav beträffande risker och due diligence-processer för mänskliga rättigheter.

Scania har identifierat sina väsentliga människorättsfrågor, det vill säga de frågor i relation till mänskliga rättigheter som Scania betraktar som mest signifikanta, baserat på kriterierna skala, omfattning och möjlighet att åtgärda. I de väsentliga frågorna ingår bland annat områden som har varit centrala för Scantias verksamhet i flera årtionden, till exempel skäliga arbetsförhållanden, social dialog, lika möjligheter, barn- och tvångsarbete i leveranskedjan samt trafiksäkerhet. De är i linje med resultatet från 2024 års dubbla väsentlighetsbedömning (DMA).

Väsentliga frågor

| |
|---|
| Trafiksäkerhet |
| Hälsa och säkerhet på arbetet |
| Arbetstid, lön och förmåner |
| Barn- och ungdomsarbete |
| Tvångsarbete och modernt slaveri |
| Social dialog: föreningsfrihet och kollektiva förhandlingar |
| Etisk dataanvändning: artificiell intelligens och teknik |
| Klagomåls- och åtgärdsprocess |
| Rättvis omställning |
| Diskriminering, trakasserier och lika möjligheter |
| Konflikttrabbade områden och högriskområden |
| Påverkan på samhället |
| Påverkan på klimat och miljö |

Scania driver insatser på området mänskliga rättigheter genom den upprättade färdplanen för mänskliga rättigheter, som är organiserat kring följande tre pelare:

- **Commit** – sätta upp tydliga handlingsplaner för att förbättra policyer och riktlinjer.
- **Know** – säkerställa att mänskliga rättigheter integreras i beslutsprocesserna.
- **Show** – förbättra Scantias förmåga att ta emot klagomål, åtgärda problem, erbjuda gottgörelse och kommunicera, med målet att öka transparensen i frågor som rör mänskliga rättigheter.

Viktiga forum för uppföljning av färdplanen för mänskliga rättigheter och riskhantering i samband med mänskliga rättigheter är styrkommittén för

mänskliga rättigheter och en arbetsgrupp för mänskliga rättigheter. Båda forumen består av medlemmar från olika funktioner med uppgift att ta upp människorättsrelaterade frågor tvärfunktionellt i hela organisationen och dra nytta av medlemmarnas expertkunskaper inom olika områden.

Styrkommittén för mänskliga rättigheter har till uppgift att samordna, följa upp och ge råd om genomförandet av egna åtaganden, inklusive ramverket för mänskliga rättigheter, samt skyldigheter enligt due diligence-lagarna om mänskliga rättigheter och standarder som Scania har åtagit sig att följa. Om luckor identifieras har kommittén möjlighet att utfärda riktlinjer i form av rekommendationer. Ansvaret för att verkställa Scantias skyldigheter och åtaganden ligger dock kvar hos Scantias enheter. Styrkommittén för mänskliga rättigheter rapporterar kvartalsvis till Scantias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) och TRATONs kommitté för mänskliga rättigheter (TRATON Human Rights Committee).

Scantias due diligence-ramverk för mänskliga rättigheter för leveranskedjan

Scania fattar medvetna och informerade beslut i fråga om leverantörer, särskilt inom högrisksegment. Scania använder specifika strategier och åtgärder för att lindra åverkan med åtgärder kopplade till högriskråvaror, såsom ledningssystemet för råmaterial, hållbarhetsklassningen (S-betyg) och leverantörsutbildningar.

Scania ställer också krav på tillbörlig aktsamhet i fråga om mänskliga rättigheter.

Identifiera och bedöma faktisk och potentiell negativ påverkan

Scania har upprättat en strukturerad process för identifiering, bedömning och prioritering av risker inom vår leveranskedja. Processen inleds med en riskbedömning baserat på de relevanta branscher som ingår i Scantias upphandling och som tar hänsyn till både mänskliga rättigheter och miljörelaterade riskfaktorer. Denna bedömning görs tillsammans, inom ramen för Volkswagenkoncernen. Upphandlingssegmenten klassificeras därefter i hög-, medel- och lågriskgrupper.

En djupare analys görs även av prioriterade verksamheter och leverantörer, med beaktande av de identifierade hög- och medelrisksegmenten. Analysen inkluderar dialog med externa intressenter och resulterar i de mest väsentliga frågorna för leveranskedjan.

Stoppa, förebygga eller begränsa faktisk och potentiell negativ påverkan

Scantias ansvar för att vidta lämpliga åtgärder med anledning av en identifierad faktisk eller potentiell påverkan är beroende av på vilket sätt vi är involverade i de negativa effekterna.

När Scania **orsakar** eller kan orsaka negativ påverkan bör vi vidta de åtgärder som krävs för att stoppa eller förhindra detta.

SOCIAL HÅLLBARHET

När Scania **bidrar** till negativ påverkan bör vi stoppa eller förhindra vår delaktighet i detta och dessutom använda oss av vårt inflytande för att dämpa eventuell återstående påverkan.

När Scania är **direkt** involverad i en negativ påverkan genom en annan enhet, t.ex. en affärsrelation, bör vi använda oss av vårt inflytande för att förhindra och dämpa effekterna.

Kommunikation och dialog

I avsnittet om intressenter (sidan 47) kan du läsa mer om hur Scania integrerar intressentdialog i due diligence-processen.

Klagomål

Scanias process för att åtgärda negativ påverkan på mänskliga rättigheter beskrivs också i Scanias due diligence-riktlinjer för leveranskedjan. Scanias klagomålsförfaranden för leveranskedjan (SCGM) används för att behandla potentiella indikationer på att direktleverantörer eller leverantörer i leveranskedjan kan ha gjort sig skyldiga till överträdelser av uppförandekoden för leverantörer (SCoC). När någon som arbetar inom Scania får kännedom om potentiella överträdelser av uppförandekoden för leverantörer måste alla relevanta uppgifter vidarebefordras till hållbarhetsteamet inom inköp, som är det team inom Scania som hanterar dessa fall. Relevanta interna expertfunktioner och externa intressenter konsulteras under hela processen. Alla medarbetare som arbetar med inköp utbildas dessutom i klagomålsförfaranden för leveranskedjan.

Behovet av att tillhandahålla eller begära att ett annat företag ska tillhandahålla korrigerande åtgärder kommer från klagomålsprocessen för leveranskedjan. Om det under processens gång framkommer att Scania har bidragit till den negativa effekten bör Scania bistå med avhjälpan åtgärder som är i proportion till vårt bidrag till den negativa effekten. Åtgärdandeprocessen börjar med en djupgående undersökning av incidenten, inklusive vilka de drabbade personerna är och vilka deras potentiella ytterligare sårbarheter är. Relevanta intressenter identifieras och involveras, och incidenten kan rapporteras till relevanta myndigheter. Därefter identifierar Scania berörda rättighetsinnehavares behov, vilket till exempel kan handla om kompensation, ny anställning, rehabilitering eller annat. Processen bör alltid avslutas med att nödvändiga åtgärder vidtas för att förhindra ytterligare överträdelser.

Scania kräver att alla leverantörer utarbetar och implementerar klagomålsförfaranden som är adekvata för deras respektive verksamheter och som gör det möjligt för medarbetare och andra potentiellt berörda personer att – anonymt, konfidentiellt och utan rädsla för repressalier – ta upp problem eller klagomål i relation till affärsetik, mänskliga rättigheter eller miljö. Klagomålskanalen bör utarbetas i enlighet med effektivitetskriterierna i FN:s vägledande principer och omfatta leverantörernas egen verksamhet och leverantörskedja.

Åtgärder för att hantera risker i relation till mänskliga rättigheter

Under 2024 har risker i relation till mänskliga rättigheter ytterligare förankrats i Scanias generella processer. Dessutom har det funnits ett fokus på kapacitetsuppbyggnad i högriskområden. Några exempel på viktiga insatser under året är:

- Integrering av mänskliga rättigheter i Scanias koncernövergripande riskprocess, med bland annat utbildningstillfällen för Scaniaenheter i hela världen i syfte att främja en förståelse och en förmåga att bedöma risker i relation till mänskliga rättigheter i olika sammanhang.
- Ett kapacitetsuppbyggnadsprojekt har inletts för chefer med ansvar för vårt franchisingnätverk i konflikt-drabbade områden och högriskområden (CAHRA). Syftet är att säkerställa en ansvarsfull verksamhet i linje med Scanias policyer och processer.
- Initiering av ett projekt som syftar till att, i samverkan med TRATON GROUP, stärka due diligence-processerna nedströms i CAHRA.
- Lansering av ett projekt för att utvärdera väsentlig påverkan på arbetstagare i leveranskedjan, med avseende på tvångsarbete.
- Fortsatt arbete med Marikana Coalition-projektet där syftet är att minska risken för våld och fattigdom i ett område med gruvor för brytning av platinametaller (PGM, Platinum Group Metals).

EXEMPEL

Marikana – en framtid bortom gruvdrift

För unga personer i Marikana, en stad i Sydafrikas industricentrum Rustenburg, är möjligheterna begränsade på grund av en ständig brist på skolor och utbildningsmedel. Koalitionen arbetar för att åtgärda problemet genom att göra om en oanvänd gruvbyggnad till en utbildningsanläggning. Anläggningen ska hjälpa eleverna att utveckla kompetenser och bygga upp en karriär bortom gruvdrift. Detta är särskilt viktigt eftersom det kommer att ske en markant nedtrappning av gruvbrytningen i området inom de kommande tio åren. Utvinningen av vissa råvaror som vi behöver för att kunna producera våra fordon medför ofta miljörelaterade utmaningar och utmaningar kopplade till mänskliga rättigheter, till exempel undermåliga arbetsförhållanden och barnarbete. För att kunna skapa ett hållbart transportsystem måste Scania arbeta systematiskt med dessa utmaningar. Vårt stöd till Marikana-koalitionen är bara ett exempel på vårt engagemang för social hållbarhet i leveranskedjan, med särskilt fokus på högriskråmaterial som platina.

[Läs mer här →](#)

SOCIAL HÅLLBARHET

Styrning av leverantörskedjan

För att identifiera, bedöma och minska riskerna i Scantias leveranskedja har vi delat upp arbetet i två nivåer. Den första nivån fokuserar på tier-1-leverantörer och omfattar uppförandekoden för leverantörer, S-klassificering, utbildningar, mediascreening och hållbarhetsrevisioner. Nivån beskrivs i Scantias hållbarhetshandbok för leveranskedjan. Detta dokument gäller alla enheter som har direkta relationer med leverantörer och vägleder medarbetarna i Scantias interna processer, till stöd för hållbarhetsarbetet inom Scania Procurement.

Den andra nivån utgörs av leveranskedjeövergripande tillvägagångssätt (tier-1 till tier-n) i relation till mänskliga rättigheter och dekarbonisering. Åtgärderna på den andra nivån beskrivs i Scantias due diligence-riktlinjer för leveranskedjan. I dessa riktlinjer ligger fokus på de leveranskedjeövergripande strategier som Scania tillämpar för att stoppa, förhindra och begränsa potentiella negativa effekter och åtgärda faktiska negativa effekter.

Scantias uppförandekod för leverantörer

Scantias uppförandekod för leverantörer (SCOC) omfattar alla leverantörer och underleverantörer av varor och tjänster. Leverantörer och underleverantörer ska säkerställa att kraven i Scantias uppförandekod för leverantörer implementeras i relation till samtliga av deras medarbetare, inklusive tillsvidareanställda, tillfälligt anställda, inhyrda konsulter samt andra personer

som direkt eller indirekt utför arbete för de relevanta leverantörernas och underleverantörernas räkning. Scantias uppförandekod för leverantörer ingår i alla leverantörsavtal och är också tillgänglig på Scantias webbplats och Scantias leverantörsportal. Den omfattar krav inom områden som mänskliga rättigheter och arbetstagares rättigheter, hälsa och säkerhet, miljö, etik, ledning, klagomålsförfaranden för leveranskedjan samt en beskrivning av vår verifieringsprocess.

Scantias uppförandekod för oberoende distributörer (IDCC)

IDCC är ett omfattande styrningsrelaterat regeldokument som påminner om Scania SCOC och Scantias koncernpolicyer (SGP) men som styr oberoende (d.v.s. icke-Scaniaägda) företag som blivit godkända som distributörer, återförsäljare eller verkstäder.

Scania använder specifika begränsningsstrategier med åtgärder kopplade till högriskråvaror, såsom ledningssystemet för råmaterial, S-klassificering och leverantörsutbildningar. Lagar eller kollektivavtal är tillämpliga och har företräde framför IDCC. I fall där den lokala lagstiftningen är mindre strikt än IDCC ska kraven som beskrivs i detta dokument följas.

Scaniadistributörer och andra nätverksmedlemmar ska se till att IDCC blir avtalsmässigt bindande för lokalt utsedda återförsäljare och verkstäder. Dessutom ska Scaniadistributörer och andra nätverksmedlemmar sträva efter att säkerställa

att IDCC blir avtalsmässigt bindande för och följs av alla andra direkta eller indirekta affärspartner, kunder och slutanvändare.

Distributören ska upprätta en årligen uppdaterad affärs- och marknadsplan som omfattar:

- Efterlevnad och etik
- Hållbarhet inklusive, men inte begränsat till, mänskliga rättigheter, arbetstagares rättigheter, miljö och antikorrupcion

Bedömning av leverantörer utifrån hållbarhetsresultat

Scania använder ett S-betygssystem för att kontrollera leverantörers hållbarhetsprestanda samt identifiera möjligheter till kontinuerlig förbättring. Genom att koppla hållbarhetsprestandan direkt till urvalskriterierna för kontraktstilldelning vill vi skicka en signal till våra leverantörer och partner samt uppmuntra till samarbete så att hållbarhetsaspekter kan genomsyra leveranskedjan. Det primära målet är att ge leverantörer som ännu inte uppvisat tillfredsställande resultat möjlighet att förbättra sig och uppnå godkänt betyg snarare än att utestänga leverantörer från leveranskedjan.

Den granskning som ingår i S-betygsprocessen utförs på en riskbaserad och händelsedriven basis innan ett nytt kontrakt tilldelas. Processen baseras på ett lands-riskindex och innehåller flera steg, bland annat riskexponeringsanalys och självskattningsformulär. Resultatet av klassningsprocessen är indelat i tre betygs-kategorier

(A, B och C): Leverantörer med betyget A eller B uppfyller våra krav i tillräcklig utsträckning och är därför berättigade att tilldelas kontrakt. Om en leverantör inte uppfyller våra efterlevnadskrav i fråga om hållbarhet, och deras S-betyg är lågt, kan en revision genomföras. Revisionsresultaten kan påverka S-betygskategorin både positivt och negativt, och kan resultera i ett C-betyg. Leverantören måste då vidta åtgärder för att förbättra sitt betyg för att komma i fråga vid kontraktstilldelning. Målet är att de flesta av våra leverantörer ska ha betyg A.

Leverantörernas hållbarhetsprestanda bedöms på riskbasis och med hjälp av revisioner. Leverantörer som genomgår denna granskning med ett poängresultat som understiger 100 procent, tilldelas förbättringsåtgärder. Om poängresultatet är under 80 procent registreras dessa åtgärder i en plan. Åtgärdsimplementering avtalas med leverantören och följs sedan upp. Beroende på vilka åtgärder som krävs måste leverantören implementera planen senast inom sex månader. Om leverantören får ett revisionsresultat som understiger 60 procent genomförs en ny revision efter att åtgärdsprogrammet har implementerats.

SOCIAL HÅLLBARHET

Mål

95%

av omsättningen från godkända leverantörer (på A&B-nivå) till 2040.

Under 2024 har Scania reviderat S-betygsmodellen och de relaterade målen. Detta resulterade i nya mål som är kopplade till riskprioriteringen, baserat på leverantörernas omsättning för föregående år. Ett kortsiktigt mål för 2024 var att nå 83 procent. För 2040 är målet 95 procent. S-klassificeringsindikatorn definieras som den procentandel av totalomsättningen som de positivt rankade (A eller B) står för av totalomsättningen för samtliga leverantörer i analysgruppen (A, B, C och "-"), med avseende på leverantörer inom fordonsindustrin och leverantörer inom indirekta inköp. I slutet av 2024 hade SEU (Scania Europe) uppnått målet och hamnade på 90 procent, medan SLA (Scania Latin America) nådde ett resultat på 98 procent.

System för hantering av råvaror

Scania har infört ett due diligence-system för hantering av råvaror i enlighet med OECD:s riktlinjer (detta har gjorts genom samarbete inom Volkswagenkoncernen). Det syftar till att identifiera, bedöma och begränsa faktiska och potentiella risker i relation till mänskliga rättigheter

i leveranskedjorna för råvaror uppströms. Under rapporteringsåret har Scania fokuserat på batteriråvaror, konfliktmaterial och naturgummi.

Rättvis logistik

För Scania innebär hållbara transporter inte bara att minska vår miljöpåverkan. Här ingår även att samarbeta med logistikleverantörer som upprätthåller och främjar om förarens grundläggande mänskliga rättigheter och arbetsvillkor. Rättvis logistik är ett koncept som Scania tillämpar i sitt logistiknätverk varje dag.

Med rättvis logistik avser Scania förfaranden som innefattar etiska inköpsprocesser och respekt för mänskliga rättigheter. Vi ser till att göra saker och ting rätt – från de första inköpen och genom hela värdekedjan: från leveranserna av de varor som behövs i vår produktion och till dess att våra produkter levereras till slutkunderna på våra försäljningsställen. På så sätt arbetar vi proaktivt med våra leverantörsrelationer för att säkerställa att vårt logistiknätverk är hållbart genom hela värdekedjan.

I Scanias arbete för en rättvis logistik ingår till exempel att vi är medlem i CSR Europas Responsible Trucking Group-initiativ, som främjar god hälsa, välbefinnande, jämlikhet, skäliga arbetsförhållanden och utvecklingsmöjligheter för förarna i det europeiska nätverket. Gruppen har tagit fram sociala riktlinjer för lastbilstransporter, vilka innefattar krav och mål för logistikleverantörer i fråga om arbetsvillkor och affärsetik. Riktlinjerna tar upp perspektiv som trakasserier och övergrepp, arbets- och vilotider, ersättning och förmåner, hälsa och säkerhet samt lokaler och trafiksäkerhet. Responsible Trucking Group har även lanserat årliga enkäter för förare, i syfte att undersöka deras arbetsförhållanden och välbefinnande. Resultaten från undersökningen ligger till grund för Scanias agerande för att uppnå en rättvis logistik.

Scania går därmed i spetsen för ett införande av högre sociala standarder som ska leda till bättre arbetsvillkor för lastbilsförarna. Ett exempel är att vi fokuserar på trafiksäkerhet inom logistiken genom att anlita logistikleverantörer som håller sina lastbilar i gott skick, respekterar reglerna för kör- och vilotider samt tillämpar drog- och alkoholpolicyer.

EXEMPEL

Scanias principer för rättvis logistik

Vi har tagit fram principer för rättvis logistik, som vägleder oss i vår verksamhet.

Dessa är:

- Vi samarbetar med leverantörer som upprätthåller förarnas mänskliga rättigheter.
- Vi är ansvariga för vår påverkan på förarnas arbetsförhållanden och trafiksäkerheten i logistiken.
- Vi uppvisar integritet genom att samarbeta med leverantörer som följer alla lagkrav.
- Vi visar respekt genom att använda oss av rättvisa och etiska metoder som prioriterar förarens välbefinnande.

Principerna är fast förankrade i Scanias dagliga arbete, bland annat i anbudsprocesserna vid val av nya leverantörer och i de hållbarhetsrevisioner som utförs på leverantörer.

SOCIAL HÅLLBARHET

Våra krav på rättvis logistik – exempel

- Transportföretag som samarbetar med Scania måste betala sina förare löner som går att leva på och som följer lagen.
- Vi anlitar endast primära leverantörer (tier 1) för våra logistikflöden, d.v.s. endast en nivå av underleverantörer är tillåtet och därmed högsta möjliga transparens och efterlevnad av mänskliga rättigheter i hela transportvärdekedjan.
- Övertidsersättning ska betalas ut till alla förare som arbetar utöver ordinarie arbetstid.
- Förarna ska ha goda förutsättningar för sömn samt tillgång till vilofaciliteter under veckovilan.

Trafiksäkerhet

Vi på Scania arbetar hårt för att förbättra säkerheten för alla trafikanter. Genom att investera i den senaste säkerhetstekniken, implementera säkerhetslösningar och bidra till dess användning genom hela värdekedjan, är vår ambition att bidra till de globala insatserna för att minska antalet dödsolyckor i trafiken. I samarbete med externa organ arbetar vi för att inta en ledande roll i uppbyggnaden av ett säkrare och mer hållbart transportsystem för framtiden. Samtidigt som vi förbättrar våra egna standarder.



Det ska finnas förutsättningar och säkerhetslösningar som hjälper till att skydda förare och last i olika situationer, både med avseende på fysisk säkerhet och för att förhindra förluster av gods. När det gäller själva körningen har vi säkerhetslösningar och system på nivå ett, som **assisterar och varnar** föraren i olika scenarier och på så vis gör körningen säkrare. Nivå två består av **kollisionsundvikande lösningar**, där systemen ingriper om en olycka är nära förestående och därmed förhindrar att olyckan inträffar eller begränsar skadorna av den. Nivå tre handlar om **krockskydd**, där systemen minskar effekterna av en olycka. Detta kan vara genom lösningar som säkerhetsbältet, vår starka och säkra hyttstruktur och sidokrockkudden, som vid en vältolycka är ett effektivt hjälpmedel. Andra system för passiv säkerhet är bromsar, stabiliseringssystem och krockstruktur. Den sista nivån ger stöd när en krock redan inträffat, exempelvis genom att se till att det går att lämna fordonet eller förse räddningspersonal med information.

[Läs mer på webbplatsen →](#)

EXEMPEL

Trafiksäkerhetsindex

Som en del av Scanias engagemang för trafiksäkerhet har vi arbetat med FIA Road Safety Index. Inledningsvis fokuserade vi på verksamheten i Sverige, och mer specifikt på värdekedjan och fotavtrycket, även om de flesta av områdena går att tillämpa på global nivå. Värdekedjeanalysen har gett oss värdefull information för en bättre kartläggning och gett insikter om vår inflytandesfär. Scania möjliggör transporter genom att sälja fordon men också genom varuinköp, tjänsteresor och pendling. Dessutom utvärderade vi styrningsstrukturen för området trafiksäkerhet. Scania har fått det högsta betyget med 3 stjärnor och är det första företaget inom tunga fordon som ackrediterats. Slutligen definierade vi ett mätvärde för olycksfall i värdekedjan för att driva arbetet med visionen om noll olyckor, vilket är Scanias långsiktiga trafiksäkerhetsmål.

AFFÄRSETIK OCH REGELEFTERLEVNAD



Syftet med de insatser och initiativ som Scania genomför inom affärsetik och regelefterlevnad är att identifiera, förebygga, upptäcka och åtgärda efterlevnadsrisker som verksamheten utsätts för runt om i världen.

De viktigaste områdena när det gäller affärsetik och regelefterlevnad är korruption, pengatvätt, antitrust/konkurrenslagstiftning och mänskliga rättigheter. Scania Group Compliance är en central funktion med regional räckvidd som hanterar Scanias program för regelefterlevnad och affärsetik. En av funktionens uppgifter är att erbjuda råd, stöd och utbildning i affärsetiska frågor. Scanias program för regelefterlevnad har en riskstyrd utformning och används globalt i organisationen.

[Läs mer om hur affärsetik införlivas i Scanias bolagsstyrningsprocesser på sidan 88 →](#)

Policyer gällande ansvarsfullt företagande

Vi upprätthåller en hög etisk standard oavsett var i världen vi verkar. Scanias uppförandekod gäller alla medarbetare och bildar ett övergripande ramverk som bland annat innehåller vägledning om förväntat beteende i olika situationer. Alla nya medarbetare ska läsa uppförandekoden och de högsta cheferna måste varje år intyga att de följer den.

Scania har flera koncernövergripande policyer och uppförandekoder som omfattar väsentliga frågor inom ansvarsfullt företagande:

- Hantera donationer och sponsring
- Förhindra penningtvätt och finansiering av terrorism
- Följa konkurrenslagstiftningen
- Hantera gåvor, gästfrihet, inbjudningar till event och smörjmedelsbetalningar (facilitation payments)
- Visselblåsning och interna utredningar
- Due diligence-efterlevnad
- Mänskliga rättigheter (läs mer på [sidan 53](#))
- Intressekonflikter
- Uppförandekod (läs mer på [sidan 47](#))
- Uppförandekod för oberoende distributörer (läs mer på [sidan 55](#))
- Uppförandekod för leverantörer (läs mer på [sidan 55](#))

Utbildningar i ansvarsfullt företagande

Kommunikation och medarbetarutbildning är avgörande delar i Scanias förebyggande arbete för efterlevnad och hållbarhet på alla nivåer i organisationen. Scania genomför regelbundet utbildningar, både fysiskt och online, i olika ämnen kopplade till regelefterlevnad, till exempel antikorruption, penningtvätt, antitrust/konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter.

Uppförandekodsutbildningen är obligatorisk för alla medarbetare i Scanias verksamheter och ska repeteras med jämna mellanrum.

AFFÄRSETIK OCH REGELEFTERLEVNADE

Ett riskbaserat synsätt tillämpas som grund för vem som behöver genomgå vissa utbildningar utifrån olika medarbetargrupper. Risknivån bestäms baserat på riskexponeringen. Alla tjänstemän betraktas som högrisk i fråga om korruption och mutor och omfattas därmed av utbildningar inom antikorrupktion, vilka måste genomföras vart tredje år. Dessutom måste medarbetare som på grund av sina arbetsuppgifter och ansvarsområden utsätts för en större risk i relation till penningtvätt – exempelvis genom att medverka i betalningsprocesser eller har kontakt med kunder, återförsäljare och leverantörer – delta i en obligatorisk utbildning om förebyggande av penningtvätt.

Scania tillhandahåller fysisk utbildning och onlineutbildning för Scaniamedarbetare i relation till hanteringen av visselblåsarärenden, visselblåsares rättigheter och principerna för skydd av visselblåsare. I tillägg till Scanias visselblåsarsystem genomförs, inom ramen för efterlevnadsprogrammet, utbildningar i regelefterlevnad för att öka medvetenheten om företagets policyer på detta område.

Bekämpning av mutor och korruption

Scania har nolltolerans mot korruption och oetiska affärsmetoder. Scania ingår i FN:s företagsnätverk Global Compact och följer dess tio principer, inklusive den för antikorrupktion. Dessutom är Scania

stödande medlem i Institutet Mot Mutor (IMM) och medlem i Transparency Internationals svenska näringslivsforum, Business Integrity Forum.

Bedömning och hantering av risker är en viktig del i Scanias arbete för regelefterlevnad. Korruption och andra affärsetiska risker, som inkluderar en negativ påverkan på mänskliga rättigheter, omfattas av Scanias riskprocess, vilken genomförs regelbundet i hela verksamheten. Dessutom genomförs på regelbunden basis en mer omfattande och detaljerad riskbedömning i fråga om regelefterlevnad, med fokus på korruption, penningtvätt, antitrust-/konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter.

Visselblåsning

För att undvika eller minimera risken för överträdelser av interna och externa regler och lagar är det viktigt att tidigt identifiera potentiella överträdelser som begås av medarbetare, leverantörer, affärspartner eller andra externa parter. Det gör att vi kan utreda och stoppa överträdelserna och vid behov vidta avhjälpande och disciplinära åtgärder. I detta avseende är visselblåsarsystemet ett viktigt verktyg. Visselblåsarsystemet är tillgängligt för alla Scaniamedarbetare och tredje part och består av flera olika rapporteringskanaler.



AFFÄRSETIK OCH REGELEFTERLEVNAD



Scaniamedarbetare har möjlighet att vända sig direkt till funktioner inom Scania, till exempel de egna chefsledet, People and Culture-funktionen (på lokal eller central nivå), Group Internal Audit, Corporate Security, Group Compliance samt lokalt eller regionalt utsedda kontaktpersoner. Den mottagande funktionen vidarebefordrar sedan uppgifterna till de särskilda visselblåsnings-funktionerna i enlighet med Scanias interna rutiner. Andra tillgängliga kanaler är lokala kanaler för koncernbolagen, kanaler kopplade till TRATONs utredningsfunktion, TRATONs Speak Up!-verktyg och Volkswagens hotlinefunktion. Rapporter kan göras när som helst och på vilket språk som helst. Information om visselblåsarsystemet finns både på Scaniakoncernens webbplats och på intranätet.

Visselblåsarsystemet är utformat för att skydda både visselblåsare och berörda personer. Alla utredningar utgår från de grundläggande principerna om respekt för visselblåsares rätt till konfidentialitet, och Scania tillämpar principen om att alla är oskyldiga tills motsatsen bevisas i de utredningar som genomförs. Alla uppgifter som inkommer via visselblåsarsystemet granskas, utan dröjsmål och på ett taktfullt sätt och behandlas alltid med högsta konfidentialitet.

Scania har en etablerad rutin för att genomföra internutredningar gällande tips om potentiella oegentligheter som Scaniamedarbetare begått och som rapporterats via visselblåsarsystemet. Alla dessa utredningar hanteras av Group Investigation Office och genomförs i enlighet med tillämpliga lagar och policyer. Särskilda funktioner inom Group Compliance, Group Security, Group Internal Audit, Group Legal Affairs och People and Culture kan vid behov bistå i utredningarna. Andra ärenden som skickats in via visselblåsarkanalerna och som rör exempelvis leverantörer, affärspartner och andra externa parter skickas utan dröjsmål vidare till andra interna funktioner. Ett tips utreds först efter noggrann faktagranskning och endast om det föreligger en skälig misstanke om en regelöverträdelse, en etisk oegentlighet eller någon annan typ av överträdelse.

Efter att en rapport mottagits får visselblåsare först en bekräftelse på att Group Investigation Office mottagit ärendet, som sedan bedöms med avseende på potentiella risker och klassificeras baserat på den potentiella allvarlighetsgraden för tipset. Här ingår att ställa förtydligande frågor om det inrapporterade ärendet och samla in tillgängliga uppgifter, i synnerhet från visselblåsarna. Om den initiala bedömningen visar grund för misstanke om en överträdelse inleds en utredning av en särskild utredningsenhet inom Scania. Därefter görs en rättslig bedömning av utredningens resultat.

Om en överträdelse kan bekräftas, kommer lämpliga disciplinära åtgärder att rekommenderas. Scania Group Investigation Office presenterar resultatet och tillbörliga disciplinära åtgärder för disciplinkommittén. Disciplinkommittén består av Head of Group Compliance, Head of Global Labour Law och VD:n för det Scaniabolag där personen i fråga är anställd. Disciplinkommittén har dessutom stöd av lokala HR-representanter.

Scania har nolltolerans mot repressalier och påtryckningar mot visselblåsare. Ett misstänkt fall av repressalier mot visselblåsare betraktas som en överträdelse i sig och hanteras med högsta prioritet. En viktig åtgärd för att skydda visselblåsare mot repressalier är att ge dem möjlighet att lämna rapporter och kommunicera på ett konfidentiellt sätt. Dessutom behandlas alla uppgifter som tas emot via visselblåsarsystemet, däribland uppgiftslämnarens identitet, alltid med högsta konfidentialitet.

Under 2024 tog Scania emot 196 uppgifter om oegentligheter, av vilka cirka 37 procent utreddes vidare som potentiellt allvarliga regelöverträdelser. Av utredningarna som gjordes under året ledde 16 procent till disciplinära åtgärder och 32 procent resulterade i förslag till avhjälpanande åtgärder.

AFFÄRSETIK OCH REGELEFTERLEVNAD

Opinionsbildning och lobbyverksamhet

Scanias arbete inom opinionsbildning och lobbyverksamhet handlar om att använda vårt inflytande för att stödja omställningen till ett hållbart transportsystem. I detta omfattande arbetssätt ingår flera olika nyckelelement.

- Vi engagerar oss i opinionsbildning och påverkansarbete genom dialog med beslutsfattare och intressenter med målet att bidra till politiska mål samt uppnå bättre reglering och därmed bättre regelefterlevnad.
- Vi lägger stor vikt vid nätverkande samt att bygga och upprätthålla relationer med beslutsfattare, intressenter och samhället.
- Vi stöder vår organisation i att bättre förstå och påverka den politiska miljön.

Att säkerställa ett konsekvent och väl avvägt budskap inom detta område är även det en prioriterad fråga, och här vägs också marknads-, policy- och teknikrelaterade aspekter in. Vi strävar efter att behålla och stärka vår roll som en viktig samhällsaktör på lokal, nationell och global nivå. Scania fungerar dessutom som en representativ röst i branschorganisationer, vilket stärker vår närvaro och vårt inflytande inom branschen.

Samarbeten har en viktig roll i Scanias strategi. Vi strävar efter att initiera och upprätthålla långsiktiga samarbeten med både privata och offentliga aktörer för att stärka vår politiska agenda och affärsutveckling. Genom dessa partnerskap ökar Scania sin trovärdighet och genomslagskraft i påverkansarbetet, breddar omfattningen och förstärker budskapet. Genom att delta aktivt i olika samarbeten får Scania möjlighet att påverka andra i fråga om hållbara transporter, hantera budskap och aktiviteter och därmed få en djupare förståelse för andra aktörers utmaningar och planer kring utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn.



HÅLLBARHETSINDEX

Scania är fast beslutna om att ha en transparent hållbarhetsredovisning, med målet att ge våra intressenter regelbunden och relevant information om Scanias hållbarhetsarbete.

Hållbarhetsredovisning i enlighet med årsredovisningslagen (NFRD)

Alla Scanias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter runtom i världen omfattas av denna rapport.

I detta avsnitt finns en innehållsförteckning över de delar av hållbarhetsredovisningen som är obligatoriska enligt den svenska årsredovisningslagen.

Hållbarhet är en del av Scanias dagliga arbete. Läs mer om hur vi integrerar hållbarhet i vår affärsmodell och strategi, hanterar risker och mäter framstegen på olika hållbarhetsområden med hjälp av nyckeltal.

| | |
|----------------------|---|
| Scanias affärsmodell | 11–12 |
| Scanias strategi | 20–23 |
| Hållbarhetsrisker | 28–31 , 53 , 98–109 |

| | |
|----------------------|-----------------------|
| Hållbarhetsnyckeltal | 35–57 |
|----------------------|-----------------------|

Läs mer om vårt sätt att arbeta och hur vi styr verksamheten och använder policyer inom följande områden:

| | |
|------------------------|---|
| Miljö | 32–45 |
| Medarbetare | 46–61 , 65 |
| Socialt ansvarstagande | 25–27 , 46–61 |
| Mänskliga rättigheter | 25–27 , 46–61 |
| Korruption | 58–60 |

Den svenska årsredovisningslagen (ÅRL 6 kap 12 a §) och EU:s taxonomiförordning anger att företag som omfattas av direktivet om icke-finansiell rapportering (NFRD) ska redovisa hur och i vilken omfattning företagets ekonomiska aktiviteter uppfyller kriterierna för miljömässig hållbarhet. Mer information om exempelvis hur väl Scania uppfyller taxonomikriterierna finns på [sidorna 72–80](#).

Revisorns yttrande avseende den lagstadgade hållbarhetsrapporten

Till bolagsstämman i Scania AB (publ), org.nr 556184-8564

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2024 på [sidorna 24–80](#) och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen i enlighet med den äldre lydelsen som gällde före den 1 juli 2024.

Granskningens inriktning och omfattning

Vår granskning har skett enligt FARs rekommendation RevR 12 Revisorns yttrande om den lagstadgade hållbarhetsrapporten. Detta innebär att vår granskning av hållbarhetsrapporten har en annan inriktning och en väsentligt mindre omfattning jämfört med den inriktning och omfattning som en revision enligt International Standards on Auditing och god revisions sed i Sverige har. Vi anser att denna granskning ger oss tillräcklig grund för vårt uttalande.

Uttalanden

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Vid datumet för den elektroniska signaturen

Ernst & Young AB

Helene Siberg Wendin

Auktoriserad revisor

REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR HÅLLBARHET

Allmänna redovisningsprinciper

Redovisningsperioden för Scantias års- och hållbarhetsredovisning är 1 januari 2024 till 31 december 2024.

Scantias målsättning är att ha global, kvalitetssäkrade data som är i linje med vår finansiella rapportering, med målet att utöka hållbarhetsredovisningen och förbättra kvaliteten på inhämtade data.

Inom hållbarhetsredovisningen hänvisar vi till vår industriella verksamhet (omfattar produktionsanläggningar, forskning och utveckling och logistik) och vår kommersiella verksamhet som täcker de kommersiella enheterna. Nya förvärv eller sålda enheter inkluderas i hållbarhetsredovisningen genom verksamhetens ordinarie struktur för rapportering. När nya enheter implementeras i Scantias system (t.ex. Quentic och HFM) är dessa skyldiga att rapportera data (t.ex. miljöinformation och medarbetardata) retroaktivt, med början då enheten inledde sin verksamhet.

Några av enheterna som arbetar med finansiella tjänster (Financial services), och som nu är en del av Traton Groups struktur (Traton Financial Services), ingår i Scantias energirapportering. Det beror på att de delar lokaler med Scania. Det är inga väsentliga belopp i relation till de totala siffrorna.

Rapporteringens omfattning

En analys från 2024 visar att omfattningen av vår hållbarhetsrapportering är densamma som omfattningen av den finansiella rapporteringen, med undantag för de redovisningsenheter som enbart används i finansiella syften. Våra produktionsenheter i Kina är undantagna från miljödata för 2024 eftersom de fortfarande är under uppbyggnad. Dock är de kinesiska kommersiella entiteterna inkluderade. Alla kinesiska enheter är inkluderade i växthusgasutsläppen för scope 3 och datapunkterna för social information.

Scania har inga intresseföretag som vi har operativ kontroll över och därför rapporteras ingen miljödata (växthusgasutsläpp i scope 1 och 2) för dessa enheter. Scania har tre joint ventures: ett där vi har operativ kontroll, ett som är exkluderat från miljöredovisningen eftersom dess bidrag till koncernens sammanlagda data inte är väsentligt, samt ett i Kina som exkluderats från miljörapporteringen av samma anledning som ovan nämnda produktionsenheter i Kina.

Generell metod för uppskattning

Uppskattningar gällande miljödata används när de ger användbar information till intressenter och representerar innehållet i de fenomen som de är tänkta att presentera. De används i händelse av

att aktuella data inte hinner samlas in i tid till årsredovisningen, när Scania inte har några aktuella data för en viss datapunkt eller när uppskattningar ger bättre datakvalitet än eventuella tillgängliga data.

Redovisningsprinciper per ämne

Energiförbrukning och växthusgasutsläpp inom scope 1 och 2

Växthusgasutsläpp från scope 1 och 2 samlas in från alla industriella anläggningar och det kommersiella nätverket. Scania beräknar och rapporterar växthusgasutsläpp i enlighet med Greenhouse Gas (GHG) Protocol. För konsolidering tillämpas ett operativt tillvägagångssätt, och Quentic-plattformen används för datainsamling. Scania redovisar koldioxidekvivalenter (CO₂e), inklusive koldioxid (CO₂), metan (CH₄) och kvävedioxid (N₂O). Utsläppen beräknas med hjälp av olika emissionsfaktorer, effektiva värmevärden och GWP-värden från IPCC¹. (2006 IPCC Guidelines, AR4, 2007. AR5 2014 används för CH₄ och N₂O.) Dessutom används emissionsfaktorer från IEA² (2020) för beräkning av utsläpp i scope 2. För fjärrvärme i Sverige används emissionsfaktorer från Energiföretagen Sverige. För produktionsorterna i Frankrike och Polen används emissionsfaktorer direkt från leverantörerna och för våra kommersiella enheter är faktorerna landbaserade och kommer från IEA. Biogena utsläpp kopplade till scope 2 beräknas med hjälp

av emissionsfaktorer från VDA³. Det är inte alla geografiska platser som omfattas av VDA och därför används en genomsnittlig emissionsfaktor för platser som inte omfattas.

Scope 2-utsläppen beräknas baserat på både den marknadsbaserade och den platsbaserade metoden i enlighet med GHG-protokollet Scope 2 Guidance. För marknader där vi köper fossilfri el används den marknadsbaserade metoden, vilket är fallet för vår industriella verksamhet (med undantag för RPC, Regional Product Center, i Taiwan), medan den platsbaserade metoden används på marknader där vi inte köper fossilfri el.

För december görs uppskattningar av energiförbrukningsdata och växthusgasutsläpp i scope 1 och 2 för enheter i den industriella verksamheten. För Lots Group finns faktisk data tillgänglig och används för hela året. Uppskattningarna baseras på faktisk data från föregående år för samma period. För enheter inom den kommersiella verksamheten har estimat gjorts för hela kvartal 4 baserat på faktiska siffror från föregående period och år justerat med den procentuella variansen mellan kvartal 1 och kvartal 3 2024 och samma period 2023. Detta för att kunna räkna in skillnader

¹ IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change

² IEA – Energimyndigheten (International Energy Agency)

³ VDA – (Tyska fordonsindustrin sammanslutning (German Association of the automotive Industry))

REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR HÅLLBARHET

under året som skett med hänsyn till olika dekarboniserings initiativ, ändringar i marknadsaktivitet och klimatrelaterade faktorer.

Växthusgasutsläpp scope 3

Utsläppen inom scope 3 beräknas i enlighet med GHG-protokollets redovisningsstandard Corporate Value Chain Accounting and Reporting standard. Scope 3-utsläppen omfattar inte kategorierna 8, 9 och 15 (uppströms: leasade tillgångar, nedströms transporter och distribution). I enlighet med GHG-protokollet ingår kategori 3.8 redan i beräkningarna för scope 1 och 2. Kategori 3.9 ingår i beräkningen för kategori 3.4. Kategori 13 ingår i beräkningen av kategori 11. Kategorierna 1 och 11 är källor till de största utsläppen för Scania.

Den aktivitetsdata som används för GHG-beräkningarna baseras på fakturering, realtidsdata, modeller och data rapporterade av leverantörer. Vid behov har vi gjort antaganden och estimat, vanligtvis baserat på historisk data. När det gäller beräkningar av växthusgasutsläpp finns det ofta en inneboende osäkerhet på grund mätmetoderna, ofullständig vetenskaplig kunskap om emissionsfaktorer och avsaknad av specifika data, vilket gör att det krävs uppskattningar och antaganden.

Scope-kategorier:

Kategori 1 Köpta varor och tjänster

Ett antal referensfordon för livscykelutsläpp har valts ut bland de producerade specifikationerna

för Scanias lastbilar och bussar. Materialinformationen kommer från de internationella globala datalagret för material (IMDS) och ger en detaljerad nedbrytning av materialen som används i våra produkter, detta kombineras med information i våra LCA system (från Sphera) för att räkna ut koldioxidpåverkan (CO₂e). Samma metod används för våra motorer och andra fordonsprodukter (växellådor, batterimotorer och andra komponenter). Påverkan från reservdelar och förpackningsmaterial är också inkluderad.

Kategori 2 Varaktiga produktionsmedel

Utsläpp kopplade till varaktiga produktionsmedel beräknas baserat på en ekonomisk input-output-analys med monetära värden för investeringar gjorda under räkenskapsåret.

Kategori 3 Bränsle- och energirelaterad verksamhet

Beräknas baserat på den rapporterade användningen av energi och bränslen.

Kategori 4 Transport och distribution uppströms

Utsläpp från inkommande och utgående logistik med data hämtad från Quentic. Metoden är i linje med ISO14083 och GLEC ramverket.

Kategori 5 Avfall som genereras i verksamheten

Beräknat baserat på rapporterad data för avfall som producerats i industriverksamheten. Nya emissionsfaktorer används för 2024 och historisk data har räknats om.

Kategori 6 Affärsresor

En resepåverkansmodell i enlighet med TIM metoden används för att estimerar påverkan från flyg. Metoden baseras på Annex 1.A.3.a aviation 2019 som publicerats av den Europeiska miljöorganisationen (EEA). Utsläpp som genererats på hög höjd är inräknat genom att använda ett strålningskraftsindex på 3.

Kategori 7 Medarbetare som pendlar

Uppskattning som är baserad på den genomsnittliga medarbetaren och genomsnittet för bil och resväg för Scanias medarbetare globalt beräknat efter geografi där medarbetaren är placerad.

Kategori 8 Leasade tillgångar uppströms

Inkluderat i Scope 1 och 2 beräkningarna

Kategori 9 Transport och distribution nedströms

Inkluderad i kategori 3.4

Kategori 10 Bearbetning av sålda produkter

Scania utgår från följande antagande: utsläppen för produktion per fordon är desamma som för bearbetning av sålda produkter per fordon. För detta antagande räknas utsläppen från grön el under produktionen som blandat nät. Beräkningen tar hänsyn till volymerna av sålda fordon.

Kategori 11 Användning av sålda produkter

Kategori 11 står för merparten av vårt scope 3: totala växthusgasutsläpp i värdekedjan. Utsläpp av koldioxidekvivalenter från produkter beräknas

för alla lastbilar, bussar, Power Solutions och drivlinekomponenter som Scania producerar globalt under ett kalenderår. För att beräkna utsläppen i användningsfasen beaktas antalet produkter, energiförbrukning, emissionsfaktorer för växthusgaser "well-to-wheel" samt förväntad användning under fordonets livslängd.

Kategori 12 Resthantering av sålda produkter

Resultaten från livscykelanalyser gjorda 2024 har utförts i enlighet med ISO 14040/44. Används för att beräkna utsläppen vid slutet av livslängden för sålda produkter. Historisk data har räknats om baserat på nya emissionsfaktorer.

Kategori 13 Leasade tillgångar nedströms

Utsläpp från fordon som leasas av en kund ingår i kategori 3.11.

Kategori 14 Franchising

Franchising inkluderar de verkstäder Scania inte äger. Data från Quentic används från vårt globala kommersiella helägda nätverk för att få information från en genomsnittlig verkstad som sedan multipliceras med antalet globala verkstäder Scania inte äger.

Kategori 15 Investeringar

Beräkningen utgörs av ett urval av de investeringar som ger störst påverkan på växthusgasutsläppen. Scope 1 och 2 beräknas sedan för de valda investeringarna baserat på Scanias andel och utsläppsinformation från bolaget.

REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR HÅLLBARHET

Scope 3 Science Based Target

Inom scope 3 kategori 11 har Scania ett godkänt vetenskapsbaserat mål som är i linje med det scenario där uppvärmningen understiger 2 grader Celsius och som slagits fast i Parisavtalet i enlighet med Science Based Targets-initiativet (se sidan 33). Detta är ett intensitetsmål som är baserat på ett "från källa till hjul" perspektiv (well-to-wheel) och mäts i CO₂-ekvivalenter per kilometer. Utsläppen beräknas utifrån driftdata från uppkopplade fordon och serviceavläsningar. Jämförelseåret är alla fordon som tillverkades 2015. Indata är koldioxidekvivalenter per kilometer under 12 månaders drift från och med månaden efter produktionsmånaden. Rapporteringen släpar därför efter ett år.

Förorening av luft och vatten

Scania redovisar utsläpp av föroreningar till luft från produktionsanläggningar för vilka det tillämpliga tröskelvärdet som anges i bilaga II till förordning (EG) nr 166/2006 överskrids. För 2024 är det endast enheter inom den industriella verksamheten som överskrider detta tröskelvärde. Scania har för år 2024 analyserat vilka av de föroreningar som finns listade i det europeiska registret över utsläpp (E-PRTR) som överskrider tröskelvärdet. Man har identifierat tre substanser vars utsläpp i luften överskrider tröskelvärdet: klorfluorkolväten (HCFC), lättflyktiga organiska ämnen utan metan (NMVOC) och bensen. Faktisk

data används för att rapportera luftföroreningar. För utsläpp till vatten påvisades inga föroreningar som överskrider tröskelvärdet.

Vatten

Scania redovisar mätvärden i relation till vattenanvändning. 2024 är det första året som Scania samlar in och utför kvalitetskontroller på central nivå gällande vatten från den kommersiella verksamheten. Därför finns det ingen data från tidigare år att använda som underlag till variationsanalyser. Scania inser att datakvaliteten för det första årets rapportering är en utmaning och implementerar centrala kontroller för att förbättra datakvaliteten över tid.

Uppskattningar gällande vattenrelaterade data görs för december för den industriella verksamheten och för kvartal 3 och 4 för den kommersiella. För den kommersiella verksamheten är estimat för kvartal 3 och 4 baserat på kvartal 1 och 2 samma år. Större delen av datan för kvartal 1 och 2 för kommersiella organisationen är faktisk data men runt 13 procent är estimat. Detta estimat är baserat på antalet produktionstimmar och ett genomsnittlig vattenanvändning per timme för liknande enheter i samma region.

Vatten som återvunnits och återanvänts är endast tillämpligt för den industriella verksamheten.

Avfall

2024 är det första året som Scania samlar in och utför kvalitetskontroller på central nivå gällande avfall från den kommersiella verksamheten. Därför finns det ingen data från tidigare år att använda som underlag till variationsanalyser. Scania inser att datakvaliteten för det första årets rapportering är en utmaning och implementerar centrala internkontroller för att förbättra datakvaliteten över tid.

Uppskattningar gällande avfallsrelaterade data görs för december för den industriella verksamheten och för kvartal 3 och 4 för den kommersiella. Estimat baseras på datan från kvartal 1 och 2. Delar av kvartal 1 och 2 datan från kommersiella enheterna är också estimerad baserat på antalet arbetade timmar och den genomsnittliga volymen avfall som uppkommer per timme. Använd data är från en liknande enhet inom samma region.

Medarbetardata

I medarbetardata ingår hela Scanias verksamhet i linje med koncernredovisningsperspektivet. Det inkluderar enheterna i industriella och kommersiella verksamheter för företag som är helt konsoliderade av Scania. Inom Scanias finansiella rapportering ingår heltids- och deltidsanställda liksom konsulter. Dessa grupper rapporteras separat i hållbarhetsrapporten. Merparten av medarbetarinformationen samlas in via systemet för finansiell redovisning (HFM) och vissa uppgifter

för svenska enheter kompletteras från lönesystemet SD Worx payroll system. För beräkning av antalet anställda används hela personalstyrkan per den 31 december och inte bara heltidsekvivalenter.

I Scanias definition av tillsvidareanställda ingår medarbetare som är långtidssjukskrivna, långtidsfrånvarande, trainees och lärlingar. Anställningsavtal ska innehålla information om överenskommen minimiarbets-tid. Nolltimmarskontrakt är inte tillåtna inom Scaniakoncernen.

Med icke-anställda i den egna arbetskraften avses personal som arbetar på Scanias utan att ha ett anställningsförhållande med Scania exempelvis tillfällig personal, konsulter och egenföretagare (enskilda entreprenörer som gör tjänster åt Scania).

Personalomsättningen består av antalet och andelen medarbetare som lämnat Scania frivilligt eller genom uppsägning, pensionering eller dödsfall. Beräkningen baseras på den genomsnittliga siffran för antalet medarbetare inom respektive rapporteringsperiod (31 December 2023 till 31 December 2024).

REDOVISNINGSPRINCIPER FÖR HÅLLBARHET

Indikatorer för mångfald

Data från SD Worx-systemet användes som underlag för rapporten för svenska enheter, med avseende på köns- och åldersfördelning. På grund av sämre datakvaliteten användes antaganden för att dela in medarbetarna i olika ålderskluster, vilket kan göra att klassificeringarna för runt 2 procent av det totala antalet anställda är osäkra.

Skäliga löner

Med utgångspunkt i ESRS-lagstiftningen redovisar Scania de länder där vissa anställda tjänar under det tillämpliga riktmärket för skäliga löner och procentandelen anställda som tjänar under detta riktmärke för vart och ett av länderna.

I den jämförande analysen används följande antagande: inom EES används det ESRS-definerade mätvärdet för "skälig lön", vilket är minimilönen för medlemsstaten i fråga. Om det inte finns någon minimilön tillämpas det närmevärde som föreskrivs av ESRS. För länder utanför EES används databasen för levnadslön från WageIndicator Foundation, vilket ger en godkänd skälig levnadslön för alla länder utanför EES.

Kollektivavtalstäckning

Andelen medarbetare som omfattas av kollektivavtal beräknas med information från våra fabriker och manuellt rapporterad årlig data från marknaderna, detta kan påverka datakvaliteten eftersom tolkningarna av vad som utgör ett kollektivavtal kan skilja sig åt geografiskt. Eftersom detta är ett viktigt nyckeltal och fokusområde för Scania fortsätter vi med redovisningen medan vi stegvis förbättrar datakvaliteten och insamlingsprocessen.

Hälsa och säkerhet

Siffrorna för hälsa och säkerhet samlas in via TIA, vårt system för incident- och riskhantering, i kombination med vårt system för finansiell rapportering (HFM). Siffrorna från HFM används för rapportering, men valideras och kompletteras med uppgifter från TIA. Uppgifterna om dödliga olyckor, frisknärvaro och antalet arbetade timmar inhämtas via HFM från Scantias (industriella och kommersiella) globala verksamhet.



TABELLER FÖR HÅLLBARHETSDATA

HÅLLBARHETSTABELLER – SOCIALA FRÅGOR

Medarbetare, antal efter kön

| Kön | Antal medarbetare (antal) | | Antal medarbetare (antal) – (exkl. långtidsfrånvarande medarbetare) | |
|---|---------------------------|---------------|---|--------------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 ¹⁾ |
| Manliga | 43 748 | 43 256 | 43 031 | – |
| Kvinnliga | 11 991 | 11 162 | 11 450 | – |
| Annat | 0 | 0 | 0 | – |
| Ingen inlämnad uppgift | 0 | 0 | 0 | – |
| Medarbetare totalt | 55 739 | 54 418 | 54 481 | 53 274 |
| Medarbetare totalt (inklusive icke-anställda)²⁾ | 58 845 | 58 163 | – | – |

1) Fördelning efter kön för medarbetare, exklusive långtidsfrånvarande medarbetare, är inte tillgängligt för 2023

2) Medarbetare totalt, från tidigare år (inklusive icke-anställda) = Scaniamedarbetare totalt + Antalet icke-anställda totalt

Medarbetare, antal enligt kontraktstyp och kön

| Medarbetare enligt kontraktstyp och kön | 2024 | | | | 2023 ¹⁾ |
|---|-----------|---------|-------|---------------|--------------------|
| | Kvinnliga | Manliga | Annat | Summa | Summa |
| Antal medarbetare (antal) | 11 991 | 43 748 | 0 | 55 739 | 54 418 |
| Antal tillsvidareanställda (antal) | 10 987 | 41 507 | 0 | 52 494 | 50 834 |
| Antal visstidsanställda (antal) | 1 004 | 2 241 | 0 | 3 245 | 3 584 |

1) Fördelning efter kön för tillsvidare och visstids medarbetare, är inte tillgängligt för 2023

Medarbetare, antal enligt kontraktstyp och region

| Medarbetare enligt kontraktstyp och region | 2024 | | | | | | 2023 | | | | | |
|---|--------|---------|-------|------------------------|----------|---------------|--------|----------|-------|------------------------|----------|---------------|
| | Europa | Amerika | Asien | Afrika och Oceanien | Eurasien | Summa | Europa | Americas | Asien | Afrika och Oceanien | Eurasien | Summa |
| Antal medarbetare (antal) | 39 800 | 10 173 | 3 491 | 2 051 | 224 | 55 739 | 39 580 | 9 863 | 2 744 | 2 020 | 211 | 54 418 |
| Antal tillsvidareanställda (antal) | 38 079 | 8 708 | 3 466 | 2 017 | 224 | 52 494 | 37 231 | 8 656 | 2 734 | 2 002 | 211 | 50 834 |
| Antal visstidsanställda (antal) | 1 721 | 1 465 | 25 | 34 | 0 | 3 245 | 2 349 | 1 207 | 10 | 18 | 0 | 3 584 |

Personalomsättning

| | 2024 | 2023 |
|--|--------------|--------------|
| Totalt antal medarbetare som lämnat företaget | 6 128 | 5 346 |
| Medarbetare totalt | 55 739 | 54 418 |
| Omsättning medarbetare (%)¹⁾ | 11,1% | 10,0% |

1) Personalomsättning baseras på den genomsnittliga siffran för antalet medarbetare inom respektive rapporteringsperiod (31 December 2023 till 31 December 2024).

Icke-anställda, antal

| Icke-anställda totalt ¹⁾ | Antal icke-anställda i den egna arbetskraften (antal) | |
|-------------------------------------|--|--------------|
| | 2024 | 2023 |
| | 3 106 | 3 745 |

1) Med icke-anställda i den egna arbetskraften avses personal som arbetar på Scantias utan att ha ett anställningsförhållande med Scania exempelvis tillfällig personal, konsulter och egenföretagare (enskilda entreprenörer som gör tjänster åt Scania).



HÅLLBARHETSTABELLER – SOCIALA FRÅGOR

Antal anställda efter åldersgrupp

| | 2024 | 2023 |
|---------------|---------------|---------------|
| | Summa | Summa |
| Under 30 år | 12 760 | 12 096 |
| 30–50 år | 30 029 | 29 204 |
| Över 50 år | 12 951 | 13 118 |
| Totalt | 55 739 | 54 418 |

Kollektivavtalstäckning

| | 2024 | | | |
|-------------------|---|---|-------------------------------|--|
| | Kollektivavtalstäckning | | Social Dialog | |
| | Medarbetare – EES (för länder med >50 anställda, vilket motsvarar >10 % av de anställda totalt) ¹⁾ | Medarbetare – utanför EES (uppskattning för regioner med >50 anställda, vilket motsvarar >10% av de anställda totalt) | Medarbetare – Scaniakoncernen | Totalt medarbetare (EEA och utanför EEA) |
| Täckning | | | | |
| Omfattas, i% | 88% | 52% | 76% | 100% |
| Omfattas inte, i% | 12% | 48% | 24% | 0% |

1) Procentandelen i EEA regionen är beräknad baserat på de totala antalet medarbetare i regionen, detta var 37 519 31 december 2024.

Procentandel medarbetare under skälig lönenivå

| Land | 2024 | |
|---------|-----------------------|---|
| | Medarbetare – EES (%) | Medarbetare – utanför EES (%) ²⁾ |
| Marocko | – | 0,01% |

- 1) Alla Scania anställda ska få lön i linje med lokal lagstiftning och där tillgängligt existerande kollektivavtal. För 2024 så har inte hundra procent av anställda fått en skälig lön i enlighet med de använda referensvärdet. Tabellen ovan indikerar att de i några länder finns medarbetare som tjänar under referensvärdet. I analysen framkom att 1 medarbetare i Brasilien samt 6 medarbetare i Marocco tjänar mindre än riktmärket.
- 2) Inom EES används det ESRS-definerade mätvärdet för "skälig lön", vilket är minimilönen för medlemsstaten i fråga. Om det inte finns någon minimilön tillämpas det närmevärde som föreskrivs av ESRS. För länder utanför EES används databasen för levnadslön från WageIndicator Foundation, vilket ger en godkänd skälig levnadslön för alla länder utanför EES.

Mätvärden för hälsa och säkerhet för anställda och icke-anställda

| | 2024 ³⁾ | | | 2023 ²⁾ |
|---|--------------------|------------------------------|-----------------------------------|--------------------|
| | Anställda | Icke-anställda ¹⁾ | Övriga arbetstagare ¹⁾ | Anställda |
| Procentandel medarbetare som omfattas av ledningssystem för hälsa och säkerhet | 100% | 100% | – | 100% |
| Antal dödsfall till följd av arbetsrelaterade skador och arbetsrelaterad ohälsa | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Antal registrerbara arbetsrelaterade olyckor | 688 | 64 | – | 758 |
| Antal registrerbara arbetsrelaterade olyckor (%) | 7,42 | 0 | – | 8,85 |
| Totalt antal frånvarodagar p.g.a. arbetsrelaterade olyckor och arbetsrelaterad ohälsa | 11 097 | – | – | 0 |

- 1) För 2024 redovisade Scania hälsa- och säkerhetsdata med utgångspunkt i ESRS-rekommendationerna.
- 2) Samma uppdelning är inte tillgänglig för 2023 års siffror.

HÅLLBARHETSTABELLER – MILJÖFRÅGOR

Energianvändning och -mix

| Energianvändning och -mix | | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2015 |
|--|--------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Bränsleförbrukning från kol och kolprodukter (MWh) | | 0 | – | – | – | 0 |
| Bränsleförbrukning från råolja och petroleumprodukter (MWh) | | 279 940 | 298 698 | 290 707 | 297 531 | 375 857 |
| Bränsleförbrukning från naturgas (MWh) | | 116 974 | 104 772 | 113 614 | 138 918 | 125 604 |
| Bränsleförbrukning från andra fossila källor (MWh) | | 0 | – | – | – | – |
| Förbrukning av köpt eller förvärvat el, värme, ånga och kyla från fossila källor (MWh) | | 134 804 | 149 712 | 144 565 | 174 098 | 608 488 |
| Sammanlagd energiförbrukning, fossila källor (MWh) | | 531 717 | 553 182 | 548 885 | 610 546 | 1 109 949 |
| Andel fossila energikällor i total energiförbrukning | % | 45% | 46% | 46% | 51% | 96% |
| Förbrukning från kärnkraft (MWh) | | 1 127 | – | – | – | – |
| Andel av den totala energiförbrukningen som kommer från kärnkraft | % | 0,1% | – | – | – | – |
| Bränsleförbrukning för förnybara källor, inklusive biomassa (omfattar även industriellt och kommunalt avfall av biologiskt ursprung, biogas, förnybar vätgas osv.) (MWh) | | 47 438 | 50 205 | 50 824 | 41 379 | 6 275 |
| Förbrukning av köpt eller förvärvat el, värme, ånga och kyla från förnybara källor (MWh) | | 593 674 | 594 808 | 579 028 | 552 919 | 36 371 |
| Användning av egenproducerad förnybar icke-bränslebaserad energi (MWh) | | 5 721 | 4 782 | 4 045 | 3 868 | 0 |
| Sammanlagd energiförbrukning, förnybara källor (MWh) | | 646 832 | 649 795 | 633 898 | 598 165 | 42 646 |
| Andel förnybara energikällor i den totala energiförbrukningen | % | 55% | 54% | 54% | 49% | 4% |
| Icke-förnybar energi, produktion (MWh) | | 0 | – | – | – | – |
| Förnybar energi, produktion (MWh) | | 7 645 | 6 616 | 6 272 | 4 824 | 0 |
| Total energianvändning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan (MWh) | | 1 179 676 | 1 202 977 | 1 182 783 | 1 208 712 | 1 152 595 |
| Antal producerade fordon enheter | | 101 648 | 102 283 | 88 142 | 92 718 | 79 346 |
| Total energi per producerat fordon | MWh/tillverkade enheter | 11,6 | 11,8 | 13,4 | 13,0 | 14,5 |
| Total energiförbrukning (enligt Scantias mål – sidan 40) ¹⁾ (MWh) | | 600 550 | 639 874 | 614 928 | 585 385 | 556 323 |
| Total energi per producerat fordon (enligt Scantias mål – sidan 40) ¹⁾ (MWh) | | 5,9 | 6,3 | 7,0 | 6,3 | 7,0 |

1) Tabellen visar Scantias energiförbrukning för hela verksamheten (total energiförbrukning) och total energiförbrukning enligt Scantias mål, vilket omfattar produktionsenheter och logistikcenter globalt.

Energiintensitet per nettoomsättning

| Energiintensitet per nettoomsättning | | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2015 |
|--|--|------|------|------|------|-------|
| Total energiförbrukning från verksamheter i sektor med hög klimatpåverkan per nettoomsättning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan (MWh/MSEK) | | 5,46 | 5,89 | 7,43 | 8,27 | 11,79 |

Omsättningsavstämning för energiintensitet

| Avstämning av nettoomsättning från aktiviteter i sektorer med hög klimatpåverkan mot relevanta finansiella rapporter | | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2015 |
|--|--|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| Nettoomsättning från verksamheter i sektorer med hög klimatpåverkan, använd för att beräkna energiintensitet (MSEK) | | 216 129 | 204 126 | 159 181 | 146 146 | 97 792 |
| Nettoomsättning (övrigt) (MSEK) | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total nettoomsättning (i finansiella rapporter) – not 4 (MSEK) | | 216 129 | 204 126 | 159 181 | 146 146 | 97 792 |



HÅLLBARHETSTABELLER – MILJÖFRÅGOR

Växthusgasutsläpp, uppdelat efter scope 1, 2 och 3

| Växthusgasutsläpp, uppdelat efter scope 1, 2 och 3 | 2024 | Retrospektivt | | | | 2015 |
|--|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | |
| Scope 1 Växthusgasutsläpp | | | | | | |
| Gross Scope 1-växthusgasutsläpp ⁵⁾ | (1 000 tCO ₂ e) | 99,2 | 103,3 | 100,1 | 105,0 | 125,0 |
| Procentandel av scope 1-växthusgasutsläpp från system för reglerad handel med utsläppsrätter | % | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Scope 2 Växthusgasutsläpp | | | | | | |
| Platsbaserade Gross scope 2-växthusgasutsläpp | (1 000 tCO ₂ e) | 56,1 | 58,2 | – | – | 84,9 |
| Marknadsbaserade Gross scope 2-växthusgasutsläpp ⁵⁾ | (1 000 tCO ₂ e) | 10,9 | 13,2 | 15,1 | 20,4 | 82,1 |
| Signifikanta scope 3-växthusgasutsläpp | | | | | | |
| Totala indirekta Gross scope 3-växthusgasutsläpp | (1 000 tCO₂e) | 140 320 | 144 794 | 135 075 | 143 802 | 117 456 |
| Köpta varor och tjänster (kategori 3,1) ²⁾ | (1 000 tCO ₂ e) | 2 303 | 2 283 | 2 184 | 2 211 | 1 926 |
| Varaktiga produktionsmedel (kategori 3,2) | (1 000 tCO ₂ e) | 354 | 280 | 251 | 261 | – |
| Bränsle- och energirelaterade verksamheter (som inte ingår i scope 1 och 2) – (kategori 3,3) | (1 000 tCO ₂ e) | 45 | 42 | 45 | 48 | – |
| Transport och distribution uppströms (kategori 3,4) ⁶⁾ | (1 000 tCO ₂ e) | 326 | 275 | 287 | 266 | 191 |
| Avfall som genererats i verksamheten (kategori 3,5) | (1 000 tCO ₂ e) | 221 | 266 | 251 | 253 | – |
| Affärsresor (kategori 3,6) ¹⁾ | (1 000 tCO ₂ e) | 65 | 33 | 18 | 4 | – |
| Medarbetare som pendlar (kategori 3,7) ¹⁾ | (1 000 tCO ₂ e) | 28 | 49 | 54 | 69 | – |
| Bearbetning av sålda produkter (kategori 3,10) | (1 000 tCO ₂ e) | 38 | – | – | – | – |
| Användning av sålda produkter (kategori 3,11) ^{2) 7)} | (1 000 tCO ₂ e) | 136 517 | 141 182 | 131 613 | 140 305 | 114 974 |
| Resthantering av sålda produkter (kategori 3,12) | (1 000 tCO ₂ e) | 324 | 320 | 284 | 300 | 252 |
| Franchising (kategori 3,14) | (1 000 tCO ₂ e) | 98 | 63 | 88 | 84 | 113 |
| Investeringar (kategori 3,15) | (1 000 tCO ₂ e) | 0 | – | – | – | – |

| Växthusgasutsläpp, uppdelat efter scope 1, 2 och 3 | 2024 | Retrospektivt | | | | 2015 |
|--|---|---------------|---------|---------|---------|---------|
| | | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | |
| Totala utsläpp GHG | | | | | | |
| Totala växthusgasutsläpp (platsbaserade) | (1 000 tCO ₂ e) | 140 475 | 144 955 | – | – | 117 665 |
| Totala växthusgasutsläpp (marknadsbaserade) | (1 000 tCO ₂ e) | 140 430 | 144 910 | 135 190 | 143 927 | 117 663 |
| Antal producerade fordon | enheter | 101 648 | 102 283 | 88 142 | 92 718 | 79 346 |
| Totala utsläpp (scope 1 och 2 marknadsbaserat per fordon) | (1 000 tCO ₂ e/producerad enhet) | 1,1 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | 2,6 |
| Totala CO ₂ e från verksamheten – scope 1 och 2 (enligt Scantias vetenskapligt satta mål) ³⁾ | (1 000 tCO ₂ e) | 110,0 | 116,5 | 115,2 | 125,3 | 207,1 |
| Totala CO ₂ e från landtransporter (enligt Scantias mål) ⁴⁾ | (1 000 tCO ₂ e) | 155,7 | 175,7 | 154,7 | 170,5 | – |
| Biogena utsläpp | | | | | | |
| Biogena utsläpp av CO ₂ , separat från växthusgasutsläppen i scope 1 | (1 000 tCO ₂ e) | 13 151 | – | – | – | – |
| Biogena utsläpp av CO ₂ , separat från växthusgasutsläppen i scope 2 | (1 000 tCO ₂ e) | 10 771 | – | – | – | – |
| Biogena utsläpp av CO ₂ , separat från växthusgasutsläppen i scope 3 | (1 000 tCO ₂ e) | 9 100 | – | – | – | – |

- 1) Kategorierna 3.6 och 3.7 har uppdaterade metoder för 2024 för att ge en bättre kvalitet på informationen dock har det inte varit möjligt att räkna om historisk data enligt ny metod.
- 2) Kategorierna 3.1 och 3.11 räknades om för 2023 till 2015 för att återspegla förändringar i beräkningsmetoden
- 3) Tabellen visar CO₂e från egen verksamhet, i enlighet med Scantias vetenskapligt satta mål vilket täcker Scantias globala verksamhet.
- 4) Tabellen visar information om Scantias mål för land transporter. Omfattar vägtransport, kortare sjö- och tågtransport av produktionsmaterial till våra anläggningar, vårt förpackningsnät, transport av fordon till första adress enligt INCOTERM (International Commercial Terms) och transport av reservdelar till våra verkstäder.
- 5) Kategori 3.8 ingår i beräkningarna för scope 1 och 2 (i enlighet med GHG-protokollen)
- 6) Kategori 3.9 ingår i beräkningen av kategori 3.4 (i enlighet med GHG-protokollen)
- 7) Kategori 3.13 ingår i kategori 3.11.

GHG-intensitet per nettoomsättning

| GHG-intensitet per nettoomsättning | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2015 |
|---|-------|-------|-------|-------|---------|
| Totala växthusgasutsläpp (platsbaserade) per nettoomsättning (tCO ₂ e/MSEK) | 650,0 | 710,1 | – | – | 1 203,2 |
| Totala växthusgasutsläpp (marknadsbaserade) per nettoomsättning (tCO ₂ e/MSEK) | 649,8 | 709,9 | 849,3 | 984,8 | 1 203,2 |



HÅLLBARHETSTABELLER – MILJÖFRÅGOR

Omsättningsavstämning för GHG-intensitet

| Avstämning av nettoomsättning använd för att beräkna GHT-intensitet mot relevanta finansiella rapporter | | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2015 |
|---|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| Nettoomsättning använd för att beräkna GHG-intensitet | (MSEK) | 216 129 | 204 126 | 159 181 | 146 146 | 97 792 |
| Nettoomsättning (övrigt) | (MSEK) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total nettoomsättning (i finansiella rapporter) – not 4 | (MSEK) | 216 129 | 204 126 | 159 181 | 146 146 | 97 792 |

Vattenanvändning

| Vattenförbrukning | | 2024 ¹⁾ |
|---|--|--------------------|
| Vattenanvändning | (1 000 m ³) | 1 076 |
| Vatten som återvunnits och återanvänts | (1 000 m ³) | 51 |
| Antal producerade fordon | enheter | 101 648 |
| Vattenanvändning per fordon | (1 000 m ³ /producerad enhet) | 10,58 |
| Vattenanvändning (enligt Scantias mål) ¹⁾ | enheter | 512 |
| Vattenanvändning per fordon (enligt Scantias mål) ¹⁾ | (1 000 m ³ /producerad enhet) | 5,04 |

1) För 2024 redovisar Scania uppgifter som omfattar hela Scantias verksamhet, som täcker industriella anläggningar, FoU och kommersiellt nätverk. Samma uppdelning är inte tillgänglig för historisk data. Uppgifter från tidigare år finns i vår årsredovisning från 2023 på Scantias webbplats. I tabellen redovisas också Scantias mål för vattenanvändning, vars scope omfattar produktionsenheter och logistikcenter globalt.

Miljöföroreningar

| Luftföroreningar ¹⁾ | | 2024 |
|---|-----|-------|
| Klorfluorkolväten (HCFCs) | ton | 0,02 |
| Lättflyktiga organiska ämnen utom metan (NMVOC) | ton | 208,5 |
| Bensen | ton | 5,5 |

1) När det gäller utsläpp av föroreningar redovisas föroreningar från produktionsanläggningar för vilka det tillämpliga tröskelvärde som anges i bilaga II till förordning (EG) nr 166/2006 överskrids. (ESRS E2.4.29). I Scantias verksamhet är det få produktionsanläggningar som når tröskelvärde för farliga ämnen.

Uppkommet avfall

| Uppkommet avfall | | 2024 ¹⁾ |
|---|------------------------------|--------------------|
| Uppkommet avfall ²⁾ | 1 000 ton | 186 251 |
| Farligt avfall som inte behövt gå till deponi | 1 000 ton | 25 716 |
| Farligt avfall som avletts från deponi på grund av förberedelse för återanvändning | 1 000 ton | 3 126 |
| Farligt avfall som avletts från deponi på grund av återvinning | 1 000 ton | 11 886 |
| Farligt avfall som avletts från deponi på grund av annan återvinningsverksamhet | 1 000 ton | 10 704 |
| Icke-farligt avfall som inte behövt gå till deponi | 1 000 ton | 120 105 |
| Icke-farligt avfall som avletts från deponi på grund av förberedelse för återanvändning | 1 000 ton | 2 145 |
| Icke-farligt avfall som avletts från deponi på grund av återvinning | 1 000 ton | 103 636 |
| Icke-farligt avfall som avletts från deponi på grund av annan återvinningsverksamhet | 1 000 ton | 14 324 |
| Farligt avfall som gått till deponi | 1 000 ton | 15 540 |
| Farligt avfall som gått till deponi genom förbränning | 1 000 ton | 529 |
| Farligt avfall som gått till deponi genom deponering på avfallsupplag | 1 000 ton | 15 011 |
| Farligt avfall som gått till deponi på grund av andra deponeringsaktiviteter | 1 000 ton | 0 |
| Icke-farligt avfall som gått till deponi | 1 000 ton | 24 890 |
| Icke-farligt avfall som gått till deponi genom förbränning | 1 000 ton | 955 |
| Icke-farligt avfall som gått till deponi genom deponering på avfallsupplag | 1 000 ton | 23 935 |
| Icke-farligt avfall som gått till deponi på grund av andra deponeringsaktiviteter | 1 000 ton | 0 |
| Icke återvunnet avfall | 1 000 ton | 65 457 |
| Procentandel icke återvunnet avfall | % | 35% |
| Total mängd farligt avfall | 1 000 ton | 41 256 |
| Total mängd radioaktivt avfall | 1 000 ton | 0 |
| Antal producerade fordon | enheter | 101 648 |
| Avfall per fordon | (1 000 ton/producerad enhet) | 1,83 |
| Avfallsmaterial som inte återvunnits, totalt (enligt Scantias mål) ¹⁾ | kg/foron | 426 |

1) För år 2024 presenterar Scania data uppdelat i enlighet med de avfallskategorier som föreslås av ESRS. Samma uppdelning är inte tillgänglig för historisk data. Uppgifter från tidigare år finns i vår årsredovisning från 2023 på Scantias webbplats.

2) Uppgifterna om avfall omfattar Scantias hela verksamhet, inbegripet industriella anläggningar, FoU och kommersiellt nätverk.

3) Dessutom finns det i tabellen ytterligare uppgifter om avfall som inte återvinns, enligt information som mätts för Scantias mål och som omfattar den industriella verksamheten.

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Bakgrund

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852¹ från den 18 juni 2020 (hädanefter kallad taxonomiförordningen eller taxonomin) inrättades som ett gemensamt ramverk enligt vilket företag kan klassificera ekonomisk verksamhet som miljömässigt hållbar och externt redovisa andelen hållbar omsättning och utgifter. Syftet är att informera investerare och marknaden om vilka företag som bidrar till omställningen till en ekonomi i enlighet med EU:s mål och att möjliggöra riktade investeringar i syfte att uppfylla Parisavtalet. Transportbranschen är en av de branscher som behöver ställa om. Scania är dedikerad till den omställning som behöver ske i transportbranschen och transportekosystemet. Målen ligger i linje med Scantias syfte och strategi att leda omställningen mot ett hållbart transportsystem.

Till hållbar ekonomisk verksamhet räknas sådant som väsentligen bidrar till uppfyllandet av minst ett av taxonomiförordningens definierade miljömål. Miljömålen rör områdena begränsning av klimatförändringar, anpassning till klimatförändringar, hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser, omställning till en cirkulär ekonomi, förebyggande och begränsning av miljöföroreningar samt skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem. EU-kommissionen har utvecklat kriterier för att avgöra

om en ekonomisk verksamhet kan klassificeras som miljömässigt hållbar. Scantias bedömning är gjord utifrån kriterierna i bilagorna till den delegerade akt som behandlar samtliga miljömål, liksom definitionerna som anges i den delegerade akten till artikel 8 om redovisning. Ett av de viktigaste kriterierna för Scania gäller mängden avgasutsläpp direkt från fordonen (tailpipe emissions).

Definitioner

Verksamhet som omfattas av taxonomin är sådan verksamhet som beskrivs i de delegerade akterna och för vilka tekniska granskningskriterier för ett av de sex miljömålen finns tillgängliga. All övrig ekonomisk verksamhet klassas som verksamhet som inte omfattas av taxonomin.

Taxonomiförenlig verksamhet är sådan verksamhet som för ett eller flera av miljömålen definierade i taxonomin uppfyller de tekniska granskningskriterierna, kriterierna för minimiskyddsåtgärder exempelvis vad gäller mänskliga rättigheter och sociala och arbetsrelaterade standarder samt principen om att inte orsaka betydande skada (hädanefter kallat DNSH, Do No Significant Harm).

Taxonomin för Scania

För räkenskapsåret 2024 redovisar Scaniakoncernen för samtliga miljömål i enlighet med taxonomiförordningen: begränsning av klimatförändringar, anpassning till

klimatförändringar, hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser, omställning till en cirkulär ekonomi, förebyggande och begränsning av miljöföroreningar samt skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem.

Scania har tagit viktiga steg mot elektrifiering och investerat i projekt och partnerskap som möjliggör elektrifiering av ekosystemet för tunga transporter. Nyckeltalen visar hur väl Scantias verksamhet är förenlig med taxonomins kriterier för hållbar verksamhet. Elektrifieringsprocessen kräver omfattande investeringar i utbyggnad av laddinfrastruktur och stöd från beslutsfattare som möjliggör för företag och branscher att snabbt ställa om till koldioxidsnål teknik.

För tunga transporter styr taxonomin investeringarna främst mot helt eldrivna fordon, vilket innebär att inga investeringar eller intäkter från hybrider eller förnybart bränsle ingår i nyckeltalen för taxonomiförenlighet. Scantias egen strategi för hållbara transporter är bredare och värdesätter såväl biobränsle som elektrifiering som medel för att styra marknaden bort från fossilbränsle.

[Läs mer på sidorna 32–37 →](#)

EU-taxonomin innehåller formuleringar och termer där det råder viss osäkerhet beträffande tolkningen och som kan leda till förändringar av redovisningen framöver om

osäkerhetsmomenten i efterhand tydliggörs av EU. Det finns en risk att de redovisade nyckeltalen måste bedömas annorlunda i framtida rapporter. Scaniakoncernens tolkning presenteras i följande avsnitt.

Redovisningsprinciper

Ekonomisk verksamhet som omfattas av taxonomin

Scantias ekonomiska verksamheter (utveckling, produktion och försäljning av lastbilar, bussar och tjänster) har bedömts utifrån Scantias roll som fordonstillverkare under NACE/SNI²-kod 29.1. Taxonomin omfattar sådan verksamhet som väsentligen bidrar till miljömålen, antingen (1) ekonomisk verksamhet som ger ett eget bidrag, exempelvis en ekonomisk verksamhet som bedrivs på ett miljömässigt hållbart sätt eller (2) ekonomisk verksamhet som med sina produkter eller tjänster möjliggör ett väsentligt bidrag inom andra verksamheter, exempelvis tillverkning av komponenter som förbättrar miljöprestandan för en annan verksamhet. Till taxonomiförordningen finns därför bilagor som kopplar ekonomisk verksamhet, baserat på NACE/SNI-koder, till vart och ett av miljömålen som anges i taxonomin.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/852 av den 18 juni 2020 om inrättande av en ram för att underlätta hållbara investeringar och om ändring av förordning (EU) 2019/2088.
² NACE är förkortning för europeiska gemenskapens statistiska nomenklatur över ekonomiska verksamheter och används för att klassificera företag inom EU utifrån ekonomisk verksamhet. SNI, svensk näringsgrensindelning, är den svenska motsvarigheten.

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

I Scantias affärsmodell ingår tillverkning och försäljning av nya och begagnade fordon samt tjänster i form av underhåll och reparationer, inklusive tillverkning av originaldelar. När det gäller miljömålet ”begränsning av klimatförändringar” som finns i bilaga I till EU-taxonomin, faller Scantias aktiviteter under den ekonomiska verksamheten ”3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik”. Ekonomisk verksamhet där Scania inte agerar tillverkare, utan istället är leverantör av komponenter och delar, omfattas inte av taxonomin. Därför har Scania inga ekonomiska verksamheter som klassificeras under aktivitet 3.18 – tillverkning av fordons- och mobilitetskomponenter.” De begagnade fordon som omfattas är fordon tillverkade av Scania som säljs främst till tredje part.

Vid analysen av ekonomisk aktivitet inom ramen för EU-taxonomin identifierades inga aktiviteter för Scania som specifikt motsvarar något av de övriga fem miljömålen. Den dynamiska utvecklingen av reglerna i EU-taxonomin kan dock leda till framtida modifieringar av den ekonomiska verksamheten.

Bedömning av taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet

Väsentligt bidrag

Kriterierna, som anges i bilaga I till taxonomiförordningen, för vad som är väsentligt bidrag inom verksamhet 3.3 utgår från respektive fordonskategori och därtill hörande koldioxidutsläpp och framdrivningsteknik. För Scaniakoncernen

uppfyller alla egenproducerade, helelektriska fordon kriterierna för väsentligt bidrag enligt de tekniska granskningskriterierna i taxonomiförordningen. Det innebär att räkenskapsårets ekonomiska verksamhet i relation till batteriefordon uppfyller kriterierna för väsentligt bidrag till miljömålet ”begränsning av klimatförändringar”.

Orsaka inte betydande skada (DNSH)

Scania ingår i TRATON GROUP, och en gemensam DNSH-analys har samordnats och gjorts för alla parter i koncernen, med fokus på de anläggningar som är relevanta för DNSH-kriterierna. Därför utvärderades produktions-, komponent- samt forsknings- och utvecklingsanläggningar kopplade till fordon som uppfyller kriterierna för väsentligt bidrag i dag eller kommer att göra det inom fem år. De flesta av anläggningarna är belägna i EU eller Sydamerika. Det råder osäkerhet om tolkningen av taxonomiförordningens DNSH-kriterier, vilka i viss utsträckning går längre än kraven som är tillämpliga för den fortlöpande affärsverksamheten. Dessutom uppstår särskilda utmaningar när taxonomin ska tillämpas utanför EU, eftersom lagkraven där kan vara annorlunda.

DNSH-kriterierna har analyserats utifrån de regler som år 2024 ska tillämpas i EU för den löpande dagliga verksamheten samt interna policyer och processer. För platser utanför EU användes landsspecifika regler och interna processer. Samtliga Scantias produktionsanläggningar,

inbegripet forskning och utveckling, omfattas av Scantias miljöledningssystem och är certifierade i enlighet med ISO 14001.

Alla anläggningar har också de tillstånd som krävs enligt nationell lagstiftning. Utöver dessa lag- och tillståndskrav kan verksamheten omfattas av lokala krav och regelverk.

Med undantag för DNSH-kriteriet för förebyggande och minskning av miljöföroreningar var analysen positiv för de nio Scaniaanläggningar som ingick i analysen: Södertälje, Oskarshamn, Luleå, Angers, Zwolle, Meppel, Słupsk, São Bernardo och Tucumán.

Scaniakoncernens analys av DNSH-kriterierna har gjorts som en del av den gemensamma analysen i TRATON GROUP och presenteras i detalj nedan.

Anpassning till klimatförändringar

En risk- och sårbarhetsbedömning har gjorts för att avgöra vilka anläggningar som kan påverkas av fysiska klimatrisker. De identifierade fysiska klimatriskerna bedömdes utifrån de relevanta tillgångarnas livslängd i förhållande till ekonomisk verksamhet 3.3. Den klimatbaserade DNSH-bedömningen utgick från Shared Socioeconomic Pathway (SSP)-8.5 i den sjätte utvärderingsrapporten från IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change)³ – scenariot med högst koldioxidkoncentration, fram till år 2050. Dessutom genomfördes riskspecifika analyser med hjälp av

ytterligare datakällor som var baserade på de exakta platserna. Identifierade hot kontrollerades med avseende på relevans för den lokala miljön. Vid behov utarbetades nödvändiga åtgärder för att minska risken.

På flera platser har förebyggande åtgärder identifierats, exempelvis brandstationer på plats vid anläggningarna eller översvämningssbarriärer till skydd för infrastrukturen.

Hållbar användning och skydd av vatten och marina resurser

För att analysera efterlevnaden av DNSH-kriterierna användes miljökonsekvensbedömningar, ISO 14001-certifikat, lokal lagstiftning, interna policyer och processer samt andra externa datakällor. I syfte att uppnå en god vattenkvalitet och ekologisk status identifierades och analyserades risker för skador på miljön kopplade till vattenkvalitet och vattenbrist. På platser med vattenbrist vidtas åtgärder i form av exempelvis lokala reningsverk.

Omställning till en cirkulär ekonomi

Omställningen till en cirkulär ekonomi är ett av Scantias strategiska fokusområden med inverkan på såväl inköp som produktutveckling, produktion och affärsutveckling. I interna processer och rutiner som stöder omställningen till en cirkulär ekonomi ingår de specifika krav som finns i

³ Mellanstatliga panelen för klimatförändringar (IPCC) är FN:s organ för att bedöma vetenskapen relaterad till den globala uppvärmningen.

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

taxonomin gällande cirkulär ekonomi. Under 2024 har Scania fortsatt arbeta tillsammans med våra leverantörer och andra för att få en djupare förståelse för möjligheterna med en cirkulär strategi i de olika delarna av vår värdekedja. Här ingår att utforska nya affärsmodeller, öka livslängden för våra produkter, optimera resurs- och energianvändningen och bibehålla produktvärdet så långt detta är möjligt.

Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar

För att betraktas som miljömässigt hållbar kan en ekonomisk verksamhet inte leda till en betydande ökning av luft-, vatten- eller markföroreningar jämfört med nivåerna innan verksamheten inleddes. Fordonsindustrin är redan på det hela taget extremt reglerad. Detta återspeglas bland annat i den allmänt tillgängliga Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Scania har implementerat godkännande- och kontrollprocesser som är utformade för att säkerställa efterlevnad av de rättsliga krav och interna regelverk som gäller för den löpande affärsverksamheten. I detta sammanhang tar vi upp användningen av ersättningsämnen i våra analyser och bedömningar.

Europeiska kommissionen förändrade DNSH-kriterierna i EU-taxonomin i juli 2023. Det råder osäkerhet beträffande hur de förändrade kraven för interna ersättningstestprocesser för ämnen som inger mycket stora betänkligheter (SVHC) ska påverka redovisningsperioden 2024.

I och med införandet av kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/2485 från den 27 juni 2023 ändrades bland annat DNSH-kriteriet för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar, vilket innebar att de tekniska bedömningskriterierna i EU-taxonomin utökades. Följaktligen går EU-taxonomin längre än de befintliga ämnesförbud och -begränsningarna och föreskriver att användningen av andra ämnen, som i nuläget inte begränsas av EU:s ämnesförordningar (ämnen på EU:s REACH-kandidatlista och andra ämnen som inger betänkligheter), endast är godtagbar om det finns dokumenterat och är säkerställt att inga lämpliga ersättningsämnen är tillgängliga på marknaden och användningen av dessa ämnen sker under kontrollerade former. Det finns således också utrymme för tolkning kring kravbildningen kring dokumentation hur man ska testa för utbytbarhet. De tillagda kraven har således tillfört ytterligare en nivå av komplexitet i EU-taxonomin.

Scania har redan utarbetat specifikationer och processer som på en generell nivå föreskriver att ämnen som inger mycket stora betänkligheter måste undvikas och ersättas. Baserat på detta, och i syfte att bedöma utbytbarheten för ämnen som inger särskilt stora betänkligheter, väger vi i våra analyser in produktionsprocessmaterial och fordonsrelaterade komponenter för samtliga helelektriska fordon, med avseende på de ämnen som de innehåller, samt leverantörerna av dessa. Våra nuvarande processer baseras på att våra leverantörer lever upp till vår uppförandekod för leverantörer och dess uppdateringar.

På grund av den omfattande förändringen av EU-taxonomin och tillhörande allvarliga effekter på våra processer och system, kan vi i nuläget inte helt och hållet utgå från att våra processer innefattar alla övriga ämnen som inger betänkligheter. Som ett resultat är det därav inte möjligt att redovisa taxonomiförenlig försäljning, kapitalutgifter och rörelsekostnader för räkenskapsåret 2024.

Skydd och återställande av biologisk mångfald och ekosystem

Relevanta områden har identifierats med hjälp av olika informationskällor (däribland

Natura 2000⁴-områden och miljökonsekvensbedömningar) för att kontrollera efterlevnaden av kraven för biologisk mångfald och ekosystem. På platser där biologiskt känsliga områden finns nära anläggningar har en bedömning gjorts av aktuella risker och påverkan på området. Vid behov vidtas kompenserande eller korrigerande åtgärder i form av exempelvis program för plantering av träd, för att säkerställa att verksamheten inte ger någon betydande påverkan på bevarandemålen för det skyddade området.

Minimiskyddsåtgärder

Kriterierna för minimiskyddsåtgärder kräver efterlevnad av OECD:s⁵ riktlinjer för multinationella företag och FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, inklusive de grundläggande principerna och rättigheterna i de åtta kärnkonventionerna i Internationella arbetsorganisationens (ILO) deklARATION om grundläggande principer och rättigheter i arbetet, samt de vägledande principerna enligt FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. En gemensam analys har gjorts inom TRATON GROUP baserat på rekommendationerna om minimiskyddsåtgärder från EU:s plattform för hållbar finansiering (PSF)⁶ från oktober 2022.

⁴ Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden, vilket omfattar Europas mest värdefulla och hotade arter och livsmiljöer.

⁵ OECD står för Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling.

⁶ Plattformen för hållbar finansiering (PSF) är en rådgivande nämnd, bestående av experter. Dess främsta uppgift är att ge EU-kommissionen råd om vidareutveckling av taxonomiförordningens regelverk. I oktober 2022 publicerade PSF sin slutliga rapport om hur företag ska tolka och genomföra minimiskyddsåtgärder, OECD:s riktlinjer och vederbörlig aktsamhet (due diligence) avseende mänskliga rättigheter i enlighet med taxonomiförordningen.

SCANIAS INFORMATION OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING

Scanias processer, kontrollfunktioner och efterlevnadsåtgärder inom följande fyra kärnområden analyserades:

- Mänskliga rättigheter inklusive arbetsrätt
- Korruption/mutor
- Beskattning
- Rättvis konkurrens

Scanias bolagsstyrning, efterlevnadsprogram och ramverk för mänskliga rättigheter utgör grunden för arbetet med minimiskyddsåtgärder. Scaniakoncernen ska respektera mänskliga rättigheter i den egna verksamheten och i värdekedjan i enlighet med FN:s vägledande principer om företagande och mänskliga rättigheter, ILO:s kärnkonventioner och FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna. Scanias policy för mänskliga rättigheter kompletteras av relaterade policyer som anställningspolicyn, uppförandekoden och uppförandekoden för leverantörer.

Scanias riskbaserade efterlevnadsprogram används globalt. Syftet med Scanias affärsetik- och efterlevnadsinitiativ är att identifiera, förebygga, upptäcka och agera på de efterlevnadsrisker som kan uppstå i verksamheten runtom i världen. De viktigaste områdena för

koncernens funktion för regelefterlevnad (Group Compliance) är korruption, pengatvätt, antitrust/konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter. Kommunikation och medarbetarutbildning är viktiga verktyg i Scanias förebyggande arbete med efterlevnad och mänskliga rättigheter på alla nivåer i organisationen.

Tillsammans med Volkswagens övriga märken har Scania skapat ett hanteringssystem för vederbörlig aktsamhet (due diligence) vid inköp av råvaror. Metodiken bygger på OECD:s riktlinjer och består av hanteringssystem, riskidentifiering, uppföljning, riskhantering och kommunikation.

[Läs mer på sidan 56 →](#)

Scania bedriver insatser på området mänskliga rättigheter genom den upptättade färdplanen för mänskliga rättigheter, som är organiserat kring följande tre pelare: "commit" – upprätta tydliga handlingsplaner för att förbättra policyer och riktlinjer, "know" – säkerställa att mänskliga rättigheter är ett av underlagen vid beslutsfattande och "show" – förbättra Scanias förmåga att ta emot klagomål, åtgärda problem och kommunicera, med målet att öka transparensen i frågor som rör mänskliga rättigheter. Scanias styrkommitté för mänskliga rättigheter övervakar ramverket och

rapporterar om framsteg och utmaningar till Scanias hållbarhetsråd (SSB, Scania Sustainability Board) och till Tratons kommitté för mänskliga rättigheter (Traton Human Rights Committee). Bland framstegen under 2024 kan nämnas integrering av mänskliga rättigheter i Scanias riskprocesser och lansering av en uppdaterad policy för mänskliga rättigheter vilken ger mer omfattande riktlinjer för integrering av mänskliga rättigheter i beslutsfattandet.

Risker i fråga om mänskliga rättigheter och efterlevnad ingår också i Scanias allmänna process för riskhantering.

[Läs mer om mänskliga rättigheter på sidan 25 →](#)

Ett annat viktigt verktyg är Scanias koncerngemensamma visseblåsarsystem. Såväl interna som externa visseblåsarkanalerna finns tillgängliga för att rapportera misstänkta etiska överträdelser som begås av Scaniamedarbetare. Det finns även rutiner för interna utredningar. Kontrollen sker genom olika aktiviteter, exempelvis interna granskningar. Läs mer på sidan 89. Tillsammans säkerställer Scanias bolagsstyrning, efterlevnadsprogrammet och ramverket för mänskliga rättigheter att kraven om minimiskyddsåtgärder uppfylls.

[Läs mer om Scanias sätt att hantera mänskliga rättigheter och affärsetik på sidorna 58–61 →](#)

Metoder för att definiera och beräkna nyckeltal för taxonomin

Nyckeltalen för räkenskapsåret 2024 inkluderar taxonomiförenlig omsättning (intäkter), kapitalutgifter (capex) och rörelsekostnader (opex). Nyckeltalen är definierade i enlighet med bilaga I till den delegerade akten baserad på artikel 8 i taxonomiförordningen. Endast transaktioner med tredje part har beaktats. Omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna är uteslutande kopplade till miljömålet "begränsning av klimatförändringar".

För att fastställa procentsatserna är omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna, som omfattas av taxonomin eller är taxonomiförenliga, alla angivna i relation till den totala omsättningen, kapitalutgifterna och rörelsekostnaderna enligt taxonomin. För räkenskapsåret 2024 redovisar Scania dock inga nyckeltal för taxonomiförenlighet. Mer information finns i kapitlet "Förebyggande och begränsning av miljöförändringar" på sidan 74.

De tabeller som krävs enligt EU:s taxonomiförordning visas i slutet av kapitlet.



**SCANIAS INFORMATION
OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING**

Omsättning

| | Omsättning | | Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar" | | Överensstämmelse med DNSHKriterier | Överensstämmelse med minimiskyddsåtgärder | Taxonomiförenlig omsättning | |
|---|----------------|-----------------|---|-----------------|------------------------------------|---|-----------------------------|-----------------|
| | MSEK | % ¹⁾ | MSEK | % ¹⁾ | Ja/Nej | Ja/Nej | MSEK | % ¹⁾ |
| A. Verksamhet som omfattas av taxonomin | | | | | | | | |
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | 200 195 | 92,6 | 1 031 | 0,5 | Nej | Ja | 0 | 0,0 |
| B. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin | 15 933 | 7,4 | | | | | | |
| Summa (A + B) | 216 129 | 100 | | | | | | |

1) Procentsatsen baserad på total omsättning enligt taxonomin

Omsättningen beräknas baserat på intäkterna som redovisas i koncernredovisningen (vilket inkluderar intäkter från IFRS 15 och IFRS 16) för perioden 1 januari till 31 december 2024 (nämnaren), vilket för räkenskapsåret 2024 var MSEK 216 129 (205 066) (not 4).

Omsättning som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3.3 uppgick till MSEK 200 195 (189 896) av denna totalsumma, motsvarande 92,6 procent (92,6 procent) av intäkterna klassade som omsättning som omfattas av taxonomin. Här ingår framför allt intäkter från försäljning och leasing av nya och begagnade fordon som tillverkats internt, liksom intäkter från originaldelar och verkstadstjänster. Däremot ingår inte intäkter från försäljning av fordon som inte tillverkas internt eller intäkter från posten "Drivlinelösningar och reservdelsleveranser".

Med hänsyn tagen till de tekniska granskningskriterierna, DNSH-analysen och minimiskyddsåtgärderna uppgår den taxonomiförenliga omsättningen under 2024 till noll MSEK.

Förändringen i taxonomiförenlig omsättning beror främst på det faktum att det inte längre gick att påvisa DNSH-kriteriet för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar.

Mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar" – sidan 74 →

Kapitalutgifter (CAPEX)

| | Kapitalutgifter (CAPEX) | | Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar" | | Överensstämmelse med DNSHKriterier | Överensstämmelse med minimiskyddsåtgärder | Taxonomiförenliga kapitalutgifter | |
|---|-------------------------|-----------------|---|-----------------|------------------------------------|---|-----------------------------------|-----------------|
| | MSEK | % ¹⁾ | MSEK | % ¹⁾ | Ja/Nej | Ja/Nej | MSEK | % ¹⁾ |
| A. Verksamhet som omfattas av taxonomin | | | | | | | | |
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | 25 105 | 98,6 | 3 689 | 14,5 | Nej | Ja | 0 | 0,0 |
| B. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin | 358 | 1,4 | | | | | | |
| Summa (A + B) | 25 464 | 100 | | | | | | |

1) Procentsatsen baserad på totala kapitalutgifter enligt taxonomin

Kapitalutgifter (CAPEX) baseras på nyanskaffningar av immateriella anläggningstillgångar, materiella anläggningstillgångar och leasade tillgångar (not 10) samt företagsförvärv som ingår i koncernredovisningen per den 31 december 2024, och uppgick till MSEK 25 464 (21 826). Nyttillkommen goodwill inkluderas inte i nämnaren.

Kapitalutgifter som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3,3 uppgick till MSEK 25 105 (21 342) av denna totalsumma, eller 98,6 procent (97,8 procent) av Scantias totala kapitalutgifter som omfattas av taxonomin. Här ingår framför allt kapitalutgifter direkt kopplade till omsättningsverksamheter som omfattas av taxonomin. Kapitalutgifter hänförliga till fordon som inte tillverkats av Scania samt verksamhet inom Power Solutions och reservdelsleveranser omfattas inte av taxonomin.

Med hänsyn tagen till de tekniska granskningskriterierna, DNSH-analysen och minimiskyddsåtgärderna uppgår de taxonomiförenliga kapitalutgifterna till MSEK noll under 2024.

Precis som för intäkterna beror förändringen i taxonomiförenliga kapitalutgifter på att det inte längre gick att påvisa DNSH-kriteriet för förebyggande och minskning av miljöföroreningar.

Mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar" – sidan 74 →



**SCANIAS INFORMATION
OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING**

Rörelsekostnader (OPEX)

| | Rörelsekostnader (OPEX) | | Väsentligt bidrag till miljömålet "begränsning av klimatförändringar" | | Överenss- | Överensstäm- | Taxonomiförenliga rörelseutgifter (OPEX) | |
|---|-------------------------|-----------------|---|-----------------|-----------------------------|---------------------------------|--|-----------------|
| | MSEK | % ¹⁾ | MSEK | % ¹⁾ | tämmelse med DNSH-kriterier | melse med minimiskydd-såtgärder | MSEK | % ¹⁾ |
| | | | | | Ja/Nej | Ja/Nej | | |
| 2024 | | | | | | | | |
| A. Verksamhet som omfattas av taxonomin | | | | | | | | |
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | 13 294 | 97,5 | 1 534 | 11,2 | Nej | Ja | 0 | 0,0 |
| B. Verksamhet som inte omfattas av taxonomin | 344 | 2,5 | | | | | | |
| Summa (A + B) | 13 638 | 100 | | | | | | |

1) Procentsatsen refererar till totala rörelsekostnader enligt taxonomin

Rörelsekostnaderna baseras på icke aktiverade kostnader för forskning och utveckling enligt koncernredovisningen per den 31 december 2024 (se sidan 115) och består av primära forsknings- och utvecklingskostnader minus aktiverade utvecklingskostnader. Utöver detta ingår följande i beräkningen av nyckeltalet:

- underhållsutgifter för ägda eller leasade fastigheter och andra tillgångar samt
- utgifter för kortsiktig leasing (upp till 12 månader) som inte tagits upp som nyttjanderättstillgångar i balansräkningen.

Scanias totala rörelsekostnader enligt taxonomin uppgick till MSEK 13 638 (13 928).

Rörelsekostnader som omfattas av taxonomins ekonomiska verksamhet 3,3 uppgick till MSEK 13 294 (13 381) av denna totalsumma, motsvarande 97,5 procent (96,1 procent) av Scanias rörelsekostnader som omfattas av taxonomin. Precis som för kapitalutgifter ingår här endast rörelsekostnader direkt kopplade till taxonomiförenlig ekonomisk verksamhet.

Rörelsekostnader hänförliga till ekonomisk verksamhet som inte omfattas av taxonomin, såsom Power Solutions och reservdelsleveranser, ingår därför inte i nämnaren.

Med hänsyn tagen till de tekniska granskningskriterierna, DNSH-analysen och minimiskyddsåtgärderna uppgår de taxonomiförenliga rörelsekostnaderna till MSEK noll under 2024.

Förändringen i taxonomiförenliga rörelsekostnader beror på att det inte längre gick att påvisa DNSH-kriteriet för förebyggande och begränsning av miljöföroreningar (mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar").

Kapitalutgiftsplan

På grund av de långtgående process- och systemrelaterade förändringar som skulle krävas för att vi i framtiden skulle kunna påvisa DNSH-kriteriet för förebyggande och minskning av miljöföroreningar, tillämpar vi försiktighetsprincipen och redovisar därmed ingen kapitalutgiftsplan i tillägg till nyckeltalen för taxonomiförenlighet (mer information finns i avsnittet "Förebyggande och begränsning av miljöföroreningar" – sidan 74).

Grön obligation

Under 2022 gav Scania ut en grön obligation om totalt MSEK 3 000. Kapitalet skulle användas för ytterligare investeringar i utvecklingen av batterielfordon. Hela beloppet har nyttjats under räkenskapsåren 2022 och 2023. Det innebär att det för 2024 inte längre krävs att Scania presenterar justerade nyckeltal för taxonomin på grund av att det finns en grön obligation. För mer information om allokering av gröna obligationer och justerade nyckeltal för tidigare år, se årsredovisningen för 2023.

Kärnenergi- och fossilgasrelaterade verksamheter

Scaniakoncernen bedriver ingen ekonomisk verksamhet på områdena kärnenergi och fossilgas. I enlighet med Esmas och EU-kommissionens krav presenterar vi en tabell nedan:

| Kärnenergirelaterade verksamheter | |
|--|----|
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot forskning, utveckling, demonstration och utbyggnad av innovativa elproduktionsanläggningar som producerar energi från kärnenergiprocesser med minimalt avfall från bränslecykeln. | NO |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande och säker drift av nya kärntekniska anläggningar för produktion av el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion, samt för säkerhetsuppgäraderingar av dessa, med hjälp av bästa tillgängliga teknik. | NO |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot säker drift av befintliga kärntekniska anläggningar som producerar el eller processvärme, inbegripet för fjärrvärme eller industriella processer, såsom vätgasproduktion från kärnenergi, samt säkerhetsuppgäraderingar av dessa. | NO |
| Fossilgasrelaterade verksamheter | |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande eller drift av elproduktionsanläggningar som producerar el med hjälp av fossila gasformiga bränslen. | NO |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av anläggningar för kombinerad produktion av värme/kyla och el med hjälp av fossila gasformiga bränslen. | NO |
| Företaget utför, finansierar eller är exponerat mot uppförande, renovering och drift av värmeproduktionsanläggningar som producerar värme/kyla med hjälp av fossila gasformiga bränslen. | NO |



**SCANIAS INFORMATION
OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING**

Omsättning

| Räkenskapsåret 2024 ¹⁾ | År | | Kriterier för väsentligt bidrag ¹⁾ | | | | | | | DNSH-kriterier (Do No Significant Harm, orsaka inte betydande skada) | | | | | | | Taxonomiförenlig andel av (A.1) eller möjliggörande (A.2) Omsättning, år 2023 ¹⁸⁾ | | | Kategori möjliggörande verksamhet ¹⁹⁾ | Kategori omställningsverksamhet ²⁰⁾ |
|--|-------------------|--------------------------|---|---|--|--|-------------------------------|--------------------------------|---|--|---|---|--------------------------------|---------------------------------|---|-----------------------------------|--|----------|---|--|--|
| | Kod ²⁾ | Omsättning ³⁾ | Andel av omsättning år 2024 ⁴⁾ | Begränsning av klimatförändring ⁵⁾ | Anpassning till klimatförändring ⁶⁾ | Vatten och marina resurser ⁷⁾ | Miljöförorening ⁸⁾ | Cirkulär ekonomi ⁹⁾ | Biologisk mångfald och ekosystem ¹⁰⁾ | Begränsning av klimatförändring ¹¹⁾ | Anpassning till klimatförändring ¹²⁾ | Vatten och marina resurser ¹³⁾ | Miljöförorening ¹⁴⁾ | Cirkulär ekonomi ¹⁵⁾ | Biologisk mångfald och ekosystem ¹⁶⁾ | Minimiskyddsåtgärd ¹⁷⁾ | % | E | T | | |
| | SEK million | | % | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | % | E | T | | | |
| A. VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | CCM 3.3 | 0 | 0,0 | Y | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | Y | Y | Y | N | Y | Y | Y | 0,4 | E | – | | |
| Omsättning, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1) | | 0 | 0,0 | | | | | | | Y | Y | Y | N | Y | Y | Y | 0,4 | | | | |
| varav möjliggörande verksamhet | | 0 | 0,0 | | | | | | | Y | Y | Y | N | Y | Y | Y | 0,4 | E | | | |
| varav omställningsverksamhet | | – | – | | | | | | | N | N | N | N | N | N | N | – | | | | |
| A.2 Icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | | | | | | | | | | | | |
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | CCM 3.3 | 200 195 | 92,6 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 92,2 | | | | |
| Omsättning, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2) | | 200 195 | 92,6 | 92,6 | | | | | | | | | | | | | 92,2 | | | | |
| A Omsättning, verksamhet som omfattas av taxonomin (A1+A2) | | 200 195 | 92,6 | 92,6 | | | | | | | | | | | | | 92,6 | | | | |
| B. VERKSAMHET SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Omsättning, verksamhet som inte omfattas av taxonomin | | 15 933 | 7,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summa (A + B) | | 216 129 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1) Förkortningar som används i tabellen: CCM: Climate Change Mitigation (begränsning av klimatförändringar), Y: Yes (ja), N: No (nej) N/EL: Not eligible (omfattas inte), E: Enabling activity (möjliggörande verksamhet), T: Transitional activity (omställningsverksamhet), EL: Eligible (omfattas).



**SCANIAS INFORMATION
OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING**

Kapitalutgifter (CAPEX)

| Räkenskapsåret 2024 ¹⁾ | År | Kriterier för väsentligt bidrag ¹⁾ | | | | | | | | DNSH-kriterier (Do No Significant Harm, orsaka inte betydande skada) | | | | | | | | Taxonomiförenlig andel av (A.1) eller möjliggörande (A.2) kapitalutgifter, år 2023 ¹⁸⁾ | Kategori möjliggörande verksamhet ¹⁹⁾ | Kategori omställningsverksamhet ²⁰⁾ |
|---|---------|---|---------------------------------------|--|---|--|--|-------------------------------|--------------------------------|--|--|---|---|--------------------------------|---------------------------------|---|-----------------------------------|---|--|--|
| | | Kod ²⁾ | Kapitalutgifter (CAPEX) ³⁾ | Andel av kapitalutgifter år 2024 ⁴⁾ | Begränsning av klimatförändring ⁵⁾ | Anpassning till klimatförändring ⁶⁾ | Vatten och marina resurser ⁷⁾ | Miljöförorening ⁸⁾ | Cirkulär ekonomi ⁹⁾ | Biologisk mångfald och ekosystem ¹⁰⁾ | Begränsning av klimatförändring ¹¹⁾ | Anpassning till klimatförändring ¹²⁾ | Vatten och marina resurser ¹³⁾ | Miljöförorening ¹⁴⁾ | Cirkulär ekonomi ¹⁵⁾ | Biologisk mångfald och ekosystem ¹⁶⁾ | Minimiskyddsåtgärd ¹⁷⁾ | | | |
| | | SEK million | % | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | % | E | T | |
| A. VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | CCM 3.3 | 0 | 0,0 | Y | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | Y | Y | Y | N | Y | Y | Y | 16,6 | E | – | |
| Kapitalutgifter, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1) | | 0 | 0,0 | | | | | | | Y | Y | Y | N | Y | Y | Y | 16,6 | | | |
| varav möjliggörande verksamhet | | 0 | 0,0 | | | | | | | Y | Y | Y | N | Y | Y | Y | 16,6 | E | | |
| varav omställningsverksamhet | | – | – | | | | | | | N | N | N | N | N | N | N | – | | | |
| A.2 Icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | | | | | | | | | | | |
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | CCM 3.3 | 25 105 | 98,6 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 81,2 | | | |
| Kapitalutgifter, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2) | | 25 105 | 98,6 | 98,6 | | | | | | | | | | | | | 81,2 | | | |
| A Kapitalutgifter, verksamhet som omfattas av taxonomin (A1+A2) | | 25 105 | 98,6 | 98,6 | | | | | | | | | | | | | 97,8 | | | |
| B. VERKSAMHET SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kapitalutgifter, verksamhet som inte omfattas av taxonomin | | 358 | 1,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summa (A + B) | | 25 464 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1) Förkortningar som används i tabellen: CCM: Climate Change Mitigation (begränsning av klimatförändringar), Y: Yes (ja), N: No (nej) N/EL: Not eligible (omfattas inte), E: Enabling activity (möjliggörande verksamhet), T: Transitional activity (omställningsverksamhet), EL: Eligible (omfattas).



**SCANIAS INFORMATION
OM EU:S TAXONOMIFÖRORDNING**

Rörelsekostnader (OPEX)

| Räkenskapsåret 2024 ¹⁾ | | År | | Kriterier för väsentligt bidrag ¹⁾ | | | | | | DNSH-kriterier (Do No Significant Harm, orsaka inte betydande skada) | | | | | | | Taxonomiförenlig andel av (A.1) eller möjliggörande (A.2) | | |
|--|-------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|---|--|--|---------------------------------|--------------------------------|---|--|---|---|----------------------------------|---------------------------------|---|-----------------------------------|---|--|--|
| Ekonomisk verksamhet ¹⁾ | Kod ²⁾ | Rörelsekostnader (OPEX) ³⁾ | Andel av OPEX år 2024 ⁴⁾ | Begränsning av klimatförändring ⁵⁾ | Anpassning till klimatförändring ⁶⁾ | Vatten och marina resurser ⁷⁾ | Miljöförörorening ⁸⁾ | Cirkulär ekonomi ⁹⁾ | Biologisk mångfald och ekosystem ¹⁰⁾ | Begränsning av klimatförändring ¹¹⁾ | Anpassning till klimatförändring ¹²⁾ | Vatten och marina resurser ¹³⁾ | Miljöförörorening ¹⁴⁾ | Cirkulär ekonomi ¹⁵⁾ | Biologisk mångfald och ekosystem ¹⁶⁾ | Minimiskyddsåtgärd ¹⁷⁾ | Rörelsekostnader (OPEX), år 2023 ¹⁸⁾ | Kategori möjliggörande verksamhet ¹⁹⁾ | Kategori omställningsverksamhet ²⁰⁾ |
| | | SEK million | % | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y;N;N/EL | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | Y/N | % | E | T |
| A. VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A.1 Miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | CCM 3.3 | 0 | 0,0 | Y | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | Y | Y | Y | N | Y | Y | Y | 13,8 | E | – |
| Rörelsekostnader, miljömässigt hållbar verksamhet (taxonomiförenlig) (A.1) | | 0 | 0,0 | | | | | | | Y | Y | Y | N | Y | Y | Y | 13,8 | | |
| varav möjliggörande verksamhet | | 0 | 0,0 | | | | | | | Y | Y | Y | N | Y | Y | Y | 13,8 | E | |
| varav omställningsverksamhet | | – | – | | | | | | | N | N | N | N | N | N | N | – | | |
| A.2 Icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | EL; N/EL | | | | | | | | | | |
| 3.3 Tillverkning av koldioxidsnål transportteknik | CCM 3.3 | 13 294 | 97,5 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 82,3 | | |
| Rörelsekostnader, icke miljömässigt hållbar verksamhet som omfattas av taxonomin (icke taxonomiförenlig verksamhet) (A.2) | | 13 294 | 97,5 | 97,5 | | | | | | | | | | | | | 82,3 | | |
| A Rörelsekostnader, verksamhet som omfattas av taxonomin (A1+A2) | | 13 294 | 97,5 | 97,5 | | | | | | | | | | | | | 96,1 | | |
| B. VERKSAMHET SOM INTE OMFATTAS AV TAXONOMIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rörelsekostnader, verksamhet som inte omfattas av taxonomin | | 344 | 2,5 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Summa (A + B) | | 13 638 | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | |

1) Förkortningar som används i tabellen: CCM: Climate Change Mitigation (begränsning av klimatförändringar), Y: Yes (ja), N: No (nej) N/EL: Not eligible (omfattas inte), E: Enabling activity (möjliggörande verksamhet), T: Transitional activity (omställningsverksamhet), EL: Eligible (omfattas).

BOLAGSSTYRNINGS- RAPPORT

Tillit och ansvarighet är själva kärnan
i vårt sätt att driva vår verksamhet.





BOLAGSSTYRNING

Bolagsstyrningen anger ramarna för Scanias inriktning. Den stöder affärsmodellen, strategin samt hjälper organisationen att uppnå sina mål, hantera risker och upprätthålla hållbara affärsmetoder.

Styrningen av Scania AB och dess direkt helägda dotterföretag Scania CV AB (tillsammans "Scania") håller hög internationell standard genom tydlighet och enkelhet i ledningssystem och styrdokument. Scanias bolagsstyrning utgår från bolagsordningen och svensk lagstiftning, främst den svenska aktiebolagslagen, årsredovisningslagen och interna styrdokument. Denna bolagsstyrningsrapport har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen.

Scanias årsredovisning upprättas i enlighet med EU:s direktiv om icke-finansiell rapportering (NFRD). Scania redovisar dessutom information enligt EU:s taxonomi (sid 72) och har för 2024 inkluderat aspekter som finns med i EU:s nya direktiv om företagens hållbarhetsrapportering (CSRD), som en förberedelse för en helt CSRD-anpassad rapport för 2025 (läs mer på sidan 3).

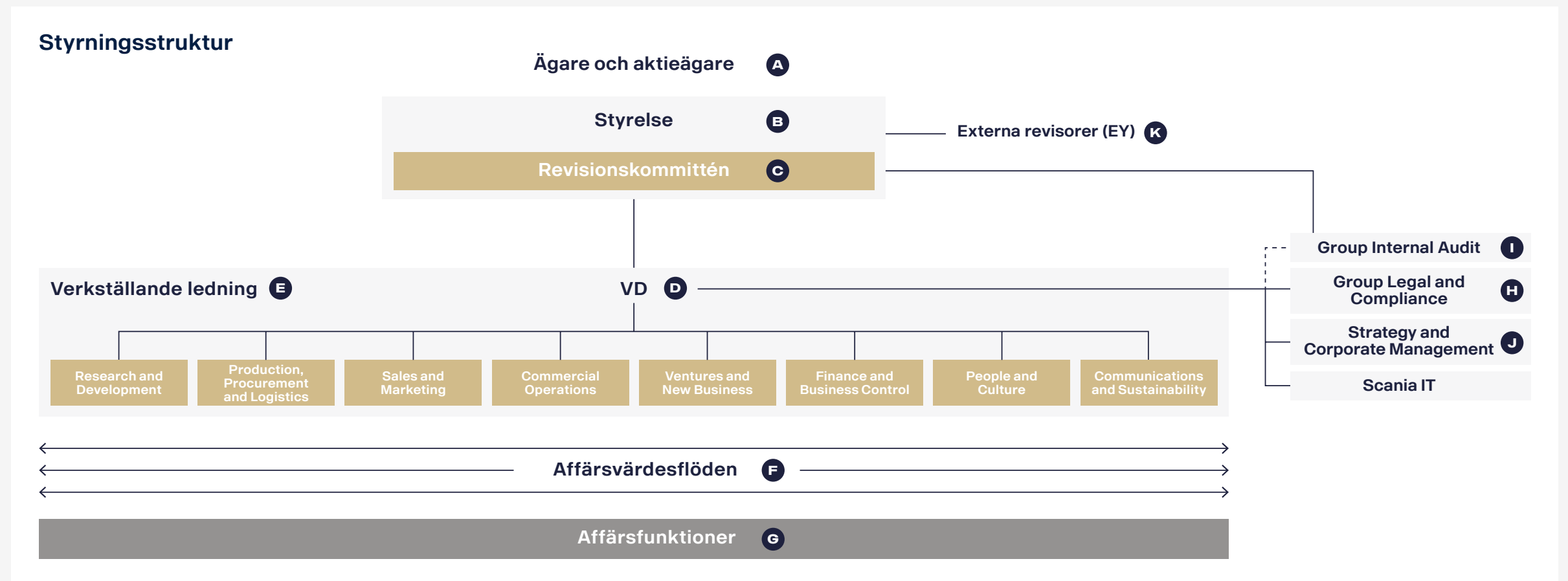
För bolagsstyrningen tillämpar Scania bland annat ledningssystem för kvalitet (ISO 9001) och miljö (ISO 14001).

Styrningsstruktur

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

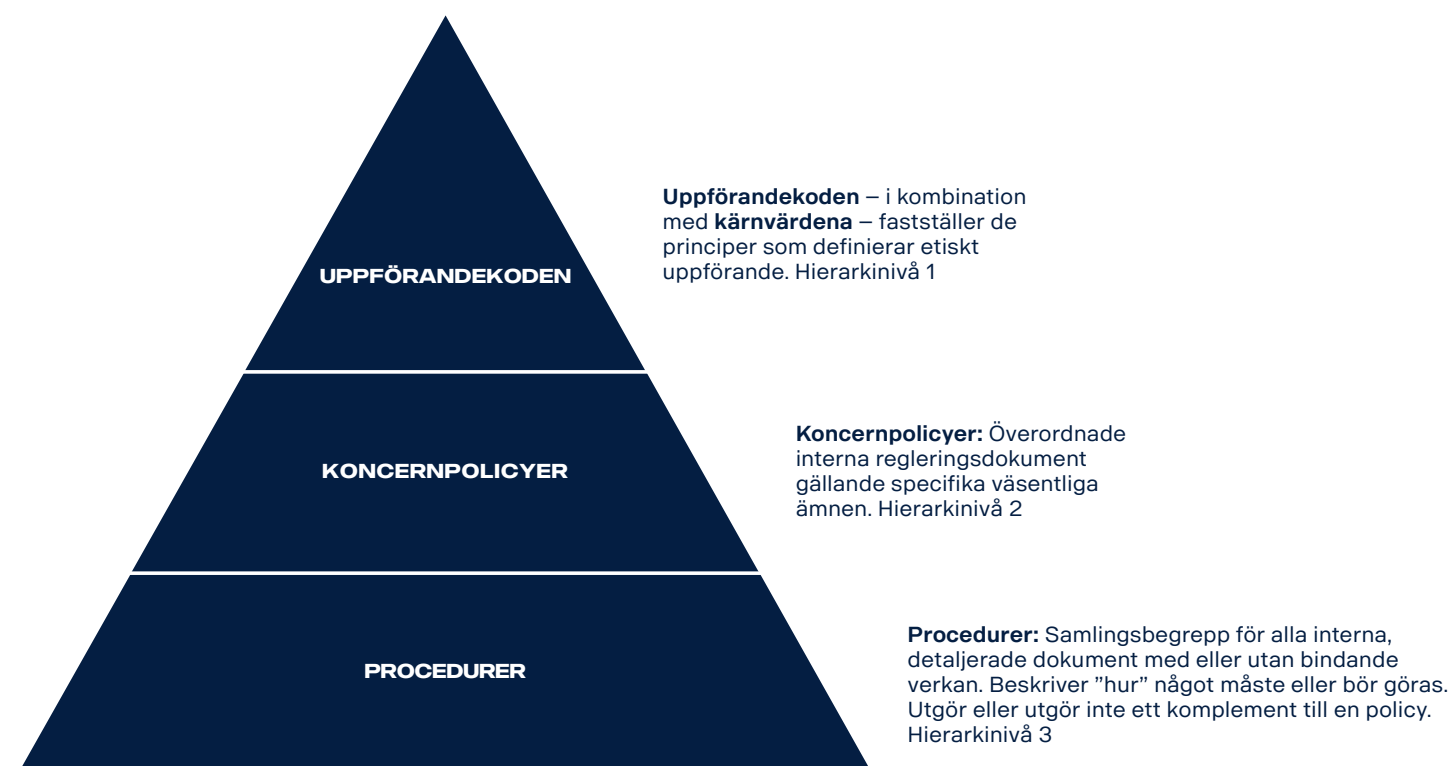
Den verkställande ledningen fastställer Scanias strategiska inriktning. Medlemmarna ansvarar tillsammans för strategin och säkerställer en helhetssyn för Scania i frågor av strategisk betydelse inom respektive område. Baserat på strategin ansvarar cheferna för affärsfunktionerna **G** för att lämpliga åtgärder vidtas inom deras respektive ansvarsområden. Varje affärsområde

rapporterar till någon av medlemmarna av den verkställande ledningen. Tvärfunktionella grupper, så kallade affärsvärdesgrupper (BVT, Business Value Tables), har befogenhet att vidta de operativa beslut som krävs i varje affärsvärdesflöde **F**. Våra olika affärer är: godstransport, persontransport, e-mobilitet, drivlina för integrering i andra OEMs och transportsystemslösningar.



BOLAGSSTYRNING

Styrdokumentshierarki inom Scania



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

Styrningen av Scania sker genom organisationsstrukturen, policyer, riktlinjer, metoder och arbetssätt som säkerställer transparens, tillgänglighet, handlingskraft, ansvarstagande och tvärfunktionellt deltagande. Bolagsstyrningen är utformad i enlighet med Scanias syfte, kärnvärden, lagkrav och krav från våra viktigaste intressenter. Scanias styrningsstruktur hjälper organisationen att på ett tillförlitligt sätt nå uppsatta mål och samtidigt hantera osäkerheter samt agera med integritet.

Scanias styrningsstruktur utgår från uppförandekoden, som visas på bilden bredvid. Uppförandekoden bygger på våra kärnvärden och The Scania Way. I likhet med Scanias koncernpolicyer gäller den Scanias samtliga medarbetare och enheter i hela världen. Scania har också en uppförandekod för leverantörer och en uppförandekod för oberoende distributörer, vilka finns tillgängliga externt för intressenter på företagets hemsida.

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

Ägare och aktieägare

Ensam aktieägare ^A i Scania AB är TRATON Sweden AB, ett indirekt helägt dotterföretag till TRATON SE.

TRATON SE är dotterföretag till Volkswagen AG och är noterat på Frankfurt Stock Exchange och Nasdaq Stockholm Stock Exchange. Såväl Scania som TRATON ingår i Volkswagenkoncernen.

Bolagsstämman

Aktieägarnas rätt att besluta i Scanias angelägenheter utövas ytterst vid bolagsstämman. Bolagsstämman ska hållas inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår.

Kallelse till bolagsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska ske tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman. I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scanias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning genom val.

BOLAGSSTYRNING

Vid bolagsstämman röstar aktieägarna om bland annat godkännande av den årsredovisning som styrelsen lägger fram. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis vid ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet.

Styrelsen

Styrelsen **B** är Scanias högsta administrativa funktion och ansvarar för styrningen av företagets verksamhet och organisation. Den är också ansvarig för Scanias långsiktiga utveckling och strategi (se [sidan 19](#) om vår strategi). Här ingår att bevaka klimatfrågor och andra hållbarhetsrelaterade frågor som är relevanta för att nå Scanias mål.

Scanias styrelse, som är identisk för Scania AB och Scania CV AB, väljs av den enda aktieägaren vid årsstämman. Styrelsen är länken mellan företagets aktieägare och ledning.

Styrelsen ska bestå av minst tre och högst elva ledamöter samt högst två suppleanter. För närvarande omfattar styrelsen tio valda ledamöter och inga suppleanter. I enlighet med svensk lag har styrelsen utöver detta ett antal ledamöter som utses av annan part än bolagsstämman. Fackföreningarna på Scania har utsett fyra

ledamöter och två suppleanter. 44 procent av ledamöterna är kvinnor. Styrelsen består till 19 procent av oberoende styrelseledamöter, varav en man och två kvinnor. Ledamöterna väljs årligen för perioden fram till och med utgången av nästkommande årsstämma.

Styrelseledamöterna är baserade i Tyskland, Österrike och Sverige och har erfarenhet från olika sektorer, däribland branscherna för fordon, hushållsmaskiner, fastigheter, informations- och kommunikationsteknik, hälsovård, service samt detaljhandels- och konsumentprodukter.

Under 2024 skedde ingen förändring i fråga om de valda ledamöterna och beträffande de ledamöter som utses av fackföreningarna.

Styrelsen kallas till en konstituerande sammanträde och minst fyra ordinarie sammanträden per år. Vid det konstituerande styrelsemötet, som hålls i direkt anslutning till årsstämman, fattas beslut om fastställelse av styrelsens arbetsordning och arbetssätt samt revisionskommitténs arbetsordning.

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

Styrelseordförande utvärderar styrelsens arbete genom kontinuerlig dialog med ledamöterna.

Styrelsen har upprättat ett arbetsutskott, revisionskommittén, till vilken styrelsen utser ledamöter bland de egna ledamöterna.

Beslut om styrelsens arvode fattas vid bolagsstämman. Information om det årliga arvodet finns under [not 25](#) i koncernredovisningen.

[Läs mer om styrelsen på sidan 92–94 →](#)

Revisionskommittén

Revisionskommittén **C** följer upp effektiviteten i processerna för styrning, riskhantering och internkontroller, liksom frågor som rör administrativa processer, refinansiering och finansförvaltning. I dess ansvarsområden ingår också att behandla och utvärdera bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och principer, bolagets finansiella och icke-finansiella rapportering samt att utvärdera revisorerna och godkänna användandet av externa revisorer för icke revisionsrelaterade tjänster. Samtliga risker avseende intern och extern lagstadgad rapportering redovisas för revisionskommittén, liksom övriga risker som rapporterats till ägaren. Revisionskommittén tar också emot rapporter om och diskuterar potentiella problem i fråga om

finansiell redovisning, internkontroll eller revision i företaget. Revisionskommittén är identisk och gemensam för Scania AB och Scania CV AB.

Verkställande direktör

Efter styrelsen har den verkställande direktören (VD) **D** ansvaret för Scanias dagliga verksamhet. VD ansvarar för uppfyllande av koncernens övergripande strategi och finansiella och affärsmässiga kontrollrutiner, liksom för koncernens finansiering, kapitalstruktur, riskhantering, internkontroll och förvärv. VD har befogenhet att fatta beslut som inte kräver styrelsens godkännande. I frågor som kräver styrelsens godkännande tillhandahåller VD den information och dokumentation som krävs för att styrelsen ska kunna fatta väl underbyggda beslut. VD för Scania är Christian Levin. Sedan den 1 oktober 2021 är han även VD för TRATON SE.

Verkställande ledning

VD är ordförande för den verkställande ledningen **E**, som fattar gemensamma beslut i enlighet med de riktlinjer som beslutats av styrelsen och enligt instruktionen om arbetsfördelning mellan styrelsen och VD. Den nuvarande sammansättningen består av nio medlemmar, varav 33 procent är kvinnor och 67 procent män. Två medlemmar, båda kvinnor, är icke-verkställande.

BOLAGSSTYRNING

Den verkställande ledningen beslutar i frågor av strategisk och operativ betydelse och med stor inverkan på verksamheten. Detta omfattar, men är inte begränsat till, uppfyllandet av Scantias övergripande strategi, hållbarhetsmål, utveckling av leveranskedjor, övergripande resursallokering och företagets finansiering.

Information om arvodet till den verkställande ledningen finns under [not 25](#) i koncernredovisningen.

[Läs mer om den verkställande ledningen på sidan 95 →](#)

Strategi



Scantias strategiska inriktning uppdateras årligen och presenteras av den verkställande ledningen vid Top Management Meeting (TMM) för företagets högsta chefer som hålls under det andra kvartalet. Inriktningen utgör grunden för Scaniakoncernens affärs- och verksamhetsplaner. På uppdrag av den verkställande ledningen ansvarar den centrala stödfunktionen Strategy and Corporate Management  för att säkerställa att affärsfunktioner och affärsvärdesgrupper (BVT) kan genomföra strategin. Scantias syfte, att leda omställningen till ett hållbart transportsystem, ligger till grund för vår strategiska inriktning och förtydligas av våra målsättningar.

Scania har ingen separat hållbarhetsstrategi. Hållbarhet utgör istället själva kärnan i affärsstrategin. Alla mål och aktiviteter ska bidra till en hållbar utveckling.

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

Under formuleringsfasen testas strategin utifrån olika framtidsscenarier för det globala transportsystemet till år 2040 – för att stärka strategins motståndskraft vid olika framtidsutfall. Den scenariobaserade strategi-, teknik- och kompetensplaneringen samt bedömningarna som gjorts av exempelvis klimatrelaterade risker (såsom stigande temperaturer), ger en ingående och gemensam kunskap om det föränderliga affärslandskapet och förutsättningarna. Detta stärker också strategins motståndskraft och vår förmåga att snabbt och flexibelt genomföra den. Scantias affärsstrategi baseras på intressenternas perspektiv, där Scania kan tillföra värde och där återkoppling efterfrågas och inhämtas från intressenter under processens gång. Återkoppling om strategin kommer bland annat från aktieägare, kunder, partners, medarbetare och samhället i stort.

Under genomförandefasen itereras den strategiska ambitionen mellan VD, den verkställande ledningen och organisationen. Sedan bryts strategin ner i affärsflöden, kärnprocesser och affärsfunktioner med detaljerade planer på samtliga nivåer.

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

Verksamhetsstrategin The Scania Way säkerställer att Scantias strategiska inriktning genomförs framgångsrikt i alla delar av koncernen.

Mångfald och inkludering är fortsatt en strategisk nödvändighet för Scania. Genom att ha medarbetare med så många olika färdigheter, kunskaper, bakgrunder och erfarenheter som möjligt säkerställer vi att vi har rätt personer och med en inkluderande företagskultur driver vi vår verksamhet framåt. Vi kallar detta systematiska tillvägagångssätt för Skill Capture och det är en viktig del av vår strategi för hållbar utveckling för Scantias nästan 59 000 medarbetare globalt.

Operativ modell

Till stöd för strategin har Scania en operativ modell som säkerställer att vi tar till vara nya möjligheter och fortsätter leverera värde till våra kunder. De omvälvande tekniska framsteg som förändrar vår sektor skapar nya affärsmöjligheter och ny konkurrens.

För att lyckas i detta nya affärslandskap måste vi kunna tänka och agera snabbt, vara smidiga och flexibla i vårt sätt att arbeta och snabbt anpassa oss till förändringar. Vår operativa modell är utformad så att den stöder denna affärsutveckling. Den operativa modellen gör oss bättre rustade att snabbt utveckla och anpassa oss till ny teknik, främja affärsinnovation och förenkla processerna för våra kunder. Till stöd för Scantias operativa modell anpassar vi också sättet på vilket vi strukturerar och styr vår organisation. Den senaste förändringen har varit att utveckla ett värdeflödes-system för styrning och tvärfunktionella team med delegerat mandat.

Även om vi förändras och ändrar vårt sätt att arbeta med de tvärfunktionella flödena, utforskar nya marknader och utvecklar nya affärsmodeller och lösningar, fortsätter The Scania Way att vara den solida grund som vi stöder oss på.

BOLAGSSTYRNING

Beslutsforum

Scanias verkställande beslutsstruktur bygger på ett antal beslutsforum, som binder samman och utgör grunden för samverkan mellan olika affärsenheter och affärsfunktioner. Beslut som fattas i forumen utvärderas så att de uppfyller Scanias standarder för integritet och regelefterlevnad och är i linje med de uppsatta miljömålen. Det ger förutsättningar för ett enhetligt arbetssätt i strategiska frågor inom Scania och säkerställer att vi tar hänsyn till såväl hållbarhet och klimat som regelefterlevnad och integritet i alla relevanta beslut.

En medlem ur den verkställande ledningen håller alltid i de olika beslutsforumen, exempelvis Scanias hållbarhetsråd (Scania Sustainability Board), inköpsråd (Sourcing Board), personalledningsmöten (People Management Meetings) och produktkvalitetsmöten (Product Quality Meetings). Dessutom finns det koncernövergripande funktioner inom Scania, till exempel Legal (juridik), Governance (bolagsstyrning), Data Protection (dataskydd), Risk Management (riskhantering), Internal Controls (internkontroll), Compliance (regelefterlevnad), Corporate Investigations (företagsutredningar), Export Controls (exportkontroll), Intellectual Property (immateriella rättigheter) och Security (säkerhet), vilka stöder företaget i att fatta ansvarsfulla, balanserade och lönsamma affärsbeslut.

Corporate Governance Board

Scanias bolagsstyrningsråd (Corporate Governance Board, CGB) är ett verkställande beslutsforum som föreslår beslut och åtgärder relaterade till Scanias koncernpolicyer, för slutligt beslut av verkställande ledningen. Syftet med dessa möten är att säkerställa att de regler som formaliseras i Scanias koncernpolicyer följer ett standardformat. Under hösten 2023 beslutades det att CGB skulle utvidga sitt uppdrag beträffande att regelbundet övervaka och besluta om förändringar i fråga om internkontroll. CGB beslutar även om större förändringar i Scania Group Control Catalogue och om implementeringsplaner för förändringar i kontrollmiljön. Detta inkluderar, men är inte begränsat till, godkännande av kontrolleveransplanen två gånger per år eller vid behov samt andra ad hoc-ärenden.

CGB övervakar tillämpningen av koncernpolicyer inom hela Scaniakoncernen och rapporterar aktuell status till den verkställande ledningen och revisionskommittén. CGB följer också upp tillämpningen av och frågor gällande TRATON GROUPS policyer och Volkswagens koncernpolicyer och har tio ordinarie möten per år.

CGB leds av Scanias ekonomichef (CFO) och består av representanter från centrala funktioner och affärsområden.

Scania Sustainability Board (SSB)

Scanias hållbarhetsråd (Scania Sustainability Board, SSB) är ett forum för tvärfunktionell samordning av hållbarhetsfrågor där alla delar av företaget deltar. SSB ansvarar för Scanias inriktning, mål och initiativ inom hållbarhet och säkerställer att tvärfunktionella åtgärder vidtas i prioriterade hållbarhetsfrågor. På [sidan 26](#) finns mer information om SSB.

Riskhantering

Varje kvartal utvärderar Scanias revisionskommitté och styrelse de viktigaste riskerna och riskhanteringsåtgärderna samt kartlägger riskerna för den interna och externa lagstadgade redovisningen. På uppdrag av Scanias styrelse har den verkställande ledningen det övergripande ansvaret för riskhantering, inklusive hållbarhetsfrågor som risker i fråga om klimat, företagande och mänskliga rättigheter. Riskprocessen säkerställer en transparent, systematisk och praktisk metod för riskhantering och är utformad på grundval av Scanias strategi (från [sidan 19](#)).

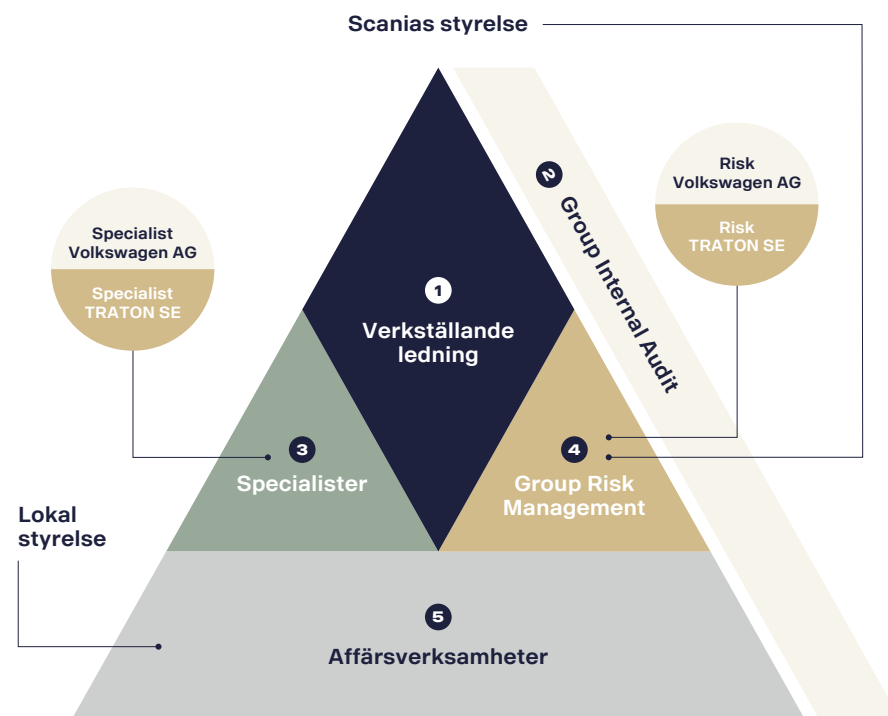
Scania använder en integrerad metod som säkerställer att hänsyn tas till såväl risker som affärsmöjligheter när relevanta beslut fattas. Därigenom uppnås en sund balans mellan risk och möjlighet. Scania är ständigt utsatt för risker som, om de inte hanteras korrekt, kan påverka

möjligheten att leda omställningen till ett hållbart transportsystem, verkställa strategier och uppnå mål. I riskprocessen har vi även integrerat negativa effekter på miljö och människor, däribland negativ påverkan på mänskliga rättigheter till följd av affärsaktiviteter och/eller affärsrelationer.

Konsekvenserna av de risker som uppstår som en del i Scanias dagliga verksamhet kan lindras eller elimineras med korrekt hantering. Risker kan också omvandlas till möjligheter om de hanteras på ett strategiskt sätt. Scanias uppförandekod, policyer, strategi, kärnvärden och ledarskapsprinciper anger hur vi ska hantera risker och agera i risksituationer. Riskmedvetenhet är en naturlig del av Scanias företagskultur – The Scania Way. Den centrala riskhanteringsfunktionen (Group Risk Management) hjälper ledningen att styra verksamheten på ett förtroendeingivande och hållbart sätt genom att hjälpa våra intressenter att identifiera, bedöma och hantera risker med integritet och på ett kompetent och transparent sätt.

Riskhanteringsprocessen hjälper organisationen att få djupare insikt i vilka de allvarliga riskerna är och hur dessa ska hanteras. Syftet är också att gemensamt kartlägga viktiga kort-, medel- och långsiktiga risker i hela Scaniakoncernen, så att den verkställande ledningen kan fokusera på strategiska risker.

BOLAGSSTYRNING



Roller och ansvarsområden inom Scanias riskhantering

- 1**
 - Främja en hållbar riskkultur
 - Ratificera nyckelkomponenterna i det koncernövergripande riskhanteringsprogrammet
 - Diskutera risker och ta ansvar för koncernövergripande risker
 - Ta ansvar för tvärfunktionella risker och risker som har med kärnprocesserna att göra
 - Bedöma om de strategier som utvecklats för att hantera koncernövergripande och tvärfunktionella risker uppnår acceptabla risknivåer
- 2**
 - Säkerställa effektivitet i riskhanteringsprogrammet, kontrollerna och åtgärdsplanerna för väsentliga risker
- 3**
 - Stödja affärsverksamheten och samordna aktiviteter på området riskhantering
- 4**
 - Kompetenscentrum för riskhantering
 - Ansvarar för att ge vägledning och utbildning samt anvisningar och stöd till organisationen vid tillämpningen av riskprocessen
- 5**
 - Central del av riskhanteringen inom Scaniakoncernen
 - Ekonomicheferna eller särskilt utsedd riskpersonal ska identifiera och bedöma risker och negativa effekter, hantera väsentliga risker och negativa effekter samt periodiskt och på ad-hoc-basis rapportera till den verkställande ledningen via Group Risk Management.
 - Cheferna i affärsverksamheten äger riskerna och de negativa effekterna och ansvarar för att på ett effektivt sätt hantera risker och negativa effekter i enlighet med riskprocessen.

Funktionen Group Risk Management **H** ska verka för att riskhantering integreras i processerna på ett effektivt sätt. Den ska också säkerställa optimal riskhantering genom att se till att gällande lagar samt internationella standarder för styrning, riskhantering, regelefterlevnad och ägarkrav uppfylls, med beaktande av Scanias specifika riskmiljö och företagskultur. Funktionen ska också stödja organisationen genom att tillhandahålla kunskap i form av policyer, riktlinjer och utbildning.

Riskerna för Scania spänner över många olika områden, alltifrån cybersäkerhet, till leverantörskapacitet, klimat, produktlansering och risker relaterade till ansvarsfullt företagande med dess mänskliga, miljömässiga och sociala aspekter. Genom att proaktivt identifiera och hantera potentiella negativa konsekvenser kan vi minimera eller helt undvika dessa. En sund riskhanteringsprocess hjälper Scania att fatta beslut som ger största möjliga nytta och skapar affärsmöjligheter.

Eftersom affärsverksamheten är utsatt för risker som behöver hanteras är denna ansvarig för att identifiera och kartlägga viktiga risker, ta ägandeskap över och hantera risker, liksom att periodiskt rapportera risker till verkställande ledningen via den centrala riskhanteringsfunktionen, Group Risk Management.

Scania verkar för en kultur av riskmedvetenhet vilken kännetecknas av öppenhet och uppmuntrar medarbetare i hela organisationen att medvetandegöra och diskutera de risker företaget står inför. Transparens är avgörande för att effektivt hantera risker och undvika situationer där risker förblir oupptäckta och därför inte hanteras korrekt. Den generella principen är att ledningen i organisationen ansvarar för riskhanteringen inom sitt ansvarsområde. Ett av koncepten i Scanias ledarskapsmodell och en ledstjärna i organisationen är "Dare to try – manage the risk" (våga prova – hantera risken).

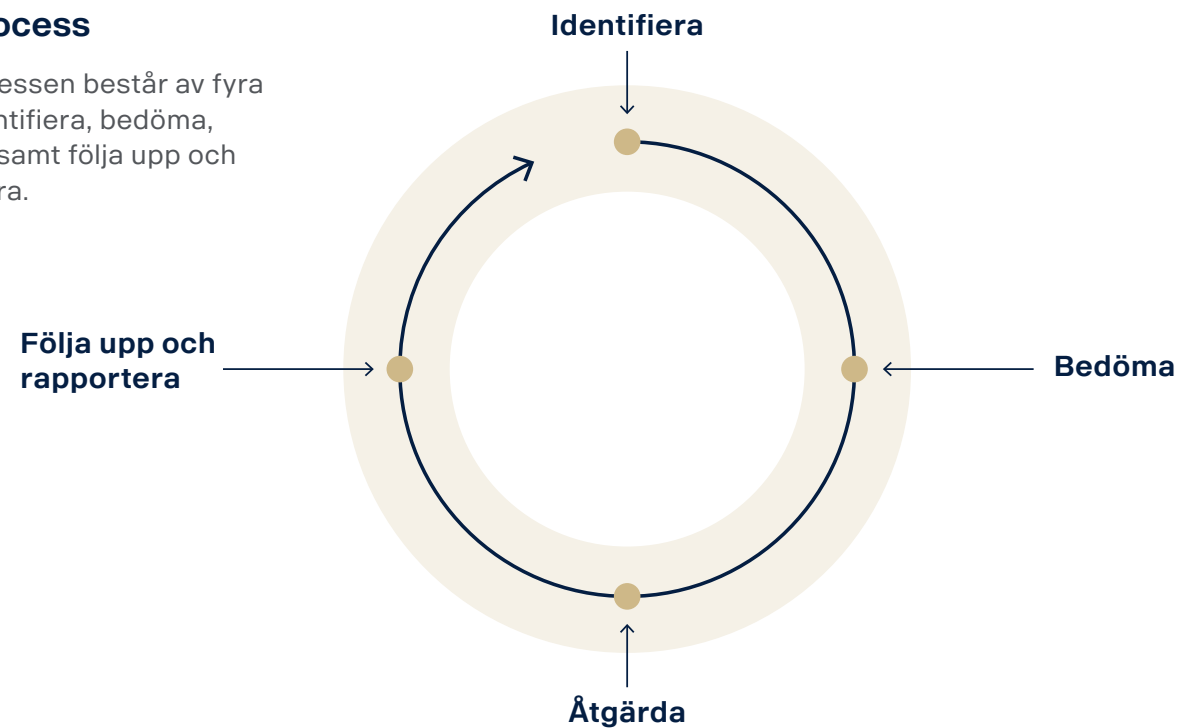
För att säkerställa enhetlighet i bedömningen av de identifierade riskerna har Scania definierat riskkategorier (strategiska, finansiella, legala och regelefterlevnads- samt affärsrisker), underkategorier och riskbedömningskriterier.

Den återkommande riskprocessen består av fyra steg: identifiera, bedöma, åtgärda, samt följa upp och rapportera. Det första steget är att identifiera risker som kan hindra att verksamhetsmål uppnås eller andra nya eller förändrade risker. Nästa steg är att bedöma de identifierade riskernas sannolikhet och potentiella konsekvenser – finansiellt, anseendemässigt och rättsligt – så att ansvarig riskägare kan prioriterasordna riskerna för vidare analys. Negativ påverkan på miljö och människor bedöms också i denna fas. Analysen

BOLAGSSTYRNING

Riskprocess

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



utgör sedan grunden för att utvärdera åtgärder i det tredje steget, liksom för utformningen och implementeringen av åtgärdsplaner. Det sista steget, följa upp och rapportera, innebär att utvecklingen och genomförandet av åtgärdsplaner övervakas för att säkerställa att åtgärderna är effektiva och att riskhanteringen fungerar (se [sidan 89](#) om internkontroll).


Riskprocessen baseras på en årlig workshop, med kvartalsvisa uppdateringar och rapporter.

Affärsetik och regelefterlevnad

Syftet med de insatser och initiativ som Scania genomför inom affärsetik och regelefterlevnad är att identifiera, förebygga, upptäcka och åtgärda efterlevnadsrisker som verksamheten utsätts för runt om i världen. De viktigaste områdena när det gäller affärsetik och efterlevnad är korruption, pengatvätt, antitrust/konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter. Scania

inser vikten av att kunna hantera risker i relation till digital efterlevnad och etik – inklusive men inte begränsat till AI, dataskydd och hållbarhet – för att säkerställa en helhetsinriktad strategi i fråga om affärsetik.

Scania har nolltolerans mot korruption och oetiska affärsmetoder. Vi upprätthåller en hög etisk standard oavsett var i världen vi verkar. Scantias uppförandekod gäller alla medarbetare och bildar ett övergripande ramverk som bland annat innehåller vägledning om förväntade beteenden. Alla nya medarbetare ska läsa uppförandekoden och de högsta cheferna måste varje år intyga att de följer den. Utöver uppförandekoden har Scania koncernpolicyer som tillämpas på global nivå och som täcker regelefterlevnadsområden som donationer och sponsring, förmåner till och från affärspartner, smörjmedelsbetalning (facilitation payments), penningtvätt, finansiering av terrorism, antitrust-/ konkurrenslagstiftning, intressekonflikter, vederbörlig aktsamhet (due diligence) gentemot mellanhänder samt företagande och mänskliga rättigheter.

Scania Group Compliance , är en central funktion med regionalt ansvar för Scantias program för regelefterlevnad och affärsetik. En av funktionens uppgifter är att erbjuda råd, stöd och utbildning i affärsetiska frågor. Inom ramen för Scantias efterlevnadsprogram tillämpas ett riskbaserat arbetssätt och programmet används globalt.

Scania betonar också vikten av integritet och affärsetik i förhållande till affärspartner och till samhället i stort. Affärspartner förväntas följa samma höga etiska standarder som Scania. För leverantörer beskrivs dessa standarder i Scantias uppförandekod för leverantörer, medan oberoende aktörer i återförsäljarnätet förväntas följa Scantias uppförandekod för oberoende distributörer.

Bedömning och hantering av risker är en viktig del i Scantias arbete för regelefterlevnad. Korruption och andra affärsetiska risker omfattas av Scantias riskprocess (se [sidan 86](#)), som genomförs två gånger per år i hela verksamheten. Dessutom genomförs på regelbunden basis en mer omfattande och detaljerad riskbedömning, med fokus på korruption, penningtvätt, antitrust-/ konkurrenslagstiftning samt företagande och mänskliga rättigheter.

Ett annat verktyg i Scantias affärsetiska arbete är visseblåsarsystemet, som omfattar flera särskilda kanaler för att rapportera om potentiella överträdelser av lagar och regler, interna policyer och Scantias uppförandekod. Via systemet kan både Scaniamedarbetare och externa parter inkomma med rapporter i god tro och utan rädsla för repressalier. Scania har en väletablerad rutin för att genomföra internutredningar gällande rapporter som kommer in via visseblåsarsystemet. Systemet granskas regelbundet för att säkerställa att det är fortsatt effektivt.

BOLAGSSTYRNING

Granskning och övervakning

Huvudsyftet med Scanias granskning och övervakning är att förse verkställande ledningen och styrelsen med information om hur väl bolagsstyrningen och det interna kontrollsystemet fungerar, liksom att skapa tillit och trovärdighet hos interna och externa intressenter.

Granskningen sker främst genom olika typer av tester och utvärderingar gjorda av externa revisorer, Group Internal Audit och Group Internal Control samt via tredjepartscertifiering.

Självskattningar används av chefer inom olika områden för att öka medvetenheten om risker, kontroll och lagkrav, exempelvis i relation till efterlevnaden av policyer. Vidtagna åtgärder följs upp av den verkställande ledningen och styrelsen genom regelbunden rapportering. Industrial Operations, inklusive logistik, produktion, inköp samt forskning och utveckling, är certifierat enligt ISO 9001 och ISO 14001. Commercial Operations, som omfattar affärsenheter och återförsäljare, är certifierat enligt ISO 9001 och ISO 14001 på marknader där kunder eller andra intressenter efterfrågar certifiering.

Internkontroll

Grundpelarna i Scanias system för internkontroll **H** utgörs av kontrollmiljön, som bygger på den internationella COSO-modellen som består av komponenterna riskbedömning, kontrollaktiviteter,

information och kommunikation samt uppföljning och övervakning. Internkontrollfunktionen samordnar och övervakar utvecklingen och dokumentationen gällande kontroller av upplysningsplikten för relevanta funktioner. I rapporterings- och uppföljningssyfte dokumenteras dessa kontroller sedan i Scanias standardiserade Control Catalogue och internkontrollsystem.

Internkontrollsystemet ICMS (Internal Control Management System) bygger på Scania Group Control Catalogue och de nyckelaktiviteter som beskrivs på nästa sida:

Kontrollmiljö

Kontrollmiljön inom Scania bygger på årsbaserade procedurer samt kraftfulla ledarskapsprinciper och en kultur som är förankrad i uppförandekoden och The Scania Way. Chefers och andra medarbetares inställning och värderingar är viktiga för att driva organisationen mot Scanias mål på ett effektivt, hållbart och ansvarsfullt sätt. Grunden för internkontrollens ramverk utgörs av de beslut om organisationsstruktur, befogenheter och procedurer som styrelsen fattat. Styrelsens beslut omsätts i funktionella lednings- och kontrollsystem av den verkställande ledningen.

Organisationsstruktur, beslutsvägar, befogenheter och ansvarsfördelning dokumenteras och kommuniceras i styrdokument såsom koncernpolicyer, standarder och övriga regelverk.

Koncernpolicyer upprättas för alla viktiga riskområden och ses över med bestämda intervall. Till grund för den interna kontrollen ligger också koncerngemensamma instruktioner för redovisning, rapportering, befogenheter och attesträtter samt relevanta manualer och processbeskrivningar.

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

Med integrerad rapportering av finansiell och affärsmässig information säkerställs att den externa finansiella rapporteringen speglar Scanias affärsverksamhet. Utöver slutliga utfallssiffror omfattar rapporteringen även frekvent uppdaterade prognoser. Funktionen Corporate Control ansvarar för fortlöpande uppdatering av redovisnings- och rapporteringsinstruktioner med beaktande av externa och interna lagkrav och standarder.

Riskbedömning och kontrollaktiviteter

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

Scania har omfattande kontrollaktiviteter för viktiga riskområden och processer – till exempel finansiell rapportering, regelefterlevnad och miljörisker – vilka sammanfattas i Scania Group Control Catalogue och implementeras i lokala kontrollkataloger inom de största enheterna i Scaniakoncernen.

Koncernens funktion för internkontroll (Group Internal Control) genomför varje år riskbedömningar och aktiviteter i fråga om utveckling, implementering och oberoende utvärdering av internkontroller inom Scaniakoncernen. Både självskattning och stickprovskontroller av effektiviteten i internkontrollen, som ska förebygga viktiga risker i utvalda enheter och processer, genomförs under hela året i enlighet med den årliga kontrollutvärderingsplanen som godkänts av den verkställande ledningen. Revisionskommittén, bolagsstyrelsen och den verkställande ledningen rapporterar och följer regelbundet upp alla identifierade avvikelser.

Information och kommunikation

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

BOLAGSSTYRNING

Rapportering sker regelbundet till ledningen på alla nivåer. Den centrala controllerorganisationen har, i sitt arbete med att sammanställa, verifiera och analysera den finansiella informationen, tillgång till statistik och verksamhetskommentarer från samtliga operativa enheter. För att informera, instruera och samordna den finansiella och icke finansiella rapporteringen har Scania formella informations- och kommunikationskanaler, såsom särskilda forum, kommittéer och ledningsgrupper. På detta sätt nås berörd personal av information om exempelvis policyer, riktlinjer och rapporteringsmanualer. Som komplement till de formella kanalerna förs en ständig dialog mellan funktionerna Finance and Business Control, Risk, Internal Control and Compliance och de personer som ansvarar för den finansiella och icke-finansiella rapporteringen i de operativa enheterna.

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

Uppföljning

Funktionerna Group Internal Audit, Governance, Intern Control, Risk and Compliance (GRC) och Corporate Control är Scanias främsta kontrollfunktioner. De är involverade övervakningsaktiviteter och förser ledningen med relevant rapportering om kontrollmiljön och rekommenderar kontinuerliga förbättringar.

Scania har särskilda rutiner och stödsystem för att följa upp efterlevnaden av styrdokument och kontrollstrukturens effektivitet.

Uppföljning och utvärdering av Scaniakoncernens resultat utförs av controlleravdelningarna i den industriella verksamheten och i samtliga försäljnings- och serviceföretag.

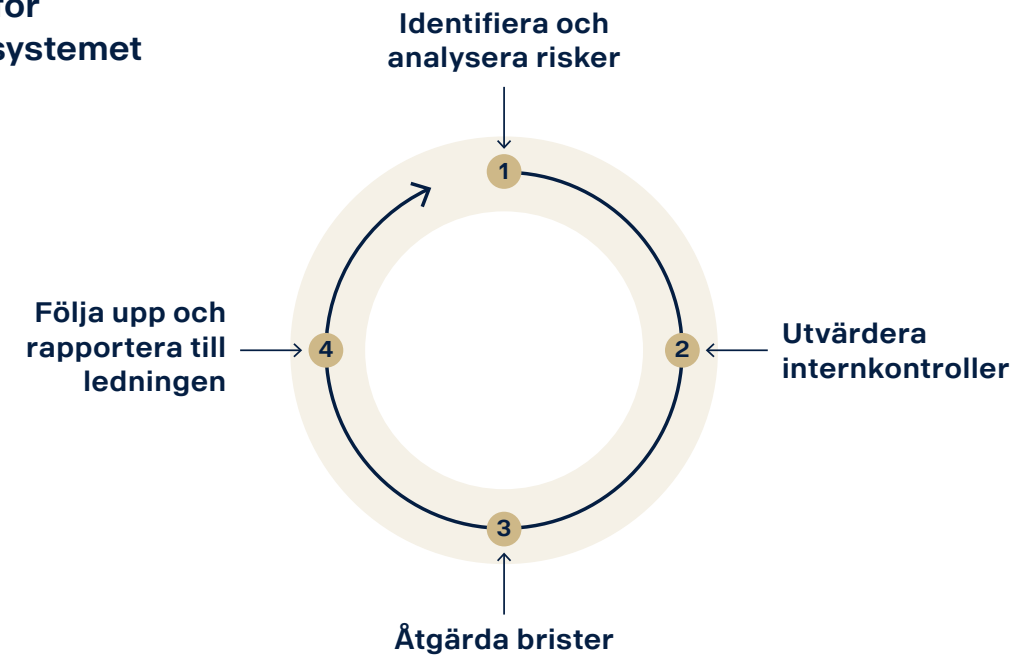
Styrelsen erhåller kvartalsvis finansiella rapporter. Den finansiella information ökar i omfattning inför delårsrapporterna. Både hel- och halvårsrapporterna godkänns av styrelsen.

Fyra gånger per år får revisionskommittén dessutom information om statusen för internkontrollerna. Detta sker via oberoende rapporter från internkontrollfunktionen.

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

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

Årlig process för internkontrollsystemet



Internrevision

Scanias internrevision (Group Internal Audit) ¹ är en oberoende och objektiv gransknings- och rådgivningsfunktion avsedd att tillföra värde och förbättra Scanias verksamhet. Internrevisionens huvudsakliga uppgift är att utföra oberoende, riskstyrda och lagstadgade revisioner i enlighet med en årlig revisionsplan. I internrevisionens

ansvarsområden ingår även uppföljning och granskning av internkontroll, riskhantering och bolagsstyrning. Resultaten rapporteras till Scanias revisionskommitté och delges även VD och verkställande ledningen för att säkerställa att de vidtar nödvändiga åtgärder.

BOLAGSSTYRNING

Den riskbaserade strategin för 2024 tillämpades i en kontinuerlig riskbedömningsprocess för att säkerställa att internrevisionen riktades mot de mest relevanta och väsentliga riskerna. Revisionen omfattade interna policyer och externa regelverk i relation till varje revisionsämne. Internrevisionen rapporterar funktionellt till revisionskommittén och administrativt till verkställande direktören.

Externa revisorer

Scanias oberoende externa revisorer ^K utses varje år av aktieägarna på årsstämman för perioden fram till slutet av nästföljande räkenskapsårs årsstämma. Scanias nuvarande externa revisor är Ernst & Young (EY). De externa revisorerna rapporterar till aktieägarna vid Scanias årsstämma. För att säkerställa att informations- och kontrollkraven på styrelsen uppfylls rapporterar de externa revisorerna fortlöpande till revisionskommittén om alla materiella redovisningsfrågor samt om eventuella felaktigheter eller misstänkta oegentligheter. Dessutom deltar de externa revisorerna i minst ett styrelsemöte per år och bjuds vid behov in till att delta vid ytterligare möten för att rapportera till styrelsen.

De externa revisorerna har inga uppdrag i bolaget som påverkar deras oberoende som revisorer i Scania. Information om ersättningen till revisorer finns i [not 26](#).



STYRELSE

1
Michael Jackstein
Styrelseordförande



2
Christian Levin
VD och koncernchef,
Scania och TRATON
GROUP



3
Lilian Fossum Biner



4
Gunnar Kilian



5
Julia Kuhn-Piëch



6
Nina Macpherson



7
Christian Porsche



8
Mark Philipp Porsche



9
Stephanie Porsche-Schröder



10
Peter Wallenberg Jr



11
Mari Carlquist



12
Lisa Lorentzon



13
Mikael Johansson



14
Michael Lyngsie



15
Bo Luthin



16
Maja Lundberg



STYRELSE

1 Michael Jackstein

Ordförande i styrelsen och revisionskommittén sedan 2023.

Född: 1977.

Utbildning: Företagsekonomi (Dipl.-Kfm.) och ekonomisk vetenskap (Dr. rer. pol.).

Övriga styrelseuppdrag: CFO & CHRO för TRATON SE. Medlem i Supervisory Board för MAN Truck & Bus SE. Styrelseordförande i Scania CV AB. Styrelseordförande i Scania AB. Styrelseledamot i Navistar International Corporation. Ledamot i Advisory Board för Volkswagen Truck och Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda. Styrelseordförande i TRATON Sweden AB. Styrelseledamot i TRATON AB. Styrelseledamot i TRATON Financial Services AB. Styrelseledamot i TRATON US, LLC. Medlem i Supervisory Board för Volkswagen Middle East QFZ LLC.

Relevant arbetserfarenhet: Befattningar inom varumärke och koncernredovisning på Volkswagen AG och tills nyligen ansvarig för Supervisory Board of Volkswagen AG och TRATON SE.

2 Christian Levin

Styrelseledamot sedan 2021.

Född: 1967.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör i maskinteknik.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i TRATON AB. Ordförande i Supervisory Board MAN Truck & Bus SE. Styrelseledamot i Navistar International Corporation, Volkswagen Truck & Bus, Scania Growth Capital AB, Scania Growth Capital II AB, TRATON Financial Services AB, och Vattenfall AB (från 29 april 2024).

Relevant arbetserfarenhet: Olika ledande befattningar inom Scania och TRATON SE. VD och koncernchef för Scania och VD för TRATON SE sedan 2021. Ledamot i Stockholms Handelskammare och Finsk-Svenska Handelskammaren.

3 Lilian Fossum Biner

Styrelseledamot sedan 2019.

Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1962.

Utbildning: Civilekonom.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i styrelserna för Carlsberg A/S, Alfa Laval AB, Pandora A/S och Röko AB.

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

4 Gunnar Kilian

Styrelseledamot sedan 2020.

Född: 1975.

Utbildning: Redaktör.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i Supervisory Boards för MAN Energy Solutions, Autostadt GmbH, Volkswagen Immobilien GmbH, Volkswagen Group Services GmbH samt ledamot i Supervisory Boards för bland annat Audi, MAN, TRATON, Wolfsburg AG och PowerCo. Ordförande i LADW (den latinamerikanska kommittén för tyskt näringsliv).

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Volkswagen AG. Medlem i Board of Management, Volkswagen AG, med ansvar för "Human Resources" och "Trucks".

5 Julia Kuhn-Piëch

Styrelseledamot sedan 2020.

Född: 1981.

Utbildning: Doktor i juridik (Dr iur).

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

Relevant arbetserfarenhet: Egenföretagare inom fastighetsförvaltning.

6 Nina Macpherson

Styrelseledamot sedan 2018. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1958.

Utbildning: Juristexamen, LL.M.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board, TRATON SE och ledamot i dess revisionskommitté sedan 2019. Styrelseledamot i Scandinavian Enviro Systems AB och Netel Holding AB samt ordförande i dess ersättningskommitté, ordförande i Ecocide Law Alliance Foundation.

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

7 Christian Porsche

Styrelseledamot sedan 2020.

Född: 1974.

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

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

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

STYRELSE

8 Mark Philipp Porsche

Styrelseledamot sedan 2020.

Född: 1977.

Utbildning: Master i samhälls- och företagsekonomi.

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

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

9 Stephanie Porsche-Schröder

Styrelseledamot sedan 2017. Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1978.

Utbildning: Diplomerad designer.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseledamot i MAN Truck & Bus SE.

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

10 Peter Wallenberg Jr

Styrelseledamot sedan 2005.

Född: 1959.

Utbildning: Master i företagsekonomi.

Övriga styrelseuppdrag: Styrelseordförande i Knut and Alice Wallenbergs stiftelse, Marianne och Marcus Wallenbergs stiftelse samt The Grand Group AB. Styrelseledamot i Atlas Copco AB.

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

11 Mari Carlquist

PTK-representant på Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2020. Dessförinnan suppleant sedan 2015.

Född: 1969.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1987.

12 Lisa Lorentzon

PTK-representant på Scania. Ledamot i styrelsen sedan 2015. Dessförinnan suppleant sedan 2012.

Född: 1982.

Utbildning: Master of Science, MSc.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 2007.

13 Mikael Johansson

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

Född: 1963.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania.

14 Michael Lyngsie

Representant för IF Metall vid Scania. Styrelseledamot sedan 2018.

Född: 1977.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1993.

15 Bo Luthin

Representant för IF Metall vid Scania. Styrelsesuppleant sedan 2020.

Född: 1967.

Övriga styrelseuppdrag: Arbetstagarrepresentant, Supervisory Board, TRATON SE.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1985.

16 Maja Lundberg

PTK-representant på Scania. Styrelsesuppleant sedan 2022.

Född: 1968.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1986.

VERKSTÄLLANDE LEDNING



1 Christian Levin

Styrelseledamot. VD och koncernchef.

Född: 1967.

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

2 Do Young Kim

Executive Vice President, Chief Financial Officer (CFO).

Född: 1975.

Utbildning: Kandidatexamen i företagsekonomi. Anställd sedan 2025.*

3 Camilla Dewoon

Executive Vice President, Head of Communications and Sustainability.

Född: 1973.

Utbildning: Civilekonom. Anställd 1998-2019 och sedan från 2020.

4 Stefano Fedel

Executive Vice President, Head of Sales and Marketing.

Född: 1970.

Utbildning: Civilingenjör. Anställd sedan 1996.

5 Mats Gunnarsson

Executive Vice President, Head of Commercial Operations.

Född: 1967.

Utbildning: Civilekonom och civilingenjör. Anställd 1992–2004 och sedan från 2009.

6 Gustaf Sundell

Executive Vice President, Head of Ventures and New Business.

Född: 1982.

Utbildning: Civilingenjör i industriell ekonomi och företagsekonomi. Anställd sedan 2008.

7 Jeanna Tällberg

Executive Vice President, Head of People & Culture.

Född: 1975.

Utbildning: Kandidatexamen i socialt arbete samt i personalfrågor. Anställd 2003-2015 och sedan från 2022.

8 Marcus Holm

Executive Vice President, Head of Production, Procurement and Logistics.

Född: 1971.

Utbildning: Civilingenjör i maskinteknik. Anställd sedan 1994.

9 Sara Forsberg

Executive Vice President, Chief Technical Officer/Head of Research and Development and Head of Brand Identity Development.

Född: 1976.

Utbildning: Civilingenjör i ergonomisk design och produktion. Anställd sedan 2001.

* Tidigare CFO Jonas Rickberg lämnade Scania i december 2024. Han efterträddes av Do Young Kim i februari 2025.

FÖRVALTNINGSBERÄTTELSE

I en värld med hög grad av osäkerhet på grund av det instabila globala makroekonomiska och geopolitiska läget var efterfrågan på Scantias produkter och tjänster fortsatt hög.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2024

Efterfrågan på Scanias produkter och tjänster var under året robust och genererade ett starkt finansiellt resultat för 2024.

Fordon och tjänster

Scania nådde rekordhöga leveransnivåer under 2024 och passerade 100 000 fordon. Många av de leveranskedjeproblem som på senare år stört produktionen löstes, vilket resulterade i ett stabilare produktionsflöde.

Scanias fordonsleveranser ökade under 2024 med 6 procent jämfört med 2023. Lastbilsleveranserna ökade med 5 procent till totalt 96 443 enheter. Leveranserna av bussar ökade med 11 procent till 5 626 enheter. Leveranserna från Power Solutions minskade med 19 procent till 11 170 enheter. Tjänsteförsäljningen ökade med 3 procent till MSEK 43 886.

Lastbilsmarknaden

Under 2024 kännetecknades den europeiska lastbilsmarknaden totalt sett en avmattning jämfört med 2023. Däremot var efterfrågan i Latinamerika fortsatt stark, i synnerhet i Brasilien, tack vare en positiv ekonomisk utveckling. I Asien påverkades efterfrågan av den ekonomiska nedgången i Kina, och i Mellanöstern av krig och oroligheter.

Scanias totala orderingång sjönk med 5 procent samtidigt som leveranserna ökade, särskilt i Brasilien. Även i Europa var leveranserna starka, drivna av en orderbok som fyllts på under 2023.

Scania fortsatte under 2024 utveckla sitt batterielektriska-erbjudande och lanserade fler elmaskiner, axelkonfigurationer, hyttalternativ och ett antal olika kraftuttag.

En annan höjdpunkt för lastbilsverksamheten var att Scania tilldelades Green Truck Award 2024, ett pris som Scania vunnit sju av de senaste åtta åren.

Under 2024 öppnade Scania för beställningar av självkörande fordon för första gången. Scania och den australiensiska tjänsteleverantören Regroup ska under 2025 lansera världens första flotta av självkörande gruvlastbilar, vilka ska användas vid Butcherbird-gruvan i Pilbara i västra Australien.

Europa

Under 2024 var efterfrågan i Europa mer avvaktande jämfört med 2023. Även om det fortfarande fanns en efterfrågan på ersättningsfordon i Europa var denna lägre än under 2023 och investeringsbesluten påverkades av en hög inflation. Orderingången för helåret 2024 minskade i Europa med 3 procent till 41 705 (40 658) lastbilar, en ökning som främst kunde hänföras till Nederländerna och Belgien.

Leveranserna minskade med 4 procent till 54 787 (57 092) lastbilar, främst hänförligt till Storbritannien och Frankrike.

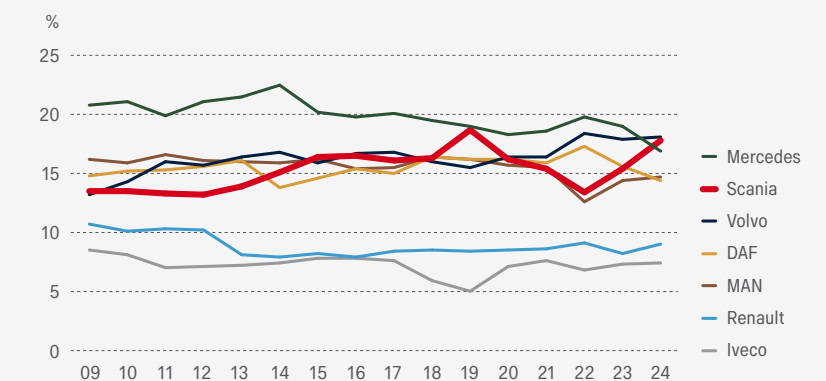
I Europa förekom avvikelser i produktionsflödena då Scania lanserade uppdateringar till sin nya programvaruplattform i syfte att möta ny lagstiftning inom cybersäkerhet och samtidigt säkerställa nya, värdeskapande funktioner för kunderna. Komplexitet och kvalitetsproblem i mjukvaruimplementeringen gjorde att många kunder drabbades av leveransförseningar.

Batterielektriska lastbilar levererades inte enligt plan delvis på grund av leverantörsrelaterade komponentproblem, vilket resulterade i förseningar i volymökningen. På det stora hela växer den underliggande kundefterfrågan på batteriefordon i Europa och på global nivå, men tillväxttakten är långsammare än vad som angavs i förra årets prognoser. Transportköparnas ambitioner i fråga om koldioxidutsläpp inom sektorer som dagligvaruhandel, bygg, fordon och kommuner har börjat påverka megafloTTorna, vilket gör transportköparna mer benägna att ställa om snabbare än under tidigare år.

Den totala marknaden för tunga lastbilar i 27 av EU:s medlemsländer (samtliga EU-länder utom Malta) samt Norge, Storbritannien, Schweiz och Island minskade med cirka 8 procent till 315 100

(342 000) enheter under 2024. Trots detta gjorde de ökade leveranserna och framgångarna med Super-drivlinan att Scania stärkte sin position i Europa och tog en marknadsandel på 17,8 (15,4) procent.

Marknadsandel för tunga lastbilar på över 16 ton i EU27*



* Förutom Malta, inklusive Norge, Schweiz, Storbritannien och Island.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2024

Latinamerika

I Latinamerika drevs efterfrågan på lastbilar främst av den positiva ekonomiska utvecklingen i Brasilien. I Argentina var efterfrågeutvecklingen för lastbilar positiv trots politiska förändringar och en instabil växelkurs. Det berodde huvudsakligen på förbättringar av landets ekonomi och marknadens behov.

Scanias orderingsgång i Latinamerika minskade med cirka 7 procent till 21 500 (23 003) lastbilar, främst relaterat till Brasilien. Leveranserna ökade med 45 procent till 25 513 (17 590) lastbilar, främst hänförligt till Brasilien.

Dessutom nådde vi en milstolpe med en halv miljon tillverkade lastbilar i Brasilien sedan produktionsstarten där år 1957.

Eurasien, Asien samt Afrika och Oceanien

I Asien gjorde den minskade tillväxten i Kinas ekonomi och en längre ersättningscykel för tunga transporter (HDT) att den inhemska detaljhandeln stabiliserades på en lägre nivå. I Mellanöstern minskade efterfrågan markant på grund av krig och oroligheter i regionen. I denna region är Turkiet fortfarande den största marknaden i termer av marknadsstorlek och Scanias försäljning. I Afrika stabiliserades affärsverksamheten i Sydafrika efter

de allmänna valen, och leveranserna var fortsatt starka under 2024. Dock minskade orderingsgången kraftigt. I Oceanien minskade totalmarknaden.

Orderingsgången i Eurasien minskade med 18 procent till 770 (936) lastbilar, en minskning som främst kunde hänföras till Kazakstan. Leveranserna var i linje med föregående år, 1 154 (1 159) lastbilar, främst hänförligt till Georgien. Eftersom Scania inte längre säljer lastbilar i Ryssland är marknaden i Eurasien betydligt mindre och domineras av försäljningen till Ukraina och Kazakstan.

Orderingsgången i Asien ökade med 1 procent till 8 233 (8 139) lastbilar, en ökning som främst kunde hänföras till Förenade Arabemiraten. Leveranserna minskade med 7 procent till 8 913 (9 549) lastbilar, främst hänförligt till Israel.

Orderingsgången i Afrika och Oceanien minskade med 55 procent till 2 717 (6 063) lastbilar, en minskning som främst kunde hänföras till Sydafrika och Australien. Leveranserna minskade med 3 procent till 6 076 (6 262) lastbilar, främst kopplat till Australien och Sydafrika.

Busmarknaden

Scanias bussverksamhet uppvisade fortsatt stark återhämtning under 2024, med en europeisk marknad som var tillbaka på pre-covid-nivåer och en stark utveckling i Latinamerika.

Under året ökade orderingsgången för bussar med 15 procent till 6 087 (5 281) enheter, med en stark förbättring i alla regioner. I Europa ökade orderingsgången till 1 590 (1 469) enheter. I Latinamerika ökade orderingsgången till 3 141 (2 887) enheter, främst hänförligt till Brasilien, Peru och Argentina. Orderingsgången i Asien ökade till 672 (395) bussar, främst hänförligt till Malaysia. Orderingsgången i Afrika och Oceanien ökade till 682 (530) enheter, främst relaterat till Kenya.

Leveranserna ökade under 2024 med 11 procent till 5 626 (5 075) enheter. I Europa, där Scanias huvudsakliga marknader är Spanien, Italien, Storbritannien, Sverige, Frankrike och Tyskland, uppgick leveranserna till totalt 1 669 (1 750) enheter. Med tanke på avvecklingarna inom fordonsprogrammet och införandet av en ny cybersäkerhetslagstiftning är denna minskning relativt måttlig, vilket vittnar om styrkan och motståndskraften i denna region.

I Latinamerika ökade leveranserna med 28 procent till 2 807 (2 186) enheter, främst hänförligt till Brasilien, Mexiko och Colombia. Detta bekräftar Scanias ställning i regionen vilken underbyggs av de starka resultaten för produkterna i Scanias nya bussgeneration.

I Asien minskade leveranserna med 21 procent till 498 (631) enheter, främst på grund av lägre efterfrågan i Israel under det första halvåret. Leveranserna till Afrika och Oceanien ökade med 28 procent till 652 (508) enheter, främst kopplat till Australien och Sydafrika.

Höjdpunkterna i det gångna årets produktlanseringar var bland annat lanseringen av LBG/LNG-versionen av vår Scania Touring-turistbuss, som har samma kraft och räckvidd som sin dieseldrivna motsvarighet men med betydligt lägre driftkostnader och koldioxidutsläpp.

Under 2024 har Scania med framgång slutfört omstruktureringen av bussverksamheten och infört en ny strategi genom vilken Scania fortsatt erbjuder kompletta lösningar för buss men fokuserar den egna produktionen på chassier. Scanias busskarosser tillverkas och distribueras nu kollaborativt via strategiska, globala samarbeten. Scania fortsätter tillhandahålla lösningar som är integrerade i företagets modulsystem och stöds av Scanias exceptionella globala servicenätverk, vilket säkerställer hög drifttillgänglighet och funktionssäkerhet.

Den nya strategin har redan gett enastående resultat och befäster Scanias löfte om att vara en globalt betrodd partner för kompletta lösningar.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2024

Scania investerar i att anpassa sin produktionslinje för den lokala produktionen av batterielektriska bussar i Latinamerika, med start under andra halvåret 2025. Det är ett drag som bekräftar Scanias engagemang i tillverkning av batterielbussar på global nivå samtidigt som vi fortsätter erbjuda ett brett urval av hållbara drivlinor, som LBG-, CBG-, biogas- och hybriddrivlinor för att tillgodose kraven från kunder från olika delar av världen.

Scania tilldelades utmärkelsen Sustainable Bus Award i turistbusskategorin för sin gasdrivna Scania Touring LBG/LNG, vilket är ett bevis på vårt oförtrutna hållbarhetsarbete inom alla bussegment.

Marknaden för Power Solutions

Efterfrågan inom Power Solutions förbättrades under 2024, vilket ökade den totala orderingången med 9 procent till 8 492 (7 818) motorer. Dock minskade leveranserna under 2024 med 19 procent och nådde 11 170 (13 871) motorer.

I Latinamerika var efterfrågan stark, främst hänförligt till Brasilien och en betydande efterfrågan på generatoraggregat till kraftverk på grund av låga vattennivåer i reservoarerna. I Europa tog efterfrågan fart i slutet av 2024. Ledtiderna har nu återgått till mer normala nivåer. I synnerhet elproduktionssegmentet ställdes inför

utmaningar på grund av höga lagernivåer och fortsatt låg marknadsefterfrågan. Inom marinområdet var verksamheten fortsatt stark och Norge, den största marinmarknaden, levererade rekordhöga nivåer. I Asien minskade orderingången markant, särskilt inom bygg- och anläggningsutrustning. Minskningen är kopplad till Kina och den vikande inhemska marknaden där.

Tjänster

Scanias tjänsteverksamhet fortsatte växa under 2024. Tjänsteintäkterna uppgick till MSEK 43 886 (42 424), en ökning med 3 procent. Högre volymer påverkade omsättningen positivt. I lokala valutor ökade intäkterna med 4 procent.

I Europa ökade tjänsteintäkterna med 5 procent till MSEK 30 517 (29 098). I Amerika ökade intäkterna med 1 procent till MSEK 6 587 (6 508) medan tjänsteintäkterna i Eurasien minskade med 11 procent till MSEK 148 (166). Intäkterna i Asien sjönk med 2 procent till MSEK 3 506 (3 579). I Afrika och Oceanien ökade intäkterna med 2 procent till MSEK 3 128 (3 073).

Vi fortsatte utveckla vårt enastående tjänsteerbjudande. Här ingick bland annat den europeiska lanseringen av den modulbaserade tjänsteportföljen Service 360 samt lanseringen av ProDriver, en spelinspirerad förarutbildningsapp som främjar hållbar och bränsleeffektiv körning.

Våra medarbetare

Totalt sett uppgick Scanias antal medarbetare till 58,845 (58,163) personer vid slutet av 2024. Scania arbetar för en inkluderande och säker arbetsmiljö som präglas av mångfald och där fokus ligger på att främja välbefinnande och kontinuerlig kompetensutveckling. Vi mäter medarbetarnas nöjdhet regelbundet för att säkerställa att vi levererar i enlighet med vår People-strategy. Mer information finns på [sidorna 46–52](#) och i [not 23](#).

Produktion

Under 2024 hade hållbarhet fortsatt högsta prioritet i vår finansiella och operativa strategi, med betydande framsteg inom de miljörelaterade och sociala dimensionerna:

- **Hållbarhetsutbildning:** Fortsatt arbete med att integrera hållbarhet i The Scania Way, med fokus på mål för både planeten och människorna.
- **Utökad mätvärdesspårning:** Förbättrad intern övervakning av koldioxidutsläpp i relation till energi, avfall, vatten och marktransporter, övergång från kvartals- till månadsredovisning i enlighet med EU:s regelverk
- **Initiativ inom cirkulär ekonomi:** Lyckad provmontering av växellådor och motorer med återanvända komponenter, vilket vittnar om vår innovationsförmåga och vårt arbete inom hållbara metoder.

Scania fortsatte etablera företagets tredje industriella nav, den största investering i den industriella verksamheten sedan flytten till Latinamerika. Anläggningen, som ligger i Rugao nordväst om Shanghai i Kina, omfattar 800 000 kvadratmeter och kommer att leverera Scaniaprodukter till kunder i Kina och resten av Asien. Anläggningen beräknas stå klar under 2025. Att ha produktion nära kunderna i regionen ökar Scanias konkurrenskraft som kommer kunna leverera med kortare ledtider, sänkta kostnader och förbättrade skräddarsydda specifikationer för att tillgodose kundernas behov. Anläggningen kommer att drivas av förnybar energi.

Forskning och utveckling

Syftet med Scanias verksamhet inom forskning och utveckling är att utveckla hållbara lösningar som ökar kundernas produktivitet och lönsamhet genom ett fokus på låg bränsle och energiförbrukning, hög fordonstillgänglighet och låga underhållskostnader i kombination med förstklassiga prestanda. Totalt investerade Scania 15,5 (12,8) miljarder kronor i forskning och utveckling under 2024, vilket motsvarar 7 procent av nettoomsättningen.

MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2024

Som en del av TRATON GROUP har Scania tillgång till omfattande teknisk expertis, vilket främjar innovation och ökad kostnadseffektivitet. Scania fokuserar på att optimera TRATON Groups globala FoU-organisation genom att upprätta strukturer, styrningsprocesser, perspektiv och arbetsmetoder som är gemensamma för hela organisationen. Scania har en nyckelroll i att utveckla och implementera TRATON Modular System, en varumärkesövergripande plattform som bygger på Scanias eget modulsystem. Det nya modulsystemet kommer att ge design-, produktions- och kostnads fördelar till varumärkena i koncernen.

Höjdpunkter inom Scanias FoU-arbete 2024:

- Framsteg för verksamheten inom självkörande fordon:
 - Övergick från forsknings- till försäljningsfasen för självkörande gruvlastbilar, vilket banar väg för säkrare, effektivare och mer hållbar gruvdrift.
- Nästa generations elarkitektur:
 - Lanserade ett innovativt system som ska ge högre säkerhet, skalbarhet och funktionalitet och som uppfyller det nya strängare regelverket för cybersäkerhet.
 - Säkerställde överensstämmelse med EU:s nya förordning om allmän fordonssäkerhet (GSR).

- Innovationssamarbeten:
 - Genomförde flera offentliga vetenskapliga tester och fördjupade vårt samarbete med Integrated Transport Research Lab (ITRL) vid Kungliga Tekniska högskolan (KTH) i Stockholm, i syfte att forma framtiden för hållbara transporter.
- Bredda batterielektriska-erbjudandet:
 - Fortsatte bredda Scanias batterielektriska-erbjudande genom att lansera fler elmaskiner, axelkonfigurationer, hyttvarianter och kraftuttaglösningar.



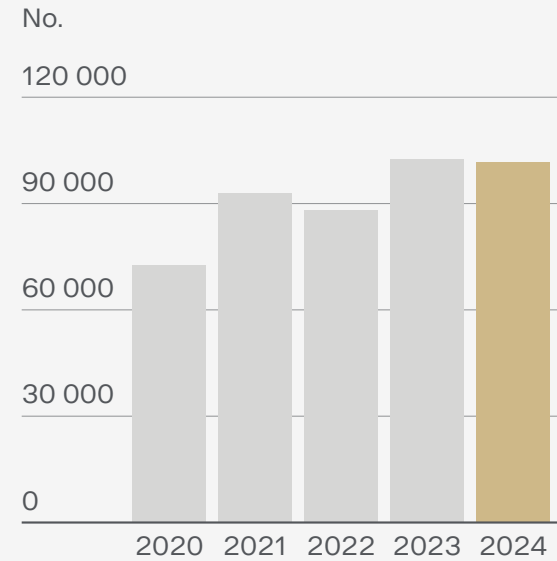


MARKNADSTRENDER OCH SCANIAS VERKSAMHET 2024

HÅLLBARHETSRAPPORTERING

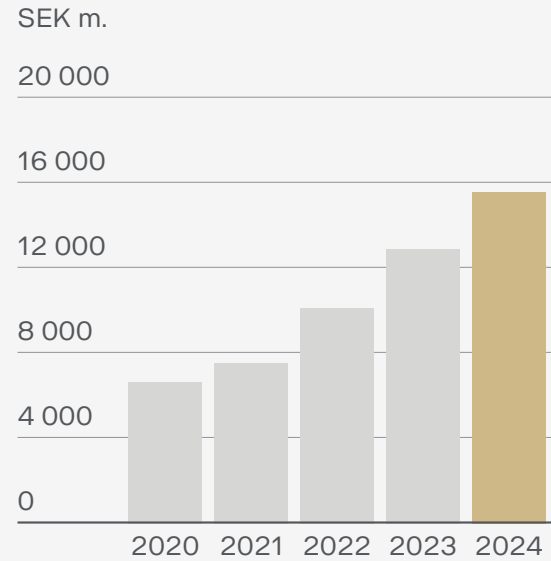
Tillverkade fordon

Under 2024 producerade Scania 101 648 fordon (102 283).



Investeringar i forskning och utveckling

Scania fortsätter att investera kraftfullt i forskning och utveckling för att stärka produktportföljen de närmaste åren.



I enlighet med ÅRL 6 kap 11§ har Scania AB valt att upprätta hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapportens omfattning framgår på [sidan 62](#) i det här dokumentet.

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Rekordleveranser av fordon 2024 tillsammans med en hög nyttjandegrad av produktionssystemet bidrog till en stark finansiell prestation trots en makroekonomiskt och geopolitiskt utmanande situation. Flödet från lastbilsorder till leverans förbättrades under året, vilket tidigare varit ett hinder för oss. Trots detta upplevde våra kunder leveransförseningar på grund av utmaningar med att uppdatera vår nästa generations mjukvaruplattform för att följa ny cybersäkerhetslagstiftning. Efterfrågan på lastbilar höll sig på en bra nivå trots en försiktig europeisk marknad, och i slutet av året ökade orderintaget.

Som en del av den pågående omvandlingen av TRATON GROUP såldes utlåningsportföljen mot TRATON Financial Services (tidigare Scania Financial Services) till TRATON Treasury AB under 2024.

Leveranser

Under 2024 levererade Scaniakoncernen 96 443 (91 652) lastbilar, en ökning med 5,2 procent. Leveranserna av bussar ökade med 10,9 procent till 5 626 (5 075) enheter. Power solutions minskade med 19,5 procent till 11 170 (13 871) enheter.

| Levererade fordon, antal | 2024 | 2023 |
|----------------------------|----------------|----------------|
| Fordon och tjänster | | |
| Lastbilar | 96 443 | 91 652 |
| Bussar | 5 626 | 5 075 |
| Summa nya fordon | 102 069 | 96 727 |
| Begagnade fordon | 16 837 | 15 908 |
| Power Solutions | 11 170 | 13 871 |
| Summa antal enheter | 130 076 | 126 506 |

Nettoomsättning

Scaniakoncernens nettoomsättning inom segmentet Fordon och tjänster ökade med 5,4 procent till MSEK 216 129 (205 066). Nettoomsättningen från försäljning av nya fordon ökade med 9,7 procent. Försäljningen påverkades positivt av volymökningar, en ändrad pris- och produktmix samt negativt på grund av valutakurseffekter. Nettoomsättningen från Service ökade med 3,4 procent och uppgick till MSEK 43 886 (42 424). Ökad försäljning av reservdelar och tjänster hade en positiv effekt.

Inom Power solutions minskade nettoomsättningen med 14,4 procent på grund av lägre volymer.

| Nettoomsättning per produkt, MSEK | 2024 | 2023 |
|--|----------------|----------------|
| Lastbilar | 136 584 | 125 149 |
| Bussar | 10 466 | 8 852 |
| Power Solutions | 3 689 | 4 308 |
| Service | 43 886 | 42 424 |
| Begagnade fordon | 9 161 | 10 010 |
| Övrigt | 5 034 | 6 141 |
| Leasingintäkter | 7 308 | 8 182 |
| Nettoomsättning Fordon och tjänster | 216 129 | 205 066 |
| Eliminering | – | –940 |
| Scaniakoncernen totalt | 216 129 | 204 126 |

Resultat

Scaniakoncernens rörelseresultat för Fordon och tjänster uppgick 2024 till MSEK 29 206 (24 813). Rörelsemarginalen uppgick till 13,5 (12,1) procent. Rörelseresultatet för 2024 påverkades negativt av jämförelsestörande poster på MSEK –1 243 främst hänförliga till kostnader för civilrättsliga krav från kunder. Exklusive jämförelsestörande poster uppgick rörelseresultatet för 2024 till MSEK 30 449.

Ökade volymer för lastbil och bussförsäljning inverkade positivt. Marginalen på lastbilar påverkades positivt av pris och produktmix.

Scaniakoncernens utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 15 446 (12 780). Efter justering för aktivering med MSEK 5 607 (2 808) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 1 814 (1 264) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 11 654 (11 236). Den totala valutaeffekten på rörelseresultatet uppgick till MSEK –1 006.

| Resultat per rörelsesegment, MSEK | 2024 | 2023 |
|---|---------------|---------------|
| Fordon och tjänster | | |
| Rörelseresultat | 29 206 | 24 813 |
| Rörelsemarginal, % | 13,5 | 12,1 |
| Scaniakoncernen | | |
| Rörelseresultat | 29 206 | 24 807 |
| Rörelsemarginal, % | 13,5 | 12,2 |
| Resultat före skatt | 27 138 | 23 243 |
| Skatt | –4 604 | –7 385 |
| Årets resultat från kvarvarande verksamhet | 22 534 | 15 858 |
| Årets resultat från avvecklade verksamhet | – | 1 448 |
| Årets resultat för koncernen | 22 534 | 17 306 |

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Scaniakoncernens finansnetto uppgick till MSEK –2 068 (–1564), inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK –64 (4). Räntenettet uppgick till MSEK 1 099 (2 061). Räntenettet påverkades negativt av en lägre lånevolym till TRATON Financial Services på grund av försäljningen av Treasurys låneportfölj under 2024.

Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK –3 103 (–3 630). I dessa ingick värderingseffekter om MSEK 188 (–793) avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 27 138 (23 243). Scaniakoncernens skattekostnad för 2024 motsvarade 17,0 (31,8) procent av resultatet före skatt. Den lägre effektiva skattesatsen för 2024 kan huvudsakligen förklaras av valutakurseffekter och av en uppskjuten skatteeffekt på underskottsavdrag inom räntenetton i Sverige.

Nettoresultatet från kvarvarande verksamheter uppgick till MSEK 22 534 (15 858). Nettoresultatet från avvecklade verksamheter uppgick till MSEK 0 (1 448).

Kassaflöde

Kassaflödet efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 15 826 (25 845). Föregående år påverkades positivt av försäljningen av segmentet Financial Services. Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK –16 538 (–1 888) inklusive MSEK –5 607 (–2 808) i aktiverade utvecklingskostnader. Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2024 till MSEK 28 765 (28 448).

Finansiell ställning

| Nyckeltal relaterade till balansräkningen | 2024 | 2023 |
|---|------|------|
| Soliditet, Scaniakoncernen % | 36,7 | 27,2 |
| Soliditet, Fordon och tjänster % | 41,9 | 40,0 |
| Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster % ¹⁾ | 31,4 | 31,5 |
| Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och tjänster ²⁾ | 0,31 | 0,35 |

1) Beräkningen baseras på genomsnittligt sysselsatt kapital de 13 senaste månaderna.

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

Scaniakoncernens egna kapital ökade under 2024 med MSEK 13 659 och uppgick vid årets utgång till MSEK 94 184 (80 525). Årets resultat tillförde MSEK 22 534 (17 306). Utdelningar minskade eget kapital med MSEK –7 903 (–15 800).

Valutakursdifferenser vid omräkning av utländska nettotillgångar minskade eget kapital med MSEK –372 (539). Därutöver ökade eget kapital med MSEK 184 (–1 317) på grund av aktuariella förändringar av pensionsskulden och minskade med MSEK –863 (13) på grund av justeringar av verkligt värde på egetkapitalinstrument. Ett kapitaltillskott från TRATON ökade också det egna kapitalet med MSEK 990 (1 332). Koncernbidrag till TRATON-företag minskade eget kapital med MSEK –990 (–1 445). Skatter hänförliga till poster som redovisats under “Övrigt totalresultat” uppgick till MSEK 83 (279). Innehav utan bestämmande inflytande minskade under året med MSEK –15 (–7).

Moderbolaget

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB. Moderbolaget bedriver i övrigt ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB uppgick under 2024 till MSEK 20 736 (6 191). För styrelsens förslag till resultatdisposition, se [sidan 164](#).

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

Ägare och aktieägare

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

RISKÖVERSIKT

Scanias risköversikt präglas av en alltmer komplex och utmanande affärsmiljö där förändringar sker snabbt och där hanteringen av stora osäkerheter är det nya normala. Scania anpassar sig till denna nya affärsmiljö genom att hantera risker relaterade till exempelvis nya affärsmodeller, ökning av produktionskapacitet, nya och hållbara lösningar för inköp, tillförlitliga leveranskedjor och ny teknik för att möta utmaningarna med klimatförändringen.

Företagsklimatet under 2024 har präglats av ökade spänningar mellan olika regioner i världen, vilket bland annat resulterat i att antalet väpnade konflikter, sanktioner och handelsbarriärer har ökat. Detta kommer att få företag att i större utsträckning se över sina leveranskedjor samt omvärdera marknadsnärvaro och teknikstrategier i syfte att hantera riskexponering och bygga upp förmågan att hantera oväntade händelser. Politiska allianser och förändrade handelsmönster har sakta men säkert lett till en mer regionaliserad värld. Global frihandel kan inte längre tas för given eftersom händelsestyrda geopolitiska risker kan uppstå snabbt. Detta kan påverka tillträdet till och utvecklingen på marknaden rent generellt, inflations- och räntetrender och utvecklingen av den globala ekonomin och därmed även affärsförutsättningarna för Scania och för våra kunder, leverantörer och partner.

Scania fortsätter övervaka hur den politiska osäkerheten kan påverka de makroekonomiska utsikterna, särskilt på marknader där Scania bedriver verksamhet eller gör inköp. Under året har Scania sett risker materialiseras i form av brist på material och komponenter, störningar i produktions- och logistikflödena och försäljningsnätverken. Det pågående arbetet med att etablera en industriell verksamhet i Kina medför en mängd olika risker, vilka Scania noggrant övervakar och hanterar i syfte att nå de strategiska målen för att kunna etablera en långsiktig marknadsnärvaro och produktionskapacitet i landet.

Det finns flera risker som även framöver kan påverka Scania. De mest relevanta riskerna och dess åtgärder presenteras i tabellen på följande sidor. Tabellen visar också vilka mål som kan påverkas om riskerna materialiseras. Scanias rigorösa och proaktiva riskhantering stödjer det arbete vi genomför för att uppfylla våra affärsmål.





RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|---------------------------------|------------|---|--|
| Strategiska risker | | | |
| Klimatomställningsrisker | | <p>Som en viktig del av ekosystemet för transporter och som global aktör är Scania exponerad för risker som härrör från omställningen till en klimatneutral ekonomi. Scanias strategiska inriktning är direkt kopplad till de möjligheter och risker som uppstår genom klimatförändringen och dess konsekvenser.</p> <p>De omställningsrisker som Scania har identifierat rör bland annat tekniskskiftet, elfordon, kostnaden för övergången till utsläppsfri teknik, kundernas behov och förväntningar samt tillgången till komponenter och råvaror.</p> <p>I omställningsrisker ingår även risker som har med regeltillämpning att göra, till exempel lagstiftning för koldioxidutsläpp, koldioxidprissättning, utveckling av möjliggörande faktorer (inklusive laddningsinfrastruktur och tillgång till förnybar energi och biobränslen), sociala risker och det faktum att övrig klimatlagstiftning inte fullt ut stöder den tekniska utvecklingen. Alla dessa risker kan påverka Scanias intäktströmmar på både kort och medellång sikt.</p> | <p>Scanias strategiska inriktning är att leda omställningen till ett hållbart transportsystem. Strategin bygger på de möjligheter och risker som är kopplade till klimatförändringen och syftar till att göra Scania motståndskraftigt och lönsamt idag såväl som i framtiden. Konsekvenserna av klimatförändringen och tillhörande begränsningsåtgärder inom lagstiftning, affärsförhållanden och teknik har haft avgörande inverkan på Scanias övergripande strategiska inriktning, affärsprocesser och hållbarhetsfokus.</p> <p>I Scanias årliga process för strategisk planering tillämpas scenarionalyser som ett viktigt verktyg i att testa strategins motståndskraft mot potentiella framtida förändringar samt identifiera nya risker och möjligheter. Detta förstärks ytterligare genom Scanias centrala riskprocess.</p> <p>En av Scanias viktigaste strategiska aktiviteter har varit att sätta upp mål för minskning av koldioxidutsläppen i enlighet med vad vetenskapen anser krävs för att uppfylla Parisavtalet samt uppnå strategin och målen som är kopplade till leveranskedja, utfasning av fossila bränslen och digitalisering. För att nå sina affärsmål har Scania genomfört en strategiöversynsprocess som huvudsakligen gått ut på att proaktivt övervaka, förstå och delta i utvecklingen inom branschen och marknaden samt på områden som teknik och lagstiftning. Dessutom upprättar Scania samarbeten med relevanta intressenter på marknaden för att säkerställa att Scania kan leva upp till kraven från kunderna och marknaden.</p> |
| Affärsutvecklingsrisker | | <p>Transportbranschen verkar i en svårhanterlig miljö med snabba förändringar vad gäller teknik, affärsmodeller, konkurrenter och globala trender. Dessa driver på Scanias omställning från en tillverkare av tunga kommersiella fordon till en leverantör av transport- och logistiklösningar. Därmed finns också en risk att Scania inte lyckas leverera produkter och tjänster anpassade till vissa kundbehov eller på allvar positionera sig i den allt snabbare utvecklingen mot självstyrande och uppkopplade eldrivna transportfordon.</p> | <p>Risker som har med affärsutveckling och långsiktig planering att göra hanteras huvudsakligen genom ett strukturerat och tvärfunktionellt samarbete mellan olika avdelningar inom Scania och TRATON, med målet att gemensamt fatta strategiska och taktiska beslut. Ett annat sätt att hantera utvecklingsrisker på är genom den årliga process som Scania upprättat för strategisk planering och där externa och interna faktorer diskuteras och ifrågasätts i hela företaget – över enhets- och organisationsgränserna.</p> <p>En viktig del av The Scania Way är att främja integritet och psykologisk trygghet i syfte att skapa en miljö där frågor och oklarheter kan diskuteras öppet. Genom att tillämpa ett buy-in-förfarande på olika nivåer i företaget kan vi genomföra strategin och affärsutvecklingen på ett produktivt och effektivt sätt. Utöver detta kartlägger Scania genom den årliga strategiproessen hela tiden nya områden som kan driva på utvecklingen av framtidens ekosystem för transport och logistik. Forsknings- och utvecklingsprojekt utsätts för ständiga iterationer baserat på teknisk och kommersiell relevans.</p> |



RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|--|------------|---|--|
| Strategiska risker, forts. | | | |
| Affärsmodells- och strategirisker | | <p>Scanias affärsmodell och strategi måste kontinuerligt uppdateras och anpassas till en affärsmiljö som hela tiden förändras. Scanias erbjudande måste vara attraktivt och konkurrenskraftigt för våra intressenter. För att behålla sin konkurrenskraft och relevans måste företaget snabbt kunna svara på förändringar i affärsmiljön.</p> | <p>Scania övervakar, utvärderar och utmanar kontinuerligt affärsmodellen och strategin för att säkerställa att företaget uppfyller ambitionen att leda omställningen till ett hållbart transportsystem och våra åtaganden enligt Parisavtalet.</p> <p>En korrekt hantering av den rådande osäkerheten, komplexiteten och de snabba förändringarna är avgörande för att Scania ska fortsätta vara relevant för samhället, kunderna, kapitalmarknaderna och andra intressenter. Scania har metoder och processer för att lyfta viktiga frågor som behöver uppmärksammas och åtgärdas tvärfunktionellt.</p> <p>Mer information om Scanias strategiprocess och användningen av scenarier finns på sidorna 19–23.</p> |
| Bolagsstyrnings- och policyrisker | | <p>Scania verkar över hela världen i föränderliga miljöer och sammanhang och vi ser en avglobaliseringstrend som beror på en växande komplexitet i det politiska landskapet. Det är viktigt att hantera förändringar och utveckla verksamheten i rätt riktning då det annars finns en risk för att ambitioner och mål inte uppnås.</p> | <p>Scanias verkställande ledning har det övergripande ansvaret för hantering av bolagsstyrnings- och policyrelaterade risker. Samtliga funktioner inom företaget arbetar enligt ett väldokumenterat ledningssystem som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policyer.</p> <p>Ledningssystemet förbättras kontinuerligt i det dagliga arbetet och genom regelbunden översyn internt och av tredje part. Den centrala stödfunktionen Group Legal and Compliance hjälper såväl den verkställande ledningen som linjecheferna att hantera risker genom att bidra med kunskap om styrning, utbilda och ge råd.</p> <p>För mer information, se avsnittet med bolagsstyrningsrapporten som börjar på sidan 81.</p> |
| Geopolitiska risker | | <p>Geopolitisk risk har blivit allt viktigare i och med de stigande politiska spänningarna inom och mellan regioner. Som globalt företag verkar Scania på marknader med politisk instabilitet, konflikter och social oro, vilket kan påverka Scanias möjlighet att bedriva verksamhet i dessa områden. Geopolitiska spänningar fortsätter öka riskexponeringen inom ett antal olika områden, till exempel handelsbarriärer som sanktioner, avbrott i leveranskedjor, brott mot mänskliga rättigheter och säkerhetsproblem.</p> <p>De ökade spänningarna mellan de globala maktblocken, som bland annat tar sig uttryck i ett växande antal sanktioner och exportregleringar, kommer att göra att företagen vill minska riskerna i leveranskedjorna och minimera sina beroenden. Nya politiska allianser och förändrade handelsmönster kan resultera i en mer regionaliserad värld. Ur ett inkösperspektiv kan global frihandel inte längre tas för given eftersom händelsestyrda geopolitiska risker kan uppstå snabbt. Risken ökar ytterligare på grund av komplexiteten i att ha flera nivåer i leveranskedjorna och flera motparter som är extremt svåra att följa upp och övervaka.</p> | <p>I den årliga utvärderingen av strategin genomförs scenariobaserade analyser med syfte att förstå potentiella förändringar i den alltmer osäkra geopolitiska situationen i Scanias affärsmiljöer. Relevanta åtgärder för att hantera förändringar med hög påverkan integreras i strategin och dess genomförande. I detta ingår lokalisering av produktionsanläggningar och komponentleverantörer. Informationsflödet för politiska risker har också redovisats genom den centrala riskprocessen för att hjälpa den verkställande ledningen och affärsenheterna att fatta välgrundade beslut.</p> <p>Scania mobiliserar tvärfunktionella affärsenheter för att få en enhetlig hantering av viktiga affärshändelser som materialiseras från geopolitiska risker. Ett bra exempel på detta är hur Scania aktiverade sin krishanteringsprocess och tvärfunktionella enheter för att hantera vad som till en början bedömdes som en kritisk brist på halvledare för att sedan lyckas nå en hanterbar och stabil nivå. Som ett led i Scanias arbete med kontinuerliga förbättringar fortsätter Procurement-funktionen att ta fram riskreducerande åtgärder för att säkra tillgången. Särskild uppmärksamhet kommer att ges åt kritiska komponenter och material som kommer från regioner som blir allt viktigare att utvärdera och hantera. Vi har också utarbetat åtgärdsstrategier och verksamhetsprinciper för en mer diversifierad portfölj av tier-1-leveranskedjor. Inom handelspolitiken arbetar Scania proaktivt genom att övervaka, utvärdera och förespråka en fri och regelbaserad internationell handel. Här ingår till exempel att öka betydelsen av globala produktstandarder och effektiva frihandelsavtal.</p> |



RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|---|------------|---|---|
| Lag- och regelefterlevnadsrisker | | | |
| Risker relaterade till handelsbarriärer, exportkontroll och sanktioner | | <p>Scanias möjlighet att göra affärer kan hämmas av förändringar i fråga om handelsavtal och handelsbarriärer, liksom sanktioner från myndigheter eller internationella organ riktade mot länder, varor, tjänster eller personer. Brott mot sanktioner kan ge dryga böter, andra påföljder och handelsrestriktioner. Som globalt företag måste Scania kunna hantera motstridiga sanktionsregler och vara mer vaksamma så att vi inte blir involverade i affärstransaktioner som på ett indirekt och tvetydigt sätt kringgår sanktioner i verksamheterna uppströms och nedströms. Utöver sanktionerna kan vår gränsöverskridande interna och externa handel påverkas ekonomiskt av höjda tullar till följd av handelskrig och förändrad utrikeshandelspolitik.</p> | <p>Alla enheter inom Scaniakoncernen bedriver sin verksamhet i enlighet med nationella och internationella lagar och regler, inklusive men inte begränsat till exportkontroll och sanktionsregler, i alla relevanta jurisdiktioner och regimer där Scania är verksamt, samt i enlighet med Scanias uppförandekod. Det nuvarande geopolitiska läget med ständigt ändrade sanktioner och handelsbarriärer övervakas noggrant. Det pågår också ständigt betydande insatser för att förbättra programmet Scania Export Control, där resurser (centrala och lokala) och expertis utvärderar förändringar i regler och sanktioner för att säkerställa regelefterlevnad. När det gäller tullavgifter följer vi noggrant förändringar i utrikeshandelspolitik och tullbestämmelser för att kunna begränsa eller planera för de konsekvenser och ekonomiska effekter som förändringar kan ge upphov till.</p> |
| Risker relaterade till avtal och immateriella rättigheter | | <p>Legala risker uppstår i den dagliga verksamheten vid hantering av avtal och väsentliga rättigheter.</p> <p>Scanias verksamhet innefattar en rad olika immateriella licensavtal, patent och andra immateriella rättigheter. Scania ingår också många affärs- och finansavtal, vilket är normalt för ett företag av Scanias storlek och typ. Inget enskilt affärs- eller finansavtal, patent, licensavtal eller liknande rättighet har avgörande betydelse för Scanias verksamhet.</p> | <p>Scanias specialister inom Group Legal and Compliance ger råd och vägledning i juridiska och kommersiella frågor samt frågor som rör patent, licensiering och annat.</p> <p>Mer information finns i not 17.</p> |
| Rättsprocesser och administrativa förfaranden | | <p>Scania berörs av rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. Här ingår påstådda kontraktsbrott, utebliven leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång, intrång rörande andra immateriella rättigheter och påstådda brott mot gällande lagar och regler. Vissa av dessa risker kan vara av stor betydelse.</p> <p>För mer information, se not 17.</p> | <p>För att uppnå ett effektivare och mer enhetligt arbetssätt har rapporteringen av rättsliga risker införlivats i företagets halvårsbaserade riskrapporteringsprocess. Minst en gång per år skickas dessutom en rapport om de rättsliga riskerna till revisionskommittén. Scanias centrala funktion Group Legal Affaris har specialiserad personal som bistår med rådgivning och vägledning i juridiska frågor.</p> |
| Affärsetik- och regelefterlevnadsrisker | | <p>Scania har verksamhet på många olika marknader i världen och är utsatt för risker kopplade till penningtvätt, bedrägeri, förskingring, korruption och brister i efterlevnaden av konkurrenslagstiftning. Det är viktigt att alla dessa frågor hanteras på ett systematiskt och transparent sätt.</p> <p>I affärsetik ingår dessutom åtaganden i fråga om integritet, dataskydd och mänskliga rättigheter vilka också måste hanteras. Det ökande beroendet av digital teknik understryker ytterligare vikten av etisk dataanvändning och ansvarsfull tillämpning av artificiell intelligens. Se även underavsnitten om risker i relation till dataskydd och sekretess samt risker kopplade till mänskliga rättigheter.</p> <p>Scanias verksamhet omfattar också avsättning inom finansierings- och försäkringstjänster och ska uppfylla de regelverk som fastställs och övervakas av respektive finansmyndighet och andra behöriga myndigheter.</p> | <p>Scanias styrstruktur utgår från Scanias uppförandekod. Här finns en uppsättning bindande regler och vägledning som hjälper Scanias medarbetare att agera ansvarsfullt. Kärnvärdena och ramverket The Scania Way lägger grunden för en ansvarsfull verksamhet och en företagskultur där den högsta ledningen sätter tonen. Utöver ramverket finns också Scanias interna regelverk för en sammanhängande implementering över flera affärsprocesser.</p> <p>Scania har också specialiserad personal, såväl centralt som lokalt, som hjälper organisationen att övervaka och hantera affärsetik- och regelefterlevnadsrisker i denna föränderliga affärsmiljö. Det är huvudsakligen funktionerna för regelefterlevnad (Group Compliance), riskhantering (Group Risk Management), bolagsstyrning (Group Governance) och dataskydd (Group Data Protection) som är centrala i att hjälpa verksamheterna att nå dessa affärsmål. Dessutom är det riskbaserade due diligence-förfaranden från tredje part en viktig del i arbetet med regelefterlevnad, och Group Internal Audit hjälper också till att noggrant följa upp att processen är effektiv.</p> |



RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|--|------------|---|---|
| Lag- och regelefterlevnadsrisker, forts. | | | |
| Risker relaterade till nya eller ändrade lagar och regler | | <p>Nya lagkrav för bolagsstyrning införs nu i många jurisdiktioner. Detta ökar risken för att vi ska bedriva en verksamhet som inte fullt ut följer alla relevanta myndighetskrav.</p> <p>Olika länders rättssystem samt större förändringar av lagar och bestämmelser (gällande exempelvis teknik, miljö, säkerhetsstandarder, personuppgiftshantering, AI, handel, finansiella regleringar, hållbarhet, regelefterlevnad, hållbarhet, företag och mänskliga rättigheter, korruption, pengatvätt, finansiering av terrorism, antitrust/konkurrens samt exportkontroll med extraterritoriell påverkan) kan innehålla aspekter som inte är förenliga med regionala regelverk, vilket i sin tur kan hota Scantias ställning rent generellt. Kommande lagstiftning inriktad på skyldigheter för värdekedjan även utanför respektive lands gränser riskerar att skapa motstridiga regler på samma sätt som vid sanktioner och motsanktioner.</p> <p>Det finns en risk för att Scania förhindras att effektivt bedriva verksamhet, genomföra viktiga transaktioner, övervaka efterlevnaden av avtal eller komplettera strategier och aktiviteter.</p> <p>Se även underavsnittet om klimatomställningsrisker.</p> | <p>Scania bevakar kontinuerligt lagändringar på alla marknader, för att kunna genomföra nödvändiga förändringar av strategi eller interna rutiner för styrning och regelefterlevnad. Dessutom ger Scantias lokala och centrala specialistfunktioner råd och stöd för att minska riskerna i samband med nya och förändrade lagar och bestämmelser.</p> <p>För att på ett proaktivt sätt minska riskerna i samband med nya och uppdaterade lagar och regler deltar Scania i olika aktiviteter inom områden som reglering och offentlig förvaltning på global, europeisk och nationell nivå. Detta arbete utförs både självständigt och i samarbete med olika partners och branschorganisationer som ACEA (de europeiska biltillverkarnas förbund) och OICA (den internationella organisationen för fordonstillverkare).</p> |
| Dataskydds- och integritetsrisker | | <p>Under utveckling och drift är Scantias produkter och tjänster beroende av stora mängder data, bland annat personuppgifter. Här finns det en risk för att Scania inte lyckas efterleva reglerna i fråga om dataskydd och integritet, vilket kan leda till kännbara böter och straff, anspråk på ersättning av skada och andra förpliktelser. Dessutom kan det ha en negativ inverkan på vårt varumärke och göra att vi förlorar kunder.</p> | <p>Ett av Scantias kärnvärden är "Respekt". Detta är grunden i våra direkta interaktioner med kollegor, kunder, partners, förare och andra berörda personer och styr hur vi hanterar integritetsfrågor och dataskydd på en övergripande nivå.</p> <p>Scania säkerställer efterlevnad av integritets- och dataskyddsbestämmelser genom att arbeta proaktivt och inkludera rutiner för integritets- och personuppgiftsskydd i verksamheten. Detta är särskilt viktigt när man går in på nya marknader eller etablerar nya affärsmodeller.</p> <p>Scantias specialistfunktion Group Governance and Data Protection verkar i hela världen genom centrala och regionala nätverk för dataskydd. Den hjälper till att säkerställa att personuppgifter hanteras på ett korrekt och regelrätt sätt under hela livscykeln. Det är dock affärsenheterna som är ytterst ansvariga för att fullt ut implementera integritets- och dataskydd samt påvisa överensstämmelse med tillämpliga regler.</p> |



RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|---|------------|---|--|
| Lag- och regelefterlevnadsrisker, forts. | | | |
| Risker relaterade till mänskliga rättigheter | | <p>Det finns potentiella risker relaterade till mänskliga rättigheter i hela Scanias värdekedja och det krävs förebyggande åtgärder för att inte människor, internt och externt, ska påverkas negativt.</p> <p>Riskerna för brott mot mänskliga rättigheter ökar vid konflikter samt vid social och ekonomisk volatilitet. Respekten för mänskliga rättigheter och internationell lag utmanas när auktoritära krafter vinner makt och rättsstaten försvagas. Årets utveckling i den riktningen ökar riskerna relaterade till mänskliga rättigheter.</p> <p>I kombination med andra befintliga krav, gör lagkraven på att företag ska visa vederbörlig aktsamhet (due diligence) avseende mänskliga rättigheter att pressen på företag ökar när det gäller att hantera risker i relation till mänskliga rättigheter genom hela värdekedjan och utanför respektive lands gränser.</p> | <p>För att på ett ansvarsfullt sätt kunna hantera risker som rör mänskliga rättigheter krävs att vederbörlig aktsamhet (due diligence) ingår i relevanta beslutsprocesser.</p> <p>Under 2024 har Scania fortsatt utveckla sitt ramverk för hantering av mänskliga rättigheter som kopplar samman befintliga due diligence-program (som ledningssystemet för råmaterial) med ett riskbaserat tillvägagångssätt på koncernnivå genom Scanias riskprocess. Ramverket omfattar även de viktiga områden som Scania definierat, så kallat "salient issues". Sedan 2023 har Scania en tvärfunktionell styrkommitté för mänskliga rättigheter som övervakar, hanterar och ger råd om genomförandet av förpliktelser enligt lagar om mänskliga rättigheter och Scanias åtaganden i fråga om mänskliga rättigheter i hela organisationen.</p> <p>Dessutom har påverkan på mänskliga rättigheter integrerats i riskhanteringsarbetet och implementerats inom Scanias organisatoriska enheter. Flera utbildningar och workshops har genomförts för att hjälpa Scanias organisatoriska enheter att ta in arbetet med mänskliga rättigheter i sina affärsplaner och budgetar. Ytterligare stöd till de organisatoriska enheterna har planerats för att ge ytterligare mognad. I enlighet med detta har policyn och riktlinjerna för riskhantering setts över och omarbetats för att återspegla denna integrering.</p> <p>Scania har implementerat ett flertal policier för att bevara och främja hälsa, säkerhet och välbefinnande på arbetsplatsen samt främja goda prestationer. Eventuella problem gällande mänskliga rättigheter och arbetstagares rättigheter kan rapporteras via visselblåsarkanalerna.</p> <p>Dessutom har Scania en uppförandekod för leverantörer som bland annat omfattar miljö- och etikfrågor samt mänskliga rättigheter och arbetstagares rättigheter. Det finns också en klagomålsprocess för leveranskedjan, som syftar till att följa upp rapporter om överträdelser av uppförandekoden för leverantörer och i relation till leveranskedjan.</p> <p>Dessutom tillämpar Scania både en uppförandekod och en due diligence-process för oberoende distributörer och återförsäljare.</p> |



RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|---|------------|--|---|
| Affärsrisker | | | |
| Risker relaterade till medarbetare och kompetens | | <p>Det pågående teknikskiftet kräver motsvarande omställning av kompetenser. Scania måste agera proaktivt genom att kartlägga framtida behov innan de uppstår. Om Scania inte lyckas attrahera och behålla nyckelpersoner, både för befintlig verksamhet och framtidens affär, kan det leda till svårigheter att uppfylla kundernas behov.</p> <p>Det är också mycket viktigt att personalen följs upp i tillräckligt hög utsträckning, i synnerhet med tanke på geopolitiska konflikter och nya arbetssätt som kan påverka personalens säkerhet och psykiska hälsa.</p> | <p>Scania utvecklar ständigt arbetet inom personalområdet för att säkerställa en affärsdriven kompetensförsörjning. Just nu arbetar vi för ett ännu effektivare medarbetarstöd på global nivå. Under 2024 lanserade vi vårt globala IT-verktyg för HR som nu kan användas fullt ut av våra medarbetare. Dessutom används scenariobaserad planering för att planera för framtida kompetensbehov i olika delar av organisationen. Medarbetarperspektivet är en förutsättning för att Scania ska kunna leda omställningen – både för företaget och människorna som arbetar här. Därför har Scania flera program för såväl vidareutbildning som entreprenörs- och innovationsutveckling, till exempel Innovation Factory och Skill Capture, vilket säkerställer en inkluderande arbetskultur och en personalstyrka som präglas av mångfald.</p> <p>För att kunna hantera omställningen/kompetensförändringen i hela företaget på ett ansvarsfullt sätt måste vi se till att det finns en meningsfull social dialog. Scania har en global standard för social dialog och arbetar förebyggande genom initiativet Global Deal. Medbestämmande är avgörande, inte bara för att skydda arbetstagarnas rättigheter utan också för att upprätthålla kontinuitet och stabilitet under förändring. Dessutom utvecklar och övervakar Scania kontinuerligt koncernövergripande policyer inom personalområdet.</p> <p>Scania har etablerade rutiner för nära samarbete med ett flertal universitet och tekniska högskolor, för att få fram och rekrytera de främsta specialisterna. Vi driver också olika utbildningsinitiativ i vår globala struktur.</p> <p>Scania följer kontinuerligt upp personalens välbefinnande och säkerhet, vilket är särskilt viktigt i tider av förändring med allt vad det innebär i form av nya arbetssätt och när globala spänningar leder till konflikter på marknader där Scania verkar.</p> |



RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|--|------------|---|---|
| Affärsrisker, forts. | | | |
| Risker i leveranskedjan | | <p>Den osäkra globala miljö som Scania i dag verkar i sätter stor press på oss som företag och på våra leverantörer. Leverantörer kan misslyckas med att uppfylla sina leveransåtaganden på grund av exempelvis råvarubrist, strejker, kapacitetsfördelning till fördel för andra kunder eller ekonomiska problem och då riskerar Scania att drabbas av produktionsstopp, ökad produktionskostnad, förseningar och minskat förtroende bland kunderna.</p> <p>I och med att inköp görs från en global leveranskedja och är underordnade regionala regler och bestämmelser, finns det också hållbarhetsrisker i Scantias affärsverksamhet gällande bland annat miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik. Risken förvärras ytterligare av växande geopolitiska spänningar, handelsrestriktioner för teknik och nya sanktioner som påverkar flödet i leveranskedjorna. Se även underavsnittet om geopolitiska risker.</p> <p>Scania fortsätter sitt förbättringsarbete och har lanserat flera produktuppdateringar och fler är att vänta under de kommande åren. Även om detta kommer att gynna våra kunder kommer det också att öka riskerna, med förändringar i Scania leveranskedjor.</p> | <p>Dessutom har Scania inlett ett flertal förebyggande initiativ för att minska riskerna i leveranskedjorna. Ett exempel är en mer systematisk metod för att följa upp leverantörer och förebygga risker internt. Scania har processer och särskilda team på plats för att säkerställa tillgången till komponenter på kort, medellång och lång sikt. Fokus ligger på driftrelaterade risker i leveranskedjan och geopolitiska situationer, naturkatastrofer och andra oväntade negativa effekter på våra leverantörskedjor i syfte att förhindra, minska och reagera på riskhändelser.</p> <p>Leverantörer genomgår en kvalificeringsprocess som i förväg säkerställer att de uppfyller kriterierna i fråga om teknik, kvalitet, leverans, kostnad och hållbarhet. Detta övervakas och följs regelbundet upp av Scania Procurement and Logistics för alla leverantörer.</p> <p>Leverantörer måste följa företagets uppförandekod för leverantörer. Scania gör en ingående utvärdering vid varje val av leverantör med hjälp av en grundlig due diligence-process som kallas Scania Sustainability Rating. På månadsbasis övervakar Scania leverantörernas risknivåer med avseende på hållbarhet och finansiell ställning. Dessutom har Scania proaktivt analyserat tecken på försämring hos leverantörer med svag finansiell ställning.</p> <p>Ett nära samarbete inom Volkswagenkoncernen och TRATON GROUP och med våra leverantörer är avgörande för att säkerställa att Scania kan anpassa sig till förändringar och hantera identifierade risker.</p> |
| Informationsrisker | | <p>Scania använder informationsteknik i det dagliga arbetet för att möjliggöra förbättringar av såväl effektiviteten i verksamheten som kunderbudandet, vilket också för med sig olika risker. Digital information, system och infrastruktur kan påverkas av exempelvis olyckor, katastrofer, tekniska haverier, föråldrad teknik och cyberattacker. Se även underavsnittet om produktrelaterade cybersäkerhetsrisker.</p> <p>Information som inte hanteras korrekt riskerar att delas med obehöriga och att avsiktligt eller oavsiktligt ändras, skadas eller gå förlorad.</p> | <p>För att effektivt och driftsäkert kunna bedriva sin verksamhet och för att vara fortsatt relevant måste Scania fortlöpande utvärdera möjligheten att utnyttja data i det dagliga arbetet. För att säkerställa informationens tillgänglighet, integritet och sekretess använder Scania ett riskbaserat arbetssätt och ett inarbetat säkerhetsledningssystem, liksom en kombination av den senaste tekniken och en effektiv IT-organisation.</p> <p>Scania har också en central specialistorganisation för informationssäkerhet som bland annat ansvarar för implementeringen och uppföljningen av Scantias informationssäkerhetspolicy.</p> |
| Produktlanserings- och produktansvarsrisker | | <p>Vid introduktion av en ny produkt på marknaden finns risk för avvikelser i produktkvaliteten, exempelvis på grund av fel i konstruktion, produktval eller tillverkningsprocess. Brister i produktkvaliteten kan leda till återkallelse av produkter och medföra betydande egna kostnader, kompensation till kunder för indirekta kostnader, bristande regelefterlevnad och att Scantias anseende skadas.</p> | <p>Dessa risker hanteras genom Scantias utvecklings-, verifierings- och valideringsprocess. Det är Scantias mål att utveckla produkter som är pålitliga och säkra för användaren, allmänheten och miljön. Om en produkt ändå skulle uppvisa tecken på tekniska brister som kan vara skadliga för människor, planeten eller egendom, hanteras det av Scania Product Liability Council. Denna funktion beslutar vilka tekniska lösningar som ska användas för att lösa problemet och vilka marknadsföringsåtgärder som behövs. Product Liability Council gör också en genomgång av de aktuella processerna för att säkerställa att problemet inte återkommer. I tillämpliga fall har Scania en rättvis riskdelning med leverantörerna avseende produktansvar, vilket minimerar den ekonomiska risken för Scania.</p> |



RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|---|------------|---|--|
| Affärsrisker, forts. | | | |
| Marknadsrisker | | <p>Industrin för kommersiella fordon påverkas av externa faktorer såsom konkurrens, prisfluktuationer, politisk utveckling och ekonomiska nedgångar, vilket kan ge upphov till både möjligheter och risker när det gäller efterfrågan på Scantias produkter.</p> <p>Scania säljer en del av sina fordon med återköpsåtagande, vilket innebär att Scania har en restvärdesexponering. Restvärdesrisk finns också för korttidsuthyrda fordon. Dessutom sker en stor del av Scantias försäljning av reservdelar och verkstadstimmar i form av reparations- och underhållsavtal.</p> <p>Det innebär att Scania åtar sig att tillhandahålla fordonsunderhåll under avtalsperioden mot en förutbestämd avgift.</p> | <p>Scania kan delvis motverka svängningarna i efterfrågan på produkter tack vare att försäljningen är spridd över mer än 100 länder. Det minskar påverkan från enskilda kunder och marknader.</p> <p>Dessutom hanterar och övervakar Scania kontinuerligt befintliga avtalsförpliktelser gentemot kunder som annars skulle kunna leda till svårigheter att korrekt bedöma andrahandsvärdet för begagnade fordon.</p> <p>Kostnaden för att fullgöra varje avtal fördelas över avtalsperioden i enlighet med den beräknade åtgången av tjänster. Avvikelse från detta bokförs under innevarande period. Scania gör kontinuerliga bedömningar av möjliga avvikelser från den beräknade kostnadskurvan för hela avtalsportföljen. Vid negativa avvikelser görs en avsättning som påverkar resultatet för innevarande period.</p> |
| Klimat- och naturkatastrofrisker | | <p>Scantias verksamhet och leverantörer finns över hela världen, vilket innebär att vi inte kan undvika fysiska risker förknippade med extrema väderförhållanden, översvämningar, värmeböljor, vattenbrist och andra naturfenomen som kan skada fysiska tillgångar som byggnader. Dessa risker kan orsaka komponentbrist genom störningar i logistikflödet eller leveranskedjan. Det kan vara svårt att förutse naturkatastrofernas frekvens och effekter för de relevanta geografiska platserna.</p> <p>I och med klimatförändringarna i samband med den globala uppvärmningen uppstår extremväder oftare, och väderförhållandena förändras i vissa områden. Allvarliga situationer kan uppstå oftare i framtiden, vilket i sin tur kan leda till resursbrist inom vissa områden. Dessa risker kan också påverka Scania tillgång till ett heltäckande försäkringskydd, utan vilket vår balansräkning skulle kunna påverkas av oförsäkrade förmodade förluster.</p> | <p>De fysiska klimatrisker och risker som uppstår till följd av andra naturkatastrofer bedöms och dokumenteras i affärskontinuitetsprocessen. Vissa av de fysiska risker som är kopplade till möjligheten till försäkring omfattas av försäkringsprocessen. Användningen av prognoser och scenarioplanering kommer att innefatta en mer proaktiv klimatmodellering för 2025 och framåt.</p> <p>Scania har ett miljöledningssystem i linje med ISO 14001, för att säkerställa att verksamheten bedrivs med högsta globala standard på alla miljörelaterade områden.</p> |
| Produktionsrisker | | <p>En oförutsedd störning vid en produktionsanläggning kan orsakas av olika typer av incidenter, till exempel brister i energiförsörjningen, naturkatastrofer, brist på arbetskraft och geopolitiska problem.</p> <p>Om Scania överskattar kundernas efterfrågan finns en risk att produktionskapaciteten underutnyttjas, medan en underskattning av efterfrågan kan resultera i otillräcklig produktionskapacitet.</p> <p>Produktionsrisker omfattar också logistiska utmaningar när färdiga lastbilar ska levereras.</p> | <p>Scania driver ett program som uppmuntrar lokala ledningsgrupper att ta kontroll över och driva kontinuitetsfrågan och se till att hänsyn tas till lokala behov, resurser och kompetenser.</p> <p>Produktionskapaciteten övervakas noggrant genom tvärfunktionella möten och anpassas kontinuerligt till rådande förutsättningar.</p> <p>I år har arbetet med E2E-redesignprogrammet (End to End) utvecklats till en planerings- och genomförandefas. Fokus för programmet är att förbättra förmågan att hantera en ökad mängd extern och intern variation, med målet att stabilisera och förbättra flödesprestandan inom vårt E2E-flöde.</p> |



RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|---|------------|---|---|
| Finansiella risker | | | |
| Produktrelaterade cybersäkerhetsrisker | | Scanias fordon innehåller avancerad data- och kommunikationsteknik och är, med ett fåtal undantag, uppkopplade. Våra fordon är en viktig del i kundernas verksamhet. Eftersom de är tunga fordon är de också säkerhetskritiska. Framgångsrika cyberattacker riskerar därför att påverka trafiksäkerheten, våra kunders verksamhet och i slutändan också Scanias verksamhet. | Scania har igenom en systematisk, riskbaserad strategi definierat organisatoriska processer, ansvarsområden och styrning för att säkerställa att risker som har med cyberhot att göra hanteras genom hela livscykeln för våra produkter och tjänster. |
| Refinansierings- och likviditetsrisker | | Tillgången till konkurrenskraftig finansiering är avgörande och är i hög grad beroende av kreditbetyget för Scanias ägare TRATON SE och Volkswagen AG. Behovet av en robust och tillförlitlig ESG-kommunikation kommer att kvarstå. | Likviditeten i Scania är avgörande och ligger inom TRATON GROUP. Refinansierings- och likviditetsrisker hanteras i enlighet med Scanias policy för likviditetsförvaltning (Treasury Policy) som ses över årligen av revisionskommittén. Som en del av Scania hantering av refinansieringsrisken finns det en kreditfacilitet som är tillgänglig för Scania och som upprätthålls av TRATON SE. För mer information, se not 27 . |
| Kreditrisker | | Om Scanias avtalspartner inte uppfyller sina åtaganden på grund av sin egen finansiella situation eller politiska förhållanden finns risk för finansiell förlust för Scania. | Kreditrisker hanteras i enlighet med Scanias policyer för Credit Risk Governance och Treasury, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté. Transaktioner görs endast inom fastställda limiter och med utvalda kreditvärldiga motparter. Scanias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med geografisk spridning, vilket begränsar riskkoncentrationen. För mer information, se not 27 . |
| Valuta- och ränterisker | | Valutaexponeringen är ett resultat av gapet mellan den stora geografiska spridningen för vår produktförsäljning jämfört med den mer geografiskt koncentrerade produktionsverksamheten. Rörelser på valuta- och räntemarknaderna kan påverka Scanias resultat- och balansräkning negativt. Mer information finns i not 27 . | Valuta- och ränterisker hanteras i enlighet med Scanias Treasury-policy, som ses över årligen av Scanias revisionskommitté. För att förbättra överblicken och hanteringen koncentrerar Scania i allmänhet valutaexponeringsrisken till de stora industriella verksamheterna i Sverige och Brasilien. Vad gäller de stora kommersiella valutaflödena använder sig Scania främst av prisjusteringar för att kompensera för valutakursförändringar. Enligt Scanias koncernpolicy Treasury kan företagets ledning välja att kurssäkra framtida valutaflöden, men detta har historiskt sett gjorts i begränsad omfattning. Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar kan säkring dock ske. Mer information finns i not 27 . |



RISKÖVERSIKT

AMBITIONER



Förbättring av flöden



Människorna och planeten



Förnyelse och skalning



Lönsamma och nöjda kunder



Bäst presterande företag



Stolta och nöjda medarbetare

Våra ambitioner kopplas till riskkategorier för att illustrera potentiella effekter.

| Riskkategori | Ambitioner | Kontext/potentiell påverkan | Hantering/åtgärd |
|-----------------------------------|------------|---|---|
| Finansiella risker, forts. | | | |
| Skatterisker | | <p>Scania betalar skatt i många olika jurisdiktioner och därför är koncernens avsättningar för bolagsskatt, omsättnings- och användarskatt, mervärdesskatt och andra skatter alltid en fråga om bedömning och uppskattning.</p> <p>Scania och dess dotterföretag är föremål för ett flertal granskningar och tvister avseende skatter. Inget av dessa fall bedöms dock kunna resultera i anspråk som avsevärt skulle påverka Scantias finansiella ställning.</p> <p>Mer information finns i not 17.</p> | <p>Scania har centrala och lokala funktioner som säkerställer regelefterlevnaden av aktuell lagstiftning samt arbetar med och bistår i skattefrågor.</p> <p>Utöver lagstadgad revision granskas Scania regelbundet av skattemyndigheter, som då kan göra andra bedömningar än företaget. Även om Scania anser att dess uppskattningar är rimliga kan den slutliga skatten skilja sig från företagets avsättningar och bedömningar av upplupen skatt. Scania kan därmed drabbas av ytterligare skattekrav, ränta, straffavgifter, juridiska eller administrativa straff och andra sanktioner.</p> <p>Skatterisker över en viss nivå övervakas och rapporteras regelbundet till ledningen. En gång per år lämnas även en rapport till revisionskommittén.</p> |
| Försäkringsrisker | | <p>Inom Scantias globala verksamhet finns risker som kan få finansiell påverkan om de inte överförs till externa försäkringsbolag. Alla risker kan inte överföras, men Scania eftersträvar att minimera riske exponeringen för vissa försäkringsbara risker.</p> | <p>Scania arbetar kontinuerligt med att identifiera, analysera och hantera försäkringsbara risker, både på koncernnivå och lokalt. En central funktion ansvarar för Scaniakoncernens globala försäkringsportfölj. Det finns anpassade försäkringspolicyer på koncernnivå för att skydda företagets godstransporter, tillgångar och skyldigheter i enlighet med Scantias styrdokument. Lokala försäkringar tecknas i enlighet med lagar och normer i respektive land. Vid behov tar Scania hjälp av externa försäkringsrådgivare för att identifiera och hantera risker. Försäkringar tecknas endast hos ansedda försäkringsbolag, vars finansiella ställning kontinuerligt övervakas. Varje år genomförs riskbesiktningar, som främst fokuserar på risker i den fysiska miljön. Riskbesiktningarna genomförs ofta och i enlighet med det standardiserade brandsäkerhetssystemet Scania Blue Rating Fire Safety System. De görs för alla produktionsenheter och ett antal Scaniaägda försäljnings- och serviceenheter/-verkstäder. Detta säkerställer en hög nivå av skadeförebyggande och ett lågt antal försäkringsfall.</p> |

FINANSIELLA RAPPORTER

Innehåll

116 Koncernens resultaträkningar

117 Koncernens balansräkningar

118 Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen

119 Koncernens kassaflödesanalyser

120 Koncernens noter

120 Not 1 Redovisningsprinciper

120 Not 2 Koncernredovisning

121 Not 3 Kritiska bedömningar och uppskattningar

122 Not 4 Rörelsesegment

124 Not 5 Intäkter

125 Not 6 Rörelsens kostnader

126 Not 7 Finansiella intäkter och kostnader

126 Not 8 Inkomstskatt

128 Not 9 Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar

129 Not 10 Materiella anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar enligt ifrs 16, leasingskulder och uthyrningstillgångar

132 Not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures

133 Not 12 Övriga aktier och andelar

133 Not 13 Varulager

134 Not 14 Andra fordringar

134 Not 15 Eget kapital

135 Not 16 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

139 Not 17 Övriga avsättningar

140 Not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

140 Not 19 Eventualförpliktelser

140 Not 20 Statliga bidrag

141 Not 21 Kassaflödesanalys

142 Not 22 Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

143 Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda

144 Not 24 Transaktioner med närstående

145 Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare

147 Not 26 Arvoden och ersättningar till revisorer

147 Not 27 Finansiell riskhantering

153 Not 28 Finansiella instrument

157 Not 29 Händelser efter balansdagen

157 Not 30 Jämförelsestörande poster

158 Not 31 Aktier och andelar i dotterbolag

160 Moderbolaget Scania AB, räkningar

162 Moderbolaget Scania AB, noter

164 Förslag till vinstdisposition

165 Revisionsberättelse

169 Nyckeltal

171 Definitioner

172 Flerårsöversikt

KONCERNENS RESULTATRÄKNINGAR

| Januari–december, MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|--|------|---------------|---------------|
| Kvarvarande verksamheter | | | |
| Nettoomsättning | 4, 5 | 216 129 | 204 126 |
| Kostnad för sålda varor och tjänster | | -155 951 | -150 396 |
| Bruttoresultat | | 60 178 | 53 730 |
| Forsknings- och utvecklingskostnader | 6, 9 | -11 654 | -11 236 |
| Försäljningskostnader | 6 | -14 620 | -13 554 |
| Administrationskostnader | 6 | -3 455 | -2 955 |
| Jämförelsestörande poster | 30 | -1 243 | -1 178 |
| Rörelseresultat | 4, 6 | 29 206 | 24 807 |
| Ränteintäkter | | 9 145 | 8 703 |
| Räntekostnader | | -8 046 | -6 642 |
| Andel av resultat i intressebolag och joint ventures | 11 | -64 | 4 |
| Övriga finansiella intäkter | | 1 744 | 2 623 |
| Övriga finansiella kostnader | | -4 847 | -6 252 |
| Summa finansiella intäkter och kostnader | 7 | -2 068 | -1 564 |
| Resultat före inkomstskatt | | 27 138 | 23 243 |
| Inkomstskatt | 8 | -4 604 | -7 385 |
| Årets resultat från kvarvarande verksamheter | | 22 534 | 15 858 |
| Årets resultat från avvecklade verksamheter ¹⁾ | 22 | - | 1 448 |
| Årets resultat | | 22 534 | 17 306 |

1) Den 1 April 2023 avyttrades det tidigare rörelsesegmentet Financial Services. I samband med försäljningen klassificerades segmentet som en avvecklad verksamhet.

| Januari–december, MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---|-----|---------------|---------------|
| Övrigt totalresultat | 15 | | |
| Poster som återförs till årets resultat | | | |
| Omräkningsdifferenser | | -372 | 1 551 |
| Återföring av ackumulerade omräkningsdifferenser från sålda företag | | 0 | -1 012 |
| Skatt | | - | - |
| | | -372 | 539 |
| Poster som inte kommer att återföras till årets resultat | | | |
| Omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner | 16 | 184 | -1 317 |
| Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument | | -863 | 13 |
| Skatt | | 83 | 279 |
| | | -596 | -1 025 |
| Summa övrigt totalresultat | | -968 | -486 |
| Årets totalresultat | | 21 566 | 16 820 |
| Årets resultat hänförligt till: | | | |
| – Scantias aktieägare | | 22 548 | 17 306 |
| – innehav utan bestämmande inflytande | | -14 | 0 |
| Årets totalresultat hänförligt till: | | | |
| – Scantias aktieägare | | 21 577 | 16 820 |
| – innehav utan bestämmande inflytande | | -11 | 0 |



KONCERNENS BALANSRÄKNINGAR

| 31 december, MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|--|--------|----------------|----------------|
| Tillgångar | | | |
| Anläggningstillgångar | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar och goodwill | 9 | 20 379 | 16 274 |
| Materiella anläggningstillgångar | 10 | 53 850 | 48 480 |
| Uthyrningstillgångar | 10 | 21 271 | 22 154 |
| Andelar i intresseföretag och joint ventures | 11 | 2 450 | 1 674 |
| Övriga aktier och andelar | 12 | 816 | 1 350 |
| Långfristiga räntebärande fordringar | 28 | 10 298 | 855 |
| Andra långfristiga fordringar | 14, 28 | 3 571 | 3 283 |
| Uppskjutna skattefordringar | 8 | 9 387 | 6 239 |
| Skattefordringar | | 1 300 | 1 006 |
| Summa anläggningstillgångar | | 123 322 | 101 315 |
| Omsättningstillgångar | | | |
| Varulager | 13 | 39 562 | 38 214 |
| <i>Kortfristiga fordringar</i> | | | |
| Skattefordringar | | 2 467 | 1 507 |
| Räntebärande fordringar | 28 | 2 430 | 9 744 |
| Icke räntebärande kundfordringar | 28 | 10 066 | 11 288 |
| Andra kortfristiga fordringar | 14, 28 | 9 627 | 8 072 |
| Summa kortfristiga fordringar | | 24 590 | 30 611 |
| Kortfristiga placeringar | 28 | 23 694 | 1 048 |
| <i>Likvida medel</i> | | | |
| Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel | | 37 190 | 20 253 |
| Kassa och bank | | 8 455 | 4 462 |
| Summa likvida medel | 28 | 45 645 | 24 715 |
| | | 133 491 | 94 588 |
| Tillgångar som innehas för försäljning | 22 | – | 99 692 |
| Summa omsättningstillgångar | | 133 491 | 194 280 |
| Summa tillgångar | | 256 813 | 295 595 |

| 31 december, MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|--|--------|----------------|----------------|
| Eget kapital och skulder | | | |
| Eget kapital | | | |
| Aktiekapital | | 2 000 | 2 000 |
| Övrigt tillskjutet kapital | | 14 408 | 13 418 |
| Reserver | | –1 294 | –919 |
| Balanserat resultat | | 79 033 | 65 974 |
| Eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare | | 94 147 | 80 473 |
| Innehav utan bestämmande inflytande | | 37 | 52 |
| Summa eget kapital | 15 | 94 184 | 80 525 |
| Långfristiga skulder | | | |
| Långfristiga räntebärande skulder | 10, 28 | 30 214 | 67 264 |
| Avsättningar för pensioner | 16 | 8 933 | 8 897 |
| Övriga långfristiga avsättningar | 17 | 5 666 | 4 036 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 18 | 20 107 | 17 993 |
| Uppskjutna skatteskulder | 8 | 3 293 | 3 004 |
| Andra långfristiga skulder | 28 | 5 717 | 5 723 |
| Summa långfristiga skulder | | 73 930 | 106 917 |
| Kortfristiga skulder | | | |
| Kortfristiga räntebärande skulder | 10, 28 | 20 305 | 39 828 |
| Kortfristiga avsättningar | 17 | 5 824 | 5 568 |
| Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 18 | 25 853 | 23 504 |
| Förskott från kunder | | 2 426 | 1 933 |
| Skulder till leverantörer | 28 | 20 787 | 22 204 |
| Skatteskulder | | 2 264 | 2 059 |
| Andra kortfristiga skulder | 28 | 11 240 | 13 057 |
| | | 88 699 | 108 153 |
| Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning | 22 | – | – |
| Summa kortfristiga skulder | | 88 699 | 108 153 |
| Summa eget kapital och skulder | | 256 813 | 295 595 |

RAPPORT ÖVER FÖRÄNDRINGAR I EGET KAPITAL FÖR KONCERNEN

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

| | 2024 | | | | | | | 2023 | | | | | | |
|--|--------------|----------------------------|------------------|--|---------------------------|-------------------------------------|--------------------|--------------|----------------------------|------------------|--|---------------------------|-------------------------------------|--------------------|
| | Aktiekapital | Övrigt tillskjutet kapital | Omräkningsreserv | Balanserat resultat inklusive årets resultat | Summa Scantias aktieägare | Innehav utan bestämmande inflytande | Summa eget kapital | Aktiekapital | Övrigt tillskjutet kapital | Omräkningsreserv | Balanserat resultat inklusive årets resultat | Summa Scantias aktieägare | Innehav utan bestämmande inflytande | Summa eget kapital |
| Eget kapital 1 januari | 2 000 | 13 418 | -919 | 65 974 | 80 473 | 52 | 80 525 | 2 000 | 12 086 | -1 458 | 66 938 | 79 566 | 59 | 79 625 |
| Årets resultat | | | | 22 548 | 22 548 | -14 | 22 534 | | | | 17 306 | 17 306 | 0 | 17 306 |
| Övrigt totalresultat | | | | | | | | | | | | | | |
| Årets förändring av omräkningsreserv | | | -375 | - | -375 | 3 | -372 | | | 539 | - | 539 | 0 | 539 |
| Omvärdering av förmånsbestämda planer | | | - | 184 | 184 | - | 184 | | | - | -1 317 | -1 317 | - | -1 317 |
| Justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument | | | - | -863 | -863 | - | -863 | | | - | 13 | 13 | - | 13 |
| Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat | | | - | 83 | 83 | - | 83 | | | - | 279 | 279 | - | 279 |
| Summa övrigt totalresultat | | | -375 | -596 | -971 | 3 | -968 | | | 539 | -1 025 | -486 | 0 | -486 |
| Årets totalresultat | | | -375 | 21 952 | 21 577 | -11 | 21 566 | | | 539 | 16 281 | 16 820 | 0 | 16 820 |
| Transaktioner med innehavare utan bestämmande inflytande | | | - | - | | -4 | -4 | | | - | - | | -7 | -7 |
| Utdelning till Scania AB:s aktieägare | | | - | -7 903 | -7 903 | | -7 903 | | | - | -15 800 | -15 800 | | -15 800 |
| Koncernbidrag till TRATON | | | - | -990 | -990 | | -990 | | | - | -1 445 | -1 445 | | -1 445 |
| Kapitaltillskott från Scania AB:s aktieägare | | 990 | - | - | 990 | | 990 | | 1 332 | - | - | 1 332 | | 1 332 |
| Eget kapital 31 december | 2 000 | 14 408 | -1 294 | 79 033 | 94 147 | 37 | 94 184 | 2 000 | 13 418 | -919 | 65 974 | 80 473 | 52 | 80 525 |

KONCERNENS KASSAFLÖDESANALYSER

| Januari–december, MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|--|-------|----------------|----------------|
| Den löpande verksamheten | | | |
| Resultat före skatt ¹⁾ | 21 a | 27 138 | 24 970 |
| Icke kassaflödespåverkande poster | 21 b | 15 325 | 13 513 |
| Betald skatt | | -8 670 | -8 467 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet | | 33 793 | 30 016 |
| Förändring av rörelsekapital | | | |
| Varulager | | -1 346 | -7 595 |
| Fordringar | | -502 | 16 |
| Finansiella fordringar, TRATON Financial Services | 21 c | 0 | -3 604 |
| Fordon med återköpsåtaganden och uthyrningsverksamheten | | -3 641 | -1 843 |
| Skulder till leverantörer | | -1 171 | 2 461 |
| Andra skulder och avsättningar | 3, 16 | 4 441 | 6 373 |
| Summa förändring av rörelsekapital | | -2 219 | -4 192 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | | 31 574 | 25 824 |
| Investeringsverksamheten | | | |
| Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter | 21 d | 40 | 5 605 |
| Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar | 21 e | -16 578 | -12 134 |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten | | -16 538 | -6 529 |
| Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförlig till den löpande verksamheten | | 15 036 | 19 295 |
| Förändring av finansiella placeringar och fordringar | 21 h | 75 047 | -17 650 |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten | | 58 509 | -24 179 |
| Kassaflöde före finansieringsverksamheten | | 90 083 | 1 645 |

| Januari–december, MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---|------|----------------|---------------|
| Finansieringsverksamheten | | | |
| Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter | 21 f | -61 800 | 8 183 |
| Utdelning | | -7 903 | -6 200 |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten | | -69 703 | 1 983 |
| Årets kassaflöde | | 20 380 | 3 628 |
| Likvida medel vid årets början | | 24 715 | 22 489 |
| Valutakursdifferens i likvida medel | | 550 | -1 402 |
| Likvida medel vid årets slut | | 45 645 | 24 715 |
| Likvida medel vid årets slut, rapporterade i balansräkningen | 21 g | 45 645 | 24 715 |

1) Inkluderar resultat före skatt från avvecklad verksamhet. Se not 22 "Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklad verksamhet".

KONCERNENS NOTER

NOT 1 – REDOVISNINGSPRINCIPER

Information om företaget och grunder för upprättande

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

Koncernredovisningen har upprättats i enlighet med IFRS Redovisningsstandards utgivna av International Accounting Standards Board (IASB) såsom de har antagits av EU. Vidare har rekommendationen RFR 1 “Kompletterande redovisningsregler för koncerner” från Rådet för hållbarhets- och finansiell rapportering tillämpats. Moderbolaget tillämpar samma redovisningsprinciper som koncernen utom i de fall som anges nedan under avsnittet ”Moderbolagets redovisningsprinciper”. Moderbolagets funktionella valuta är svenska kronor och den finansiella redovisningen presenteras i svenska kronor. Scaniakoncernen tillverkar och säljer lastbilar, bussar och power solutions , inklusive de tjänster som hör samman med produkterna.

Räkenskapsåret motsvarar kalenderår. Alla siffror är avrundade, så mindre avrundningsdifferenser kan förekomma vid summering av dessa belopp. Jämförelsesiffror presenteras inom parentes i anslutning till årets siffror.

Redovisningsprinciper

Tillgångar och skulder är redovisade till historiska anskaffningsvärden, förutom vissa finansiella tillgångar och skulder vilka värderas till verkligt värde samt förmåner efter avslutad anställning. Från och med räkenskapsåret 2024 beskrivs väsentlig information om redovisningsprinciper för de enskilda posterna i koncernredovisningen i början av motsvarande avsnitt i noterna för att göra de enskilda posterna lättare att förstå. Information om redovisningsprinciper anses vara väsentlig om de relevanta upplysningarna avser väsentliga transaktioner, andra händelser eller förhållanden och om redovisningen som krävs för dem är komplex, betydande bedömningar eller antaganden har gjorts, Scania har utnyttjat en valmöjlighet inom IFRS, redovisningsprincipen har tillämpats i avsaknad av en IFRS som är specifikt tillämplig på det aktuella fallet i enlighet med IAS 8, eller om den har ändrats jämfört med föregående år och denna förändring medfört en väsentlig förändring av informationen i de finansiella rapporterna.

Ändrade redovisningsprinciper

Följande reviderade IFRS redovisningsstandarder har antagits från och med den 1 januari 2024: IAS 7 Rapport över kassaflöden och IFRS 7 Finansiella instrument: Upplysningar: Leverantörsfinansieringsarrangemang, IAS 1 Utformning av finansiella rapporter: Klassificering av skulder som kortfristiga eller långfristiga och långfristiga skulder med kovenanter, samt IFRS 16 Leasingavtal: Leasingförpliktelser vid försäljning och återleasing.

Förutom vissa ytterligare upplysningar avseende leverantörsfinansieringsarrangemang och lån med kovenanter har inga andra reviderade IFRS-redovisningsstandarder och tolkningar som antagits från och med den 1 januari 2024 haft någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

Ändrade redovisningsprinciper kommande år

Nya standarder, ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft den 1 januari 2025 och därefter har inte tillämpats i förtid.

I april 2024 publicerade IASB IFRS 18, som ersätter IAS 1 Presentation av finansiella rapporter. IFRS 18 introducerar nya krav för presentation i resultaträkningen, inklusive specifika total- och delsummeringar. Vidare ska företag klassificera alla intäkter och kostnader i resultaträkningen i någon av fem kategorier: operativt, investeringar, finansiering, inkomstskatter och avvecklade verksamheter, varav de tre första är nya.

IFRS 18 kräver också upplysningar om definierade prestationsmått fastställda av ledningen, delsummeringar av intäkter och kostnader samt nya krav på aggregering och disaggregering av finansiell information baserat på de identifierade “rollerna” för de primära finansiella rapporterna (PFS) och noterna.

Därutöver har ändringar införts i IAS 7 Rapport över kassaflöden, vilka inkluderar att utgångspunkten för att fastställa kassaflöden från löpande verksamhet enligt den indirekta metoden ändras från “resultat” till “operativt resultat”. Dessutom tas möjligheten bort att välja klassificering av kassaflöden från utdelningar och ränta. Ändringarna medför även följdändringar i flera andra standarder.

IFRS 18 och ändringarna i andra standarder gäller för räkenskapsår som börjar den 1 januari 2027 eller senare, men tidigare tillämpning är tillåten och ska upplysas. IFRS 18 ska tillämpas retroaktivt.

Koncernen arbetar för närvarande med att identifiera alla effekter som ändringarna kan få på de primära finansiella rapporterna och noterna. Andra nya och ändrade standarder och tolkningar som träder i kraft den 1 januari 2025 eller senare förväntas inte ha någon väsentlig påverkan på Scantias finansiella rapporter.

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 (förutom eget kapital) omräknas med valutakurserna på balansdagen. De omräkningsdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterföretag redovisas i “Övrigt totalresultat” och ackumuleras i omräkningsreserven inom eget kapital.

I allmänhet använder dotterföretagen den lokala valutan som funktionell valuta. Ett fåtal dotterbolag använder Euro eller US dollar som sin funktionella valuta när den lokala valutan inte används som funktionell valuta.

NOT 2 – KONCERNREDOVISNING

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.

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. Intresseföretag och joint ventures redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

”Övriga aktier och andelar” inkluderar investeringar i egetkapitalinstrument redovisade till verkligt värde via “Övrigt totalresultat”.

Koncernens sammansättning framgår av Not 31 “Aktier och andelar i dotterbolag”.

KONCERNENS NOTER

NOT 3 – KRITISKA BEDÖMNINGAR OCH UPPSKATTNINGAR

Att upprätta de finansiella rapporterna i enlighet med IFRS Redovisningsstandards kräver att ledningen gör bedömningar och uppskattningar samt gör antaganden som påverkar tillämpningen av redovisningsprinciper och belopp som redovisas i de finansiella rapporterna. Det faktiska utfallet kan avvika från dessa uppskattningar och bedömningar.

Uppskattningar och antaganden ses över regelbundet. Ändringar av uppskattningar redovisas i den period ändringen gjordes om ändringen endast påverkar denna period, eller i den period ändringen gjordes och framtida perioder om ändringen påverkar både aktuell period och framtida perioder.

De kritiska bedömningar och uppskattningar för redovisningsändamål som behandlas i denna rapport 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 uppstår.

Kritiska uppskattningar och bedömningar för redovisningsändamål hänför sig till nedanstående områden:

| Redovisningsområde | Not | Källa till osäkerhet i uppskattning och bedömning |
|---|------------------------|--|
| Intäkter | Not 5 | Försäljning med återköpsåtaganden |
| Inkomstskatt | Not 8 | Bedömning av skatteavsättningar: osäkerhet till följd av eventuella förändringar i skattelagstiftning, jurisdiktion och hur dessa tolkas av de finansiella myndigheterna |
| Immateriella tillgångar | Not 9 | Avskrivningar av immateriella tillgångar: uppskattningar av nyttjandeperioder. Återvinningsvärde för kassagenererande enheter: uppskattningar av förväntade kassaflöden och diskonteringsränta |
| Anläggningstillgångar | Not 10 | Avskrivningar på materiella anläggningstillgångar: uppskattningar av nyttjandeperioder |
| Leasing | Not 10 | Scania som leasetagare – värdering av nyttjanderätter: uppskattningar av avtalstid vid förlängning och uppsägning Scania som leasegivare – värdering av leasingtillgångar: uppskattningar av restvärdet vid avtalstidens slut |
| Kundfordringar | Not 27 | Bedömning: uppskattningar av förväntade kreditförluster |
| Avsättning för pensioner och övriga förmåner efter avslutad anställning | Not 16 | Bedömning: uppskattningar av aktuariella antaganden |
| Övriga avsättningar | Not 17 | Redovisning och värdering av avsättningar: uppskattningar av förpliktelsens belopp och sannolikhet för att förpliktelsen ska inträffa samt av diskonteringsräntan |

Klimatförändringarnas effekter

Med grund i klimatförändringarna och de åtföljande skärpningarna av utsläppsreglerna fortsätter transformationen av den kommersiella fordonsindustrin mot elektrifiering. Scantias strategi har ett tydligt syfte att driva omställningen mot ett hållbart transportsystem. En av Scantias viktigaste strategiska åtgärder har varit att sätta upp mål för minskade koldioxidutsläpp i linje med vad vetenskapen säger behövs för att nå Parisavtalet. Scania förbereder sig för att öka produktionen genom att fokusera utvecklingsverksamheten på batterielektriska fordon. Våra strategiska fokusområden dekarbonisering och cirkularitet kommer att spela en nyckelroll i denna omställning.

Elektrifieringen av vår produktportfölj är den största bidragande orsaken till utfasningen av fossila bränslen. Scania säkerställer leveransen av delar till våra batterielektriska fordon genom långsiktiga beställningar. Cirkularitet innebär att använda affärsmodeller som fångar värdet från återställandemetoder för produkter, komponenter, delar och/eller material för att skapa kundvärde, ekonomisk motståndskraft och lägre miljöpåverkan. Att öka resurseffektiviteten – särskilt genom att förlänga livscyklerna och återvinna råvaror – kommer att spela en viktig roll i en cirkulär ekonomi.

De ekonomiska konsekvenserna av övergången till en cirkulär ekonomi återspeglas för närvarande i försäljningen av nya och renoverade originaldelar som leder till förlängda livscykler för våra fordon. När det gäller utfasning av fossila bränslen spelar effekterna av framtida regulatoriska krav i samband med elektromobilitet, särskilt i Scantias femårsplanering och därmed i härledningen av framtida kassaflöden för nedskrivningsprövningar, en betydande roll, se Not 9 “Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar” och Not 10 “Materiella anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar enligt IFRS 16 och leasingskulder”.

Europeiska unionen har satt upp nya ambitiösa mål för tillverkare av tunga kommersiella fordon som förordningen (EU) 2024/1610 (CO₂-förordningen) för att minska CO₂-utsläppen i Europa. Förordningen har ett mål att minska CO₂-utsläppen från tunga fordon som väger mer än 16 ton med 15 procent till 2025, 45 procent 2030, 65 procent till 2035 och 90 procent till 2040, baserat på ett riktmärke från juli 2019 till juni 2020. Dessutom kommer dessa mål att utvidgas till andra typer av kommersiella fordon. Om dessa utsläppsmål enligt CO₂-förordningen inte uppfylls, kan straffavgifter på 4 250 € för varje gram CO₂-utsläpp per tonkilometer som överskrider gränsvärdena från 2025 aktualiseras, se Not 17 “Övriga avsättningar”.

KONCERNENS NOTER

NOT 4 – RÖRELSESEGMENT

Redovisningsprinciper: Rörelsesegment

Scaniakoncernen har ett rörelsesegment, Fordon och tjänster. Resultat och finansiell ställning för verksamheten Fordon och tjänster granskas av Scantias styrelse och ledning i sin roll som högste verkställande beslutsfattare. Rörelsesegmentet Fordon och tjänster omfattar produkterna lastbilar, bussar samt power solutions, inklusive de tjänster som hör samman med produkterna. Samtliga produkter bygger på gemensamma grundkomponenter varför resultatuppföljningen sker aggregerat. Resultat, tillgångar och skulder samt kassaflöden hänförliga till verksamheterna inom Fordon och tjänster har allokerats till detta segment.

”Koncernaktiviteter” inkluderar treasuryaktiviteter vilka i huvudsak består av ränteintäkter och räntekostnader, lånefordringar, cashpoolfordringar och skulder hänförliga till finansieringen av verksamheten i Financial Services som avyttrades till TRATON per den 1 april 2023. Under första halvåret 2024 avyttrades låneportföljen mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB, se Not 22 ”Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter”. Dessutom har den relaterade finansieringen och derivaten noverats eller speglats till TRATON Treasury AB. I jämförelseperioden klassificerades dessa fordringar som tillgångar som innehas till försäljning. Scania kommer under en period att fortsätta stödja TRATON FS med finansiering och fortsättningsvis kommer detta att presenteras inom Koncernaktiviteter.

Kolumnen ”Eliminering” inkluderar konsolideringen mellan segmentet Fordon och tjänster och Koncernaktiviteter.

I koncernen beräknas rörelseresultatet utifrån rörelseresultatet justerat för jämförelsestörande poster. Jämförelsestörande poster inkluderar väsentliga enskilda intäkts- eller kostnadsposter som är av engångskaraktär, se Not 30 ”Jämförelsestörande poster”.

Avstämning av Scaniakoncernen

| | Fordon och tjänster | | Koncernaktiviteter | | Eliminering | | Scaniakoncernen | |
|---|---------------------|---------------|--------------------|---------------|-------------|----------------|-----------------|---------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Januari–december | | | | | | | | |
| Intäkter | 216 129 | 205 066 | – | – | – | –940 | 216 129 | 204 126 |
| Bruttoresultat | 60 178 | 53 736 | – | – | – | –6 | 60 178 | 53 730 |
| Rörelseresultat | 29 206 | 24 813 | – | – | – | –6 | 29 206 | 24 807 |
| Ränteintäkter | 5 458 | 3 582 | 3 687 | 5 135 | – | –14 | 9 145 | 8 703 |
| Räntekostnader | –4 490 | –2 525 | –3 556 | –4 131 | – | 14 | –8 046 | –6 642 |
| Övrigt | –3 678 | 9 536 | 510 | –2 137 | – | –11 024 | –3 167 | –3 625 |
| Summa finansnetto | –2 710 | 10 593 | 642 | –1 133 | – | –11 024 | –2 068 | –1 564 |
| Resultat före skatt | 26 497 | 35 406 | 642 | –1 133 | – | –11 030 | 27 138 | 23 243 |
| Inkomstskatt | –4 503 | –7 591 | –101 | 213 | – | –7 | –4 604 | –7 385 |
| Årets resultat från kvarvarande verksamheter | 21 993 | 27 815 | 540 | –920 | – | –11 037 | 22 534 | 15 858 |
| Årets resultat från avvecklade verksamheter | – | – | – | 1 448 | – | – | – | 1 448 |
| Årets resultat | 21 993 | 27 815 | 540 | 528 | – | –11 037 | 22 534 | 17 306 |

| Balansräkning | Fordon och tjänster | | Koncernaktiviteter | | Eliminering | | Scaniakoncernen | |
|--|---------------------|----------------|--------------------|----------------|-------------|----------------|-----------------|----------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| 31 december | | | | | | | | |
| Tillgångar | | | | | | | | |
| Immateriella anläggningstillgångar | 20 379 | 16 274 | – | – | – | – | 20 379 | 16 274 |
| Materiella anläggningstillgångar | 53 850 | 48 480 | – | – | – | – | 53 850 | 48 480 |
| Uthyrningstillgångar | 21 271 | 22 154 | – | – | – | – | 21 271 | 22 154 |
| Andelar i intresseföretag och joint ventures och övriga aktier och andelar | 3 266 | 3 024 | – | – | – | – | 3 266 | 3 024 |
| Räntebärande fordringar, långfristiga | 1 001 | 855 | 9 298 | – | – | – | 10 298 | 855 |
| Andra fordringar, långfristiga | 14 258 | 10 528 | – | – | – | – | 14 258 | 10 528 |
| Varulager | 39 562 | 38 214 | – | – | – | – | 39 562 | 38 214 |
| Räntebärande fordringar, kortfristiga | 1 107 | 1 442 | 1 323 | 8 302 | – | – | 2 430 | 9 744 |
| Andra fordringar, kortfristiga | 21 520 | 37 102 | 640 | – | – | –16 235 | 22 160 | 20 867 |
| Kortfristiga placeringar och likvida medel | 48 383 | 25 763 | 20 956 | – | – | – | 69 339 | 25 763 |
| Tillgångar som innehas för försäljning | – | – | – | 99 692 | – | – | – | 99 692 |
| Summa tillgångar | 224 596 | 203 836 | 32 217 | 107 994 | – | –16 235 | 256 813 | 295 595 |

Eget kapital och skulder

| | | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|---------------|----------------|----------|----------------|----------------|----------------|
| Eget kapital | 94 023 | 81 446 | 162 | –921 | – | – | 94 184 | 80 525 |
| Räntebärande skulder, långfristiga | 13 030 | 10 272 | 17 184 | 73 227 | – | –16 235 | 30 214 | 67 264 |
| Avsättningar för pensioner | 8 933 | 8 897 | – | – | – | – | 8 933 | 8 897 |
| Övriga långfristiga avsättningar | 5 666 | 4 036 | – | – | – | – | 5 666 | 4 036 |
| Andra skulder, långfristiga | 29 117 | 26 720 | – | – | – | – | 29 117 | 26 720 |
| Räntebärande skulder, kortfristiga | 5 322 | 4 140 | 14 983 | 35 688 | – | – | 20 305 | 39 828 |
| Kortfristiga avsättningar | 5 824 | 5 568 | – | – | – | – | 5 824 | 5 568 |
| Andra skulder, kortfristiga | 62 682 | 62 757 | –112 | – | – | – | 62 570 | 62 757 |
| Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Summa eget kapital och skulder | 224 596 | 203 836 | 32 217 | 107 994 | – | –16 235 | 256 813 | 295 595 |



KONCERNENS NOTER

NOT 4 – RÖRELSESEGMENT, FORTS.

| Kassaflödesanalys per segment | Fordon och tjänster | | Koncernaktiviteter | | Eliminering | | Scaniakoncernen | |
|---|---------------------|---------------|--------------------|---------------|-------------|------------|-----------------|---------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändringar av rörelsekapital | 33 793 | 29 673 | – | 1 250 | – | –907 | 33 793 | 30 016 |
| Förändring i rörelsekapital m.m. | –1 429 | –1 940 | –790 | –3 217 | – | 965 | –2 219 | –4 192 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | 32 364 | 27 733 | –790 | –1 967 | – | 58 | 31 574 | 25 824 |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten | –16 538 | –1 888 | – | –4 985 | – | 344 | –16 538 | –6 529 |
| Kassaflöde efter investeringsverksamheten hänförligt till den löpande verksamheten | 15 826 | 25 845 | –790 | –6 952 | – | 402 | 15 036 | 19 295 |
| Periodens bruttoinvesteringar i | | | | | | | | |
| – immateriella anläggningstillgångar | 5 644 | 2 873 | – | 4 | – | – | 5 644 | 2 877 |
| – materiella anläggningstillgångar | 12 572 | 10 598 | – | 25 | – | – | 12 572 | 10 623 |
| – uthyrningstillgångar | 7 248 | 12 127 | – | 3 | – | –3 804 | 7 248 | 8 326 |

Geografiska områden

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

| MSEK | Europa | | Eurasia | | Asien | | Amerika ³⁾ | | Afrika och Oceanien | | Summa | |
|--|---------|---------|---------|-------|--------|--------|-----------------------|--------|---------------------|--------|---------|---------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Fordon och tjänster | | | | | | | | | | | | |
| Intäkter, januari – december ¹⁾ | 134 612 | 134 272 | 1 656 | 1 658 | 16 361 | 17 581 | 47 995 | 37 348 | 15 505 | 14 207 | 216 129 | 205 066 |
| Tillgångar, 31 december ²⁾ | 160 202 | 164 215 | 410 | 372 | 9 191 | 4 563 | 49 291 | 29 519 | 5 502 | 5 167 | 224 596 | 203 836 |
| Bruttoinvesteringar ²⁾ | 12 441 | 9 932 | 19 | 8 | 4 280 | 1 673 | 1 228 | 1 594 | 248 | 264 | 18 216 | 13 471 |
| Anläggningstillgångar | 75 455 | 79 917 | 152 | 152 | 7 419 | 2 875 | 27 556 | 15 194 | 3 442 | 3 177 | 114 024 | 101 315 |

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

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

3) Avser i huvudsak Latinamerika.

De största länderna specificeras nedan:

| MSEK | Sverige | | Brasilien | |
|--|---------|--------|-----------|--------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Fordon och tjänster | | | | |
| Intäkter, januari – december ¹⁾ | 10 402 | 11 250 | 31 469 | 21 585 |
| Anläggningstillgångar | 38 214 | 43 178 | 20 825 | 9 374 |

KONCERNENS NOTER

NOT 5 – INTÄKTER

Redovisningsprinciper: Intäkter

Koncernens prestationsåtaganden utgörs i huvudsak av försäljning av nya lastbilar, bussar, motorer och begagnade fordon inklusive de tjänster som hör samman med produkterna. I linje med normal affärspraxis är betalningsvillkoren 30 dagar, även om längre betalningstid beviljas på vissa marknader. Kunder kan besluta att köpa ett fordon genom finansieringslösningar från TRATON Financial Services och/eller andra tredje parter. I det fallet får Scania normalt betalningen från den parten kort efter att kunden tagit emot fordonet.

Intäkter redovisas när ett prestationsåtagande i ett kundkontrakt har blivit uppfyllt vilket innebär vid leverans och godkännande av kunden, eller när kunden erhållit kontroll över produkten eller tillhandahållen service. 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.

Om ett kundavtal innehåller flera prestationsåtaganden allokeras intäkterna till respektive prestationsåtagande. I en transaktion inbegripande både försäljning av ett fordon och en service fördelas transaktionspriset mellan fordonet och servicekomponenten baserat på det fristående försäljningspriset. Eventuella rabatter i en sådan transaktion förs i sin helhet till fordonets pris.

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

Rabatter, kundåterbärningar och andra försäljningsavdrag minskar transaktionspriset. 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.

Scania levererar cirka 9 procent av fordon med återköpsåtaganden. 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. Erhållet försäljningspris intäktsredovisas linjärt över kontraktperioden, med avdrag för nuvärdet av återköpspriset. 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 en operationell lease beroende på de klausuler och villkor som transaktionen bygger på. Med utgångspunkt från kontraktet och kundrelationen visar historiken att kunden har ett ekonomiskt incitament att utnyttja sådan option och nästan alltid nyttjar den. Ytterligare information om redovisning av operationella leasingavtal återfinns i [Not 10 "Anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar, leasingskulder och leasingtillgångar"](#).

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Intäkter

Försäljningstransaktioner för vilka ingen återköpskyldighet redan från början avtalats, där kunden ensam bestämmer om fordonet ska säljas tillbaka till ett i förväg avtalat pris, redovisas som operationell leasing. Det bygger på att kunden har ett ekonomiskt incitament att utnyttja en sådan option. Bedömningen avser om det finns ett betydande ekonomiskt incitament för kunden att utnyttja sin rätt att sälja tillbaka fordon vid åtagandeperiodens utgång. Faktorer som beaktas och som kräver bedömning är uppskattning av förväntat marknadsvärde, det vill säga nettoförsäljningsvärde i slutet av restvärdebindningsperioden och historiska återköp.

| Produkter och tjänster | 2024 | 2023 |
|--|----------------|----------------|
| Fordon och tjänster | | |
| Lastbilar | 136 584 | 125 149 |
| Bussar | 10 466 | 8 852 |
| Power solutions | 3 689 | 4 308 |
| Service | 43 886 | 42 424 |
| Begagnade fordon | 9 161 | 10 010 |
| Övrigt | 5 034 | 6 141 |
| Leasingintäkter | 7 308 | 8 182 |
| Nettoomsättning Fordon och tjänster | 216 129 | 205 066 |
| Eliminering | – | –940 |
| Intäkter från externa kunder | 216 129 | 204 126 |

Redovisade intäkter i perioden som ingick i kontraktsskulden i början av året (se [Not 18 "Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter"](#)) uppgick till MSEK 3 906 (3 089).

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 | 2024 | 2023 |
|--|--------|--------|
| Förväntad tidpunkt för intäktsredovisning | | |
| Inom ett år | 73 621 | 92 763 |
| 1–5 år | 25 390 | 22 234 |
| Efter 5 år | 2 618 | 2 314 |

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

NOT 6 – RÖRELSENS KOSTNADER

Redovisningsprinciper: Rörelsens kostnader

Rörelsens kostnader inkluderar sålda varor och tjänster, forsknings- och utvecklingskostnader, försäljningskostnader och administrationskostnader. Rörelsens kostnader redovisas när de underliggande varorna och tjänsterna levereras. Försäljnings- och administrationskostnader redovisas när de uppstår.

| Scaniakoncernen | 2024 | 2023 |
|---|-----------------|-----------------|
| Kostnad för sålda varor och tjänster | | |
| Varukostnader | -98 370 | -96 571 |
| Personal | -28 941 | -27 992 |
| Avskrivningar | -9 361 | -9 731 |
| Övrigt | -19 279 | -16 102 |
| Summa | -155 951 | -150 396 |

Kostnad sålda varor och tjänster avser nya lastbilar, bussar, motorer, reservdelar, begagnade fordon, karosseriarbeten och bilar. Kostnaden för varor kan variera beroende på graden av integration på olika marknader.

Forsknings- och utvecklingskostnader

| | | |
|---------------|----------------|----------------|
| Personal | -4 895 | -5 089 |
| Avskrivningar | -2 133 | -1 545 |
| Övrigt | -4 626 | -4 602 |
| Summa | -11 654 | -11 236 |

Forskning och utveckling avser kostnader som inte uppfyller kraven för att aktiveras i balansräkningen, samt avskrivningar och eventuella nedskrivningar på tidigare aktiverade kostnader. Se [Not 9](#) "Imateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar".

| Försäljningskostnader | 2024 | 2023 |
|-----------------------|----------------|----------------|
| Personal | -8 936 | -8 386 |
| Avskrivningar | -754 | -694 |
| Övrigt | -4 930 | -4 474 |
| Summa | -14 620 | -13 554 |

Försäljningskostnader inkluderar kostnader hos försäljnings- och servicebolag samt övergripande marknadsföringskostnader.

Administrationskostnader

| | | |
|---------------|---------------|---------------|
| Personal | -1 962 | -1 669 |
| Avskrivningar | -77 | -27 |
| Övrigt | -1 416 | -1 259 |
| Summa | -3 455 | -2 955 |

Administrationskostnader avser kostnader för företagsledning, HR och andra stabs- och servicefunktioner. Kostnader hänförliga till produktutveckling har aktiverats och därmed reducerat kostnaderna inom kategorierna "personal" och "övrigt".

KONCERNENS NOTER

NOT 7 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

| | 2024 | 2023 |
|---|---------------|---------------|
| Ränteintäkter | | |
| Banktillgodohavanden och finansiella placeringar | 1 621 | 1 263 |
| Derivat ¹⁾ | 3 845 | 2 322 |
| Utlåning till TRATON | 3 679 | 5 118 |
| Summa ränteintäkter ²⁾ | 9 145 | 8 703 |
| Räntekostnader | | |
| Upplåning | -2 953 | -3 511 |
| Derivat ¹⁾ | -4 088 | -2 379 |
| Summa upplåning och derivat | -7 041 | -5 890 |
| Leasingskulder | -249 | -244 |
| Pensionsskuld | -322 | -329 |
| Diskontering av återköp | -116 | -43 |
| Factoring | -319 | -136 |
| Summa räntekostnader | -8 046 | -6 642 |
| Summa räntenetto | 1 099 | 2 061 |
| | | |
| Andel av resultat av intresseföretag och joint ventures | -64 | 4 |
| | | |
| Övriga finansiella intäkter ³⁾ | 1 744 | 2 623 |
| Övriga finansiella kostnader ³⁾ | -4 847 | -6 252 |
| Summa övriga finansiella intäkter och kostnader | -3 103 | -3 630 |
| Finansiella intäkter och kostnader, netto | -2 068 | -1 564 |

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. Från och med 2024 speglas Scantias kvarvarande derivat hänförliga till finansieringen av det tidigare segmentet Financial Services till TRATON Treasury AB vilket orsakat ökade bruttointäkter med MSEK 1 711 och bruttokostnader med MSEK 1 703.

2) Varav ränteintäkter beräknade enligt effektivräntemetoden MSEK 4 296 (5 377).

3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK 188 (-793), samt valutakursdifferenser och orealiserade/realiserade vinster om MSEK 38 632 (33 527), realiserade/orealiserade förluster om MSEK 42 626 (27 804) hänförliga till derivat, banktillgodohavanden, skulder samt bankkostnader. Totala orealiserade/realiserade valutakursvinster som värderas till verkligt värde via resultaträkningen uppgick till MSEK 25 863 (24 822) respektive vaultakursförluster uppgick till MSEK 29 478 (25 835).

Med ränteintäkter avses intäkter från derivat samt finansiella placeringar inklusive placeringar i dotterföretag inom TRATON-koncernen.

Med räntekostnader avses kostnader hänförliga till lån, derivat, pensionsskuld, leasingskulder samt värdeförändring av derivat för lånesäkringar, diskontering av återköpsåtaganden och räntor relaterade till factoring.

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.

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.

NOT 8 – INKOMSTSKATT

Redovisningsprinciper: Inkomstskatt

Koncernens totala skatt utgörs av aktuell skatt och uppskjuten skatt samt skatter avseende Pelare 2. 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 (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. Uppskjutna skatter hänförliga till inkomstskatter till följd av tillämpliga eller aviserade skattebestämmelser för modellreglerna för Pelare 2 kommer varken att redovisas eller presenteras i koncernen.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Inkomstskatt

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

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.

Koncernen omfattas av den antagna eller i sak antagna lagstiftningen rörande Pelare 2 och har därför gjort en bedömning av den potentiella exponering på inkomstskatterna av reglerna i lagstiftningen i den andra pelaren. Bedömningen baseras på den senast tillgängliga land-för-land-rapporteringen och de finansiella rapporterna för de ingående enheterna i koncernen. Baserat på bedömningen, är de effektiva skattesatserna beräknade enligt andra pelaren i de flesta jurisdiktioner där koncernen är verksam, över 15 procent.

KONCERNENS NOTER

NOT 8 – INKOMSTSKATT, FORTS.

| Periodens skattekostnad/skatteintäkt | 2024 | 2023 |
|--------------------------------------|---------------|---------------|
| Aktuell skatt ¹⁾ | -7 623 | -7 192 |
| Pelare 2, skatt | - | - |
| Uppskjuten skatt | 3 019 | -193 |
| Summa | -4 604 | -7 385 |
| 1) Varav betald skatt | -8 670 | -8 467 |

| | 2024 | | 2023 | |
|---|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | Belopp | % | Belopp | % |
| Avstämning av effektiv skatt | | | | |
| Resultat före skatt | 27 138 | | 23 243 | |
| Skatt beräknad med svensk skattesats | -5 590 | 20,6 | -4 788 | 20,6 |
| Skatteeffekt och procentuell påverkan: | | | | |
| Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats | -625 | 2,3 | -1 929 | 8,3 |
| Ej skattepliktiga intäkter | 2 311 | -8,5 | 259 | -1,1 |
| Ej avdragsgilla kostnader | -1 129 | 4,2 | -863 | 3,7 |
| Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats | - | - | 39 | -0,2 |
| Ej värderade underskottsavdrag | -141 | 0,5 | -64 | 0,3 |
| Uppskjuten skattefordran avseende negativa räntenetton | 449 | -1,7 | - | - |
| Justering av skatt tidigare år | 62 | -0,2 | -63 | 0,3 |
| Ändrade skattesatser | 3 | 0,0 | -4 | 0,0 |
| Övrigt | 56 | -0,2 | 28 | -0,1 |
| Redovisad skatt | -4 604 | 17,0 | -7 385 | 31,8 |

| Uppskjuten skatt är hänförlig till följande: | 2024 | 2023 |
|---|--------------|-------------|
| Skatt avseende temporära skillnader | 3 259 | 797 |
| Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler | - | -2 |
| Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag | 24 | 0 |
| Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag | -2 | -1 100 |
| Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond | - | - |
| Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar | -262 | 112 |
| Summa | 3 019 | -193 |

| Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande: | 2024 | 2023 |
|--|--------------|--------------|
| Uppskjutna skattefordringar | | |
| Avsättningar och andra skulder | 12 167 | 6 992 |
| Avsättningar för pensioner | 1 462 | 1 485 |
| Anläggningstillgångar | 981 | 1 030 |
| Varulager | 1 751 | 1 757 |
| Ej utnyttjade underskottsavdrag ²⁾ | 64 | 43 |
| Uppskjuten skattefordran avseende negativa räntenetton | 449 | - |
| Kvittning inom skatteenheter | -7 487 | -5 068 |
| Summa uppskjutna skattefordringar | 9 387 | 6 239 |

| Uppskjutna skatteskulder | 2024 | 2023 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|
| Avsättningar och andra skulder | 2 929 | 463 |
| Anläggningstillgångar | 7 833 | 7 494 |
| Övrigt | 18 | 115 |
| Kvittning inom skatteenheter | -7 487 | -5 068 |
| Summa uppskjutna skatteskulder | 3 293 | 3 004 |

| Uppskjuten skattefordran (-)/skatteskuld (+), netto | 2024 | 2023 |
|---|---------------|---------------|
| | -6 094 | -3 235 |

2) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Den skatteeffekt som avser redovisade underskottsavdrag uppgår till MSEK 64 (43), och kan användas utan tidsbegränsning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 542 (564) har inte värderats.

KONCERNENS NOTER

NOT 8 – INKOMSTSKATT, FORTS.

| Avstämning av uppskjuten skattefordran (-)/skatteskuld (+), netto: | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| Redovisat värde vid årets början | -3 235 | -3 637 |
| Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat | -3 019 | 193 |
| Valutakursdifferenser | 454 | -56 |
| Förvärvade/avytttrade verksamheter | -213 | 541 |
| Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförliga till: | | |
| – omvärdering av förmånsbestämda planer | -85 | -279 |
| – justering av verkligt värde, egetkapitalinstrument | 3 | 3 |
| Uppskjuten skattefordran (-)/skatteskuld (+), netto | -6 094 | -3 235 |

NOT 9 – IMMATERIELLA TILLGÅNGAR OCH NEDSKRIVNINGAR AV ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR

Redovisningsprinciper: Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar

Scanias immateriella anläggningstillgångar utgörs av goodwill, aktiverade utgifter för utveckling av nya produkter samt programvara. Immateriella anläggningstillgångar, exklusive Goodwill, 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 har uppstått vid förvärv av distributions- och återförsäljarnät, vilket medfört ökad lönsamhet vid integration i Scaniakoncernen och värderas till anskaffningsvärde minus eventuella ackumulerade nedskrivningar. Aktiverade utgifter för produkt- och mjukvaruutveckling består av alla direkta kostnader och overhead kostnader som är direkt hänförliga till utvecklingsprocessen. De skrivs av linjärt från början av användningen (t.ex. produktionsstart) över den förväntade livslängden för produkten eller programvaran som utvecklats. Avskrivningstiderna för immateriella tillgångar är uppdelade enligt följande:

| Förväntad nyttjandeperiod | |
|--------------------------------|------------|
| Programvara | 3–5 år |
| Aktiverade utvecklingsutgifter | 3–15 år |
| Goodwill | Obestämbar |

De redovisade värdena för Scanias immateriella och materiella tillgångar samt aktieinnehav prövas årligen för att bedöma om det finns indikation på nedskrivningsbehov. Detta inkluderar immateriella tillgångar med obestämbar nyttjandeperiod, vilka i sin helhet avser goodwill vilken även prövas löpande om det finns indikationer på nedskrivningsbehov. För goodwill samt immateriella tillgångar som ännu inte tagits i bruk beräknas återvinningsvärdet årligen oavsett om det finns en indikation på nedskrivningsbehov eller inte. Som regel är återvinningsvärdet nuvärdet av de förväntade framtida kassaflödena från den aktuella tillgången. Om inget återvinningsvärde kan mätas för en enskild tillgång bestäms återvinningsvärdet för den minsta identifierbara grupp av tillgångar som genererar kassaflöden (kassagenererande enhet) som tillgången tillhör. Om återvinningsvärdet är lägre än det redovisade värdet redovisas en nedskrivning i periodens resultat. Avskrivningar och nedskrivningar under en rapportperiod allokeras till motsvarande rörelsekostnader i resultaträkningen.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Återvinningsvärde av kassagenererande enheter

Nedskrivningsprövningen av icke-finansiella tillgångar – särskilt goodwill, aktiverade utvecklingsutgifter, andra immateriella tillgångar och materiella tillgångar – och innehav i intresseföretag och joint ventures kräver att antaganden görs om framtida marknadstrender, och de framtida kassaflödena ska härledas på grundval av detta och den diskonteringsränta som ska tillämpas. Kassaflödena härleds från den detaljerade försäljnings- och intäktsplaneringen för kommersiella fordon, lönsamhetsprognoser (bruttomarginal) för produkter och trender inom servicebranschen. De återspeglar också övergången till elektrisk mobilitet och tillhörande lagstadgade tidtabeller (se även [Not 3](#) “Kritiska bedömningar och uppskattningar”). Beräknade kassaflöden efter utgången av den femåriga planeringsperioden baseras på en tillväxttakt på 1 procent (föregående år: 1 procent) per år, vilket också speglar övergången till elektrisk mobilitet.

Försäljningsutvecklingen av Scanias produkter bedöms långsiktigt korrelera väl med den ekonomiska utvecklingen på respektive marknad (BNP), vilken har bedömts till 1 procent (1 procent) och även inkluderar transformationen mot elektrifiering. Relationen intäkt/kostnad, dvs marginal, för såväl fordon som service bibehålls konstant över tiden jämfört med senast kända nivå. Vid diskontering till nuvärde används Scanias genomsnittliga kapitalkostnad, för närvarande 12 procent (9,1) före skatt. Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. En expansion av elektrisk mobilitet förutses också i planeringen (se även [Not 3](#) “Kritiska bedömningar och uppskattningar”). Kostnaderna från övergången till elektrisk mobilitet ingick i kassaflödena.

Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan nedskrivningsbehov uppstår.

Scanias utvecklingsutgifter aktiveras i den fas av produktutvecklingen där beslut tas om framtida produktions- och marknadsintroduktion. Vid denna tidpunkt finns en framtida prognostiserad intäkt samt motsvarande produktionskostnad. I de fall framtida volymer eller pris- och kostnadsutveckling negativt avviker från förkalkyl kan nedskrivningsbehov uppstå.

Omställningen till elektromobilitet inkluderar utveckling av nödvändiga komponenter, fordonsintegration och batterier. I gengäld kommer utvecklingsutgifterna att reduceras avseende vidareutveckling av förbränningsmotorteknik. Den ökade utvecklingsverksamheten inom elektromobilitet har resulterat i en motsvarande ökning av aktiverade (immateriella tillgångar) och redovisade utvecklingskostnader.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Nyttjandeperioder immateriella tillgångar

Uppskattningar av nyttjandeperioden för obestämbara immateriella tillgångar baseras på erfarenhet och ses över regelbundet. Om uppskattningar ändras justeras den återstående nyttjandeperioden och en nedskrivning redovisas vid behov.

KONCERNENS NOTER

NOT 9 – IMMATERIELLA TILLGÅNGAR OCH NEDSKRIVNINGAR AV ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, FORTS.

| | Goodwill | | Utveckling | | Övriga immateriella ¹⁾ | | Totalt | |
|---|--------------|--------------|---------------|---------------|-----------------------------------|--------------|---------------|---------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Akkumulerade anskaffningsvärden | | | | | | | | |
| Vid årets början | 1 720 | 1 689 | 24 358 | 21 548 | 1 656 | 1 645 | 27 734 | 24 882 |
| Nyanskaffningar | – | – | 5 607 | 2 808 | 37 | 69 | 5 644 | 2 877 |
| Förvärv av dotterföretag | 2 | 32 | – | – | – | – | 2 | 32 |
| Avyttringar av dotterföretag | – | – | – | – | – | –223 | – | –223 |
| Avyttringar och utrangeringar | – | – | –1 | – | –23 | –70 | –24 | –70 |
| Omklassificeringar | – | –3 | – | – | 503 | 237 | 503 | 234 |
| Valutakursdifferenser | 14 | 2 | –9 | 2 | 13 | –2 | 18 | 2 |
| Summa | 1 736 | 1 720 | 29 955 | 24 358 | 2 186 | 1 656 | 33 877 | 27 734 |
| Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar | | | | | | | | |
| Vid årets början | 55 | 49 | 10 269 | 8 645 | 1 136 | 1 193 | 11 460 | 9 887 |
| Årets avskrivning | – | – | 1 814 | 1 265 | 204 | 140 | 2 018 | 1 405 |
| Årets nedskrivning | – | 6 | – | 358 | 31 | 10 | 31 | 374 |
| Avyttringar av dotterföretag | – | – | – | – | – | –194 | – | –194 |
| Avyttringar och utrangeringar | – | – | –1 | – | –18 | –14 | –19 | –14 |
| Omklassificeringar | – | – | – | – | 1 | 5 | 1 | 5 |
| Valutakursdifferenser | 2 | – | –4 | 1 | 9 | –4 | 7 | –3 |
| Summa | 57 | 55 | 12 078 | 10 269 | 1 363 | 1 136 | 13 498 | 11 460 |
| Redovisat värde vid årets slut | 1 679 | 1 665 | 17 877 | 14 089 | 823 | 520 | 20 379 | 16 274 |
| – varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk | – | – | 11 239 | 9 245 | – | – | 11 239 | 9 245 |
| – varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling | – | – | 6 638 | 4 844 | – | – | 6 638 | 4 844 |

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

NOT 10 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR ENLIGT IFRS 16, LEASINGSKULDER OCH UTHYRNINGSTILLGÅNGAR

Redovisningsprinciper: Materiella anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar enligt IFRS 16, leasingskulder och uthyrningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar, se [Not 9](#) "Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar". Avskrivningar görs linjärt över en tillgångs bedömda nyttjandeperiod och i de fall det finns ett restvärde skrivs tillgången av ned till detta värde. Nyttjandeperiod, restvärde och avskrivningsmetoder bedöms regelbundet och antaganden justeras vid förändrade omständigheter.

Avskrivningstiderna för materiella anläggningstillgångar fördelas enligt följande:

| Förväntad nyttjandeperiod | |
|--|----------------|
| Maskiner och inventarier och leasingtillgångar | 3–15 år |
| Byggnader | 20–50 år |
| Mark | Skrivs inte av |

Lånekostnader ingår i anskaffningsvärdet för tillgångar som tar lång tid att färdigställa, om tillämpligt.

Koncernen redovisar en nyttjanderättstillgång och en motsvarande leasingskuld för alla leasingavtal där den är leasetagare. Bedömningen av om ett avtal är eller innehåller ett leasingavtal görs vid avtalets ingående. Nyttjanderättstillgångarna redovisas som materiella anläggningstillgångar i de balansräkningsposter där de tillgångar som ligger till grund för leasingavtalet skulle redovisas om de ägdes av Scaniakoncernen. Dessa tillgångar skrivs i allmänhet av över den kortare perioden av leasingperioden och den underliggande tillgångens nyttjandeperiod med hjälp av den linjära metoden. Nyttjanderättstillgångarna består av den initiala värderingen av motsvarande leasingskuld, leasingavgift som erlagts vid eller före inledningsdatumet samt eventuella initiala direkta utgifter. Under efterföljande perioder värderas nyttjanderättstillgångarna till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

Leasingskulden värderas initialt till nuvärdet av de utestående leasingavgifterna vid inledningstidpunkten, diskonterat med Scaniakoncernens marginella låneränta. Under efterföljande perioder värderas leasingskulden genom att justera det redovisade värdet för att återspegla räntan på leasingskulden. Det redovisade värdet på leasingskulden minskas med hänsyn till de erlagda leasingavgifterna. Räntekostnader från avveckling av diskontering på leasingskulder redovisas som räntekostnader i resultaträkningen och i kassaflödet i den löpande verksamheten.

Scaniakoncernen redovisar inte några nyttjanderättstillgångar eller nyttjanderättsskulder för leasingavtal med kort leasingperiod eller av lågt värde. Relaterade leasingavgifter redovisas linjärt som kostnader i resultaträkningen.

Redovisningsprinciper: Uthyrningstillgångar

Raden "Uthyrningstillgångar" redovisar tillgångar för vilka koncernen är leasinggivare. Dessa inkluderar i synnerhet fordon som används i samband med korttidsuthyrning eller operationell leasing, samt fordon som fortsätter att vara hänförliga till koncernen till följd av återköpsavtal. Den underliggande tillgången värderas till anskaffningsvärde, redovisas i koncernens leasingtillgångar och skrivs av linjärt till beräknat restvärde över bedömd nyttjandeperiod. De nyttjandeperioder som ligger till grund för avskrivningar motsvarar i allmänhet perioderna för materiella anläggningstillgångar som används av företaget. Förändringar av det beräknade restvärdet beaktas genom justering av framtida avskrivningar. Nedskrivningar som identifieras som ett resultat av en nedskrivningsprövning enligt "IAS 36 Nedskrivningar" redovisas, se [Not 9](#) "Immateriella tillgångar och nedskrivningar av anläggningstillgångar". Leasingavgifter redovisas som intäkter i resultaträkningen enligt en linjär metod eller annan systematisk metod. Avskrivningar och nedskrivningar ingår i rörelsekostnaderna. Mer information om redovisning av operationella leasingavtal finns i [Not 5](#), "Intäkter".

KONCERNENS NOTER

NOT 10 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR ENLIGT IFRS 16, LEASINGSKULDER OCH UTHYRNINGSTILLGÅNGAR, FORTS.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Nyttjandeperioder för anläggningstillgångar och värdering av nyttjanderättstillgångar och leasingskulder

Uppskattningar av materiella anläggningstillgångars nyttjandeperiod baseras på erfarenhet och ses över regelbundet. I de fall uppskattningar modifieras justeras den återstående nyttjandeperioden och en nedskrivning görs, om så är nödvändigt. Under omställningen till elektromobilitet kommer Scania att ha parallell produktion av batteridrivna fordon och fordon med förbränningsmotorer, varför ingen påverkan på nyttjandeperioden för materiella anläggningstillgångar har identifierats.

Värdering av nyttjanderätter från leasingavtal och tillhörande leasingskulder baseras på en bästa uppskattning av utnyttjandet av förlängnings- och uppsägningsoptioner. Denna uppskattning uppdateras i händelse av väsentliga förändringar i verksamhetsmiljön eller avtalet.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Återvinningsvärde av leasingtillgångar

Återvinningsvärde för koncernens leasingtillgångar beror framför allt på restvärdet på de fordon som leasas ut efter leasingperiodens slut, eftersom detta utgör en betydande del av de förväntade kassaflödena. Att prognostisera restvärden kräver att ledningen gör antaganden om den framtida tillgången och efterfrågan på fordon samt fordonspristrender. Dessutom leder omställningen till elektrifierade fordon, som resulterar i en framtida mix av fordon och tjänster, till osäkerheter i bedömningen av skäligt marknadsvärde. Dessa antaganden baseras antingen på kvalificerade uppskattningar eller på information som publicerats av tredje partsexperter. I förekommande fall baseras kvalificerade uppskattningar på externa uppgifter och återspeglar även ytterligare information som finns tillgänglig internt, t.ex. värden som härrör från tidigare erfarenheter och aktuella försäljningsuppgifter. Om det blir stora nedgångar i marknadsvärdet på begagnade fordon ökar detta risken för framtida förluster vid avyttring av de returnerade fordonen. När en restvärdesgaranti bedöms kunna leda till en framtida förlust justeras fordonets värdeminskning i enlighet med detta. Förändringar i marknadsvärdet kan också orsaka en nedskrivning av lagret av begagnade fordon, eftersom dessa redovisas till det lägsta av anskaffningsvärdet och det beräknade nettoförsäljningsvärdet. Vid utgången av 2024 uppgick återköpsförpliktelserna till MSEK 13 730 (15 134).

| | Byggnader och mark | | Maskiner och inventarier | | Pågående nyanläggningar och förskott | | Uthyrningstillgångar | | Totalt | |
|--|--------------------|---------------|--------------------------|---------------|--------------------------------------|--------------|----------------------|---------------|----------------|----------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Akkumulerade anskaffningsvärden | | | | | | | | | | |
| Vid årets början | 36 641 | 34 980 | 59 355 | 55 177 | 9 129 | 7 310 | 32 898 | 37 604 | 138 023 | 135 071 |
| Nyanskaffningar | 1 554 | 1 000 | 1 638 | 1 897 | 9 380 | 7 726 | 7 248 | 8 326 | 19 820 | 18 949 |
| Förvärv av dotterföretag | – | 580 | 3 | 14 | – | 2 | – | – | 3 | 596 |
| Avyttringar av dotterföretag | – | –154 | – | –190 | – | –3 | – | –102 | – | –449 |
| Avyttringar och utrangeringar | –640 | –872 | –2 020 | –2 115 | –9 | –82 | –8 876 | –10 272 | –11 545 | –13 341 |
| Omklassificeringar | 1 405 | 1 141 | 3 906 | 4 369 | –5 880 | –5 832 | –1 144 | –2 600 | –1 713 | –2 922 |
| Valutakursdifferenser | 289 | –34 | –648 | 203 | 143 | 8 | 1 068 | –58 | 852 | 119 |
| Summa | 39 249 | 36 641 | 62 234 | 59 355 | 12 763 | 9 129 | 31 194 | 32 898 | 145 440 | 138 023 |
| Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar | | | | | | | | | | |
| Vid årets början | 16 171 | 14 981 | 40 474 | 38 030 | – | – | 10 744 | 12 678 | 67 389 | 65 689 |
| Årets avskrivningar | 1 707 | 1 599 | 4 284 | 4 101 | – | – | 4 179 | 4 897 | 10 170 | 10 597 |
| Årets nedskrivningar | 24 | 93 | 96 | 170 | – | – | – | – | 120 | 263 |
| Avyttringar av dotterföretag | – | –53 | – | –121 | – | – | – | –27 | – | –201 |
| Avyttringar och utrangeringar | –562 | –401 | –1 698 | –1 799 | – | – | –4 962 | –5 583 | –7 222 | –7 783 |
| Omklassificeringar | –2 | –11 | 6 | 5 | – | – | –467 | –1 183 | –463 | –1 189 |
| Valutakursdifferenser | 180 | –37 | –284 | 88 | – | – | 429 | –38 | 325 | 13 |
| Summa | 17 518 | 16 171 | 42 878 | 40 474 | – | – | 9 923 | 10 744 | 70 319 | 67 389 |
| Redovisat värde vid årets slut | 21 731 | 20 470 | 19 356 | 18 881 | 12 763 | 9 129 | 21 271 | 22 154 | 75 121 | 70 634 |

KONCERNENS NOTER

NOT 10 – MATERIELLA ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR, NYTTJANDERÄTTSTILLGÅNGAR ENLIGT IFRS 16, LEASINGSKULDER OCH UTHYRNINGSTILLGÅNGAR, FORTS.

Scaniakoncernen är leasetagare inom flera affärsområden. Leasingavtalen avser främst leasing av kontorsutrustning, fastigheter och produktionsutrustning. Nyttjanderättstillgångar som uppkommer från leasingavtal redovisas i följande balansräkningsposter.

Nyttjanderättstillgångar

| | Byggnader och mark | | Maskiner och inventarier | | Summa | |
|--|--------------------|--------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Akkumulerade anskaffningsvärden | | | | | | |
| Vid årets början | 6 650 | 6 792 | 1 763 | 1 953 | 8 413 | 8 745 |
| Anskaffningar | 1 130 | 640 | 657 | 720 | 1 787 | 1 360 |
| Förvärv av dotterföretag | – | 204 | – | 1 | – | 205 |
| Avyttringar av dotterföretag | – | –87 | – | –52 | – | –139 |
| Avyttringar och utrangeringar | –540 | –825 | –492 | –831 | –1 032 | –1 656 |
| Omföringar | 128 | –3 | 4 | –33 | 132 | –36 |
| Valutakursdifferenser | 85 | –71 | –4 | 5 | 81 | –66 |
| Summa | 7 453 | 6 650 | 1 928 | 1 763 | 9 381 | 8 413 |

Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar

| | | | | | | |
|-------------------------------|--------------|--------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Vid årets början | 2 525 | 2 156 | 886 | 1 114 | 3 411 | 3 270 |
| Avskrivningar under året | 873 | 822 | 525 | 566 | 1 398 | 1 388 |
| Avyttringar av dotterföretag | – | –36 | – | –28 | – | –64 |
| Nedskrivningar under året | – | – | – | – | – | – |
| Avyttringar och utrangeringar | –432 | –377 | –461 | –791 | –893 | –1 168 |
| Omföringar | – | –1 | 5 | 22 | 5 | 21 |
| Valutakursdifferenser | 34 | –39 | –2 | 3 | 32 | –36 |
| Summa | 3 000 | 2 525 | 953 | 886 | 3 953 | 3 411 |

| | | | | | | |
|---------------------------------------|--------------|--------------|------------|------------|--------------|--------------|
| Redovisat värde vid årets slut | 4 453 | 4 125 | 975 | 877 | 5 428 | 5 002 |
|---------------------------------------|--------------|--------------|------------|------------|--------------|--------------|

| Belopp som har redovisats i resultaträkningen | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| Avskrivningar på nyttjanderättstillgångar | –1 398 | –1 389 |
| Räntekostnader hänförliga till leasingskulder | –248 | –243 |
| Kostnader avseende leasingavtal med kort leasingperiod | –86 | –85 |
| Kostnader avseende leasingavtal med underliggande tillgång till lågt värde | –241 | –222 |
| Summa | –1 973 | –1 939 |

Vid utgången av året hade koncernen ett åtagande om MSEK 97 (66) avseende leasingavtal med kort leasingperiod. Det totala kassautflödet avseende leasingavtal uppgår till MSEK 1 745 (1 613).

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

| Möjlig exponering av framtida kassautflöden från | 2024 | 2023 |
|---|------|------|
| Rörliga leaseingbetalningar | –59 | – |
| Förlängningsoptioner | –505 | –543 |
| Uppsägningsoptioner | –2 | –5 |
| Ingångna leasingavtal där underliggande tillgång ännu inte är tillgänglig | –37 | –13 |

Leasingskulder

| | 2024 | 2023 |
|--------------------------------|--------------|--------------|
| Långfristig räntebärande skuld | 4 376 | 4 113 |
| Kortfristig räntebärande skuld | 1 190 | 1 065 |
| Summa | 5 566 | 5 178 |

Med hänsyn till framtida räntebetalningar är förfallostrukturen för de leasingskulder som redovisas i finansiella skulder enligt följande:

Förfallostruktur

| | 2024 | 2023 |
|----------------|-------|-------|
| Inom 1 år | 1 391 | 1 273 |
| Mellan 1–5 år | 4 815 | 4 224 |
| Senare än 5 år | 547 | 872 |

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

KONCERNENS NOTER

NOT 11 – ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES

Redovisningsprinciper: Andelar i intresseföretag och joint ventures

Andelar i intresseföretag och Joint ventures redovisas initialt till anskaffningsvärde och redovisas i efterföljande perioder enligt kapitalandelsmetoden. Under efterföljande perioder elimineras orealiserade vinster som uppkommer från transaktioner med intresseföretag och joint ventures till den del som motsvarar koncernens ägarandel i företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som orealiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns något nedskrivningsbehov. Eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande, redovisas som en särskild post inom eget kapital separat från moderbolagets ägares andel av eget kapital.

Om det finns indikationer på nedskrivningsbehov av anskaffningsvärdet, så nedskrivningsprövas innehaven och eventuell nedskrivning redovisas i resultaträkningen (se Not 9 "Immateriella tillgångar och nedskrivning av anläggningstillgångar"). Om nedskrivningsbehovet vid ett senare datum upphör, återförs nedskrivningen upp till det ursprungliga bokförda värdet.

Goodwill som uppstår vid förvärv av en intresseandel eller joint venture ingår i det redovisade värdet av innehav i intresseföretag eller joint ventures.

| | 2024 | 2023 |
|--|--------------|--------------|
| Redovisat värde vid årets början | 1 674 | 1 527 |
| Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året ¹⁾ | 754 | 167 |
| Valutakursdifferenser | 92 | -19 |
| Årets resultatandel ²⁾ | -64 | 4 |
| Utdelning | -6 | -5 |
| Redovisat värde vid årets slut | 2 450 | 1 674 |
| Eventualförpliktelser | - | - |

1) 2024 avser en ökning i sennder GmbH MSEK 641, Scantinel Photonics GmbH MSEK 59 och Telematics MSEK 6 samt investeringar i övriga intressebolag MSEK 48 (2023 avser huvudsakligen Scantinel Photonics GmbH som efter ytterligare investering 2023 på MSEK 66 klassificeras som intressebolag samt investeringar i övriga intressebolag MSEK 22).

2) 2023 var MSEK 127 hänförligt till en utspädning av ägandet i sennder GmbH. sennder gjorde riktade nyemissioner vilket resulterade i en utspädning av ägandet i sennder innebärande att Scantias ägarandel minskade från 13,69 till 12,36 procent.

| Intresseföretag | | | Andelens värde i koncernen | |
|--|--------------|--------------------------------|----------------------------|------------|
| Organisationsnummer/Säte | Ägarandel, % | Redovisat värde hos moderbolag | 2024 | 2023 |
| BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige | 33,00 | 2 | 2 | 5 |
| ScaValencia S.A., A46332995, Spanien | 26,00 | 18 | 42 | 39 |
| Telematics GmbH, HRB 203799, Tyskland | 46,20 | 5 | 0 | 0 |
| sennder GmbH, HRB 170455, Tyskland ¹⁾ | 16,65 | 948 | 890 | 258 |
| Scantinel Photonics GmbH, HRB 739053, Tyskland | 49,19 | 201 | 128 | 115 |
| Övriga andelar i intresseföretag | 20,00–50,00 | 477 | 477 | 428 |
| Andelar i intresseföretag | | 1 651 | 1 539 | 845 |
| Andel i: | | | | |
| – årets resultat | | | -66 | -23 |
| – årets totalresultat | | | -66 | -23 |

1) Med intresseföretag avses företag i vilka Scania, direkt eller indirekt, har ett betydande inflytande. I sennder GmbH har Scaniakoncernen ett betydande inflytande via aktieinnehav tillsammans med styrelserepresentation.

| Joint ventures | | | Andelens värde i koncernen | |
|---|--------------|--------------------------------|----------------------------|--------------|
| Organisationsnummer/Säte | Ägarandel, % | Redovisat värde hos moderbolag | 2024 | 2023 |
| Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA | 50,00 | 609 | 904 | 821 |
| Oppland Tungebilservice AS, 982 787 602, Norge | 50,00 | 1 | 3 | 4 |
| Tynset Diesel AS, 982 787 580, Norge | 50,00 | 1 | 4 | 4 |
| Andelar i joint ventures | | 611 | 911 | 829 |
| Andel i: | | | | |
| – årets resultat | | | 2 | 27 |
| – årets totalresultat | | | 2 | 27 |
| Andelar i intresseföretag och joint ventures | | | 2 450 | 1 674 |

KONCERNENS NOTER

NOT 11 – ANDELAR I INTRESSEFÖRETAG OCH JOINT VENTURES, FORTS.

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

| Resultaträkningar i sammandrag | 2024 | 2023 |
|---|----------|-----------|
| Nettoomsättning | 3 489 | 3 472 |
| Rörelseresultat ¹⁾ | -33 | 102 |
| Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter | 35 | -49 |
| Skatt | 0 | 0 |
| Periodens resultat | 2 | 53 |
| Övrigt totalresultat | - | - |
| Periodens totalresultat | 2 | 53 |
| Scaniakoncernens andel (50 %) | 1 | 27 |

1) Avskrivningar uppgående till MSEK 116 (107) inkluderas i rörelseresultatet.

| Balansräkningar i sammandrag | 2024 | 2023 |
|---|--------------|--------------|
| Anläggningstillgångar | 1 084 | 880 |
| Kortfristiga placeringar och likvida medel | 218 | 76 |
| Övriga omsättningstillgångar | 974 | 990 |
| Summa tillgångar | 2 276 | 1 946 |
| Eget kapital | 1 807 | 1 642 |
| Övriga kortfristiga skulder | 469 | 304 |
| Summa eget kapital och skulder | 2 276 | 1 946 |
| Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50 %) | 904 | 821 |
| Redovisat värde | 904 | 821 |

NOT 12 – ÖVRIGA AKTIER OCH ANDELAR

Redovisningsprinciper: Övriga aktier och andelar

Övriga aktier och andelar omfattar andelar i företag som inte är dotterföretag, intresseföretag och joint ventures, därmed investeringar i eget kapital. Koncernen har utnyttjat optionen enligt IFRS 9 "Finansiella instrument" att redovisa innehav i egetkapitalinstrument som inte innehas för handel och som värderas enligt IFRS 9 till verkligt värde via övrigt totalresultat (ingen återvinning) eftersom redovisning av vinster och förluster på dessa instrument till verkligt värde via resultaträkningen inte skulle ge någon information om företagets resultat för Scaniakoncernen.

På grund av Northvolt AB:s ekonomiska svårigheter under 2024, har verkligt värde för investeringen skrivits ned till noll och redovisas i "Övrigt totalresultat".

Nedan tabell innehåller finansiell information om egetkapitalinstrument som värderas till verkligt värde över totalresultatet:

| Enhet | Marknadsvärde | |
|------------------------------------|---------------|--------------|
| | 2024 | 2023 |
| Northvolt AB | 0 | 863 |
| Stegra AB | 171 | 171 |
| Övriga investeringar ¹⁾ | 645 | 316 |
| Summa | 816 | 1 350 |

1) I övriga investeringar för 2024, uppgående till 166 MSEK, ingår några få företag i vilka Scania har betydande inflytande och ett företag vilket kontrolleras av Scania.

NOT 13 – VARULAGER

Redovisningsprinciper: 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.

| | 2024 | 2023 |
|---|---------------|---------------|
| Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial | 6 962 | 7 417 |
| Varor under tillverkning | 2 356 | 2 859 |
| Färdiga varor ¹⁾ | 30 244 | 27 938 |
| Summa ²⁾ | 39 562 | 38 214 |

1) Varav begagnade fordon MSEK 2 174 (1 855).

2) Varav värderegleringsreserv vid årets slut MSEK -1 730 (-1 260).

KONCERNENS NOTER

NOT 14 – ANDRA FORDRINGAR

| | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter | 2 244 | 2 002 |
| Derivat med positivt värde | 3 935 | 2 076 |
| Förskottsbetalningar | 535 | 874 |
| Mervärdesskatt | 3 231 | 2 621 |
| Pensionstillgång | 348 | 239 |
| Övriga fordringar | 2 905 | 3 543 |
| Summa andra fordringar | 13 198 | 11 355 |

Vidare information om derivat återfinns i [Not 27](#) "Finansiell Riskhantering" och [Not 28](#) "Finansiella instrument".

NOT 15 – EGET KAPITAL

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

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

Övrigt tillskjutet kapital utgörs av reservfond tillskjutet av Scania AB:s ägare vid bolagiseringen 1995 och kapitaltillskott från ägarna.

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 valutakursdifferens på MSEK –372 (539) har uppstått som en följd av att den svenska kronan har stärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan stärkts främst mot BRL.

Balanserat resultat består utöver upparbetade vinstmedel även av pensionsskuld förändring som härrör från omvärdering av förmånsbestämda pensionsplaner med mera som redovisas i "Övrigt totalresultat". Avseende förändringar i aktuariella antaganden, se vidare [Not 16](#) "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser".

Styrelsen föreslår till årsstämman 2025 att ingen utdelning sker till aktieägarna.

Innehav utan bestämmande inflytande utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scaniakoncernen har några få icke helägda dotterföretag, varav inget bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande. Under 2024 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK –14 (0) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 37 (52) per 31 december 2024.

Koncernbidrag till andra företag inom TRATON GROUP redovisas i eget kapital.

| | 2024 | 2023 |
|--|--------------------|--------------------|
| Avstämning förändring i antal utestående aktier | | |
| 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 2024 uppgick koncernens kapital till MSEK 94 184 (80 525). Enligt koncernens finanspolicy ska koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven för att erhålla Standard & Poor's Investment Grade Stand Alone kreditvärdering BBB.

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

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scantias kreditvärdering enligt Standard and Poor's vid utgången av 2024 var för:

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

KONCERNENS NOTER

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKNANDE FÖRPLIKTELSE

Redovisningsprinciper: Avsättning för pensioner och liknande förpliktelser

Inom koncernen finns ett flertal såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda pensions- och liknande planer, varav några har förvaltningstillgångar i särskilda stiftelser eller motsvarande. Planerna omfattar ålderspension, efterlevandepension, sjukvård och avgångsersättningar. Dessa finansieras huvudsakligen genom kontoavsättning och till en del via premiebetalningar.

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

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

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

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

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

Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggas av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen. 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.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionsskulden. Vid beräkning av den svenska pensionsskulden har diskonteringsränta om 3,5 procent (3,25) använts. Andra väsentliga antaganden är genomsnittlig livslängd och genomsnittlig duration på utfästelserna. Förändringar av ovan nämnda aktuariella parametrar redovisas i "Övrigt totalresultat" netto efter skatt.

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 2024 uppgick till MSEK 2 555 (2 289). Förpliktelserna som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. Planerna är tryggade genom återförsäkrade avsättningar i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna utförs enligt Projected Unit Credit Method med de antaganden som gäller för respektive land enligt nedan.

Scantias prognosticerade utbetalningar av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade, är MSEK 413 för 2025.

De förmåner som anges i planerna är tillgängliga för alla anställda om inte annat anges. De största planerna beskrivs i mer detalj nedan.

Sverige

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

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

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

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

KONCERNENS NOTER

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKANDE FÖRPLIKTELSE, FORTS.

Schweiz

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

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

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

Brasilien

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

Storbritannien

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

De förmånsbestämda planer som drivs av SGB är följande:

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

Samtliga planer drivs av förvaltare 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 163 procent (158). Om konsolideringsnivån under- eller överstiger normalintervallet (125–175) ska Alecta vidta åtgärder, till exempel höja avtalade priser för nyteckning och utökning av befintliga förmåner, eller införa premierreduktioner.

Alectas försäkringsåtagande beräknas enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden, vilka skiljer sig från de metoder och antaganden som tillämpas vid värdering av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19. Avgifterna till Alecta under 2024 uppgick till MSEK 89 (85).

Nederländerna

Anställda på Scanias bolag i Nederländerna omfattas av de nederländska kollektivavtalade pensionsplanerna som är förmånsbestämda och omfattar flera arbetsgivare. Pensioenfonds Metaal en Techniek (PMT) och Bedrijfstakingpensioenfonds Metalelktro (PME) administreras via MN Services. Både PMT och PME saknar information om fördelning av åtaganden varför dessa redovisas som en avgiftsbestämd plan. I de nederländska planerna bidrar både företag och anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 253 (247). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 108 procent (111) och för PME till 111 procent (112).

| Information gällande de största planerna 2024 | Sverige | Schweiz | Brasilien | Storbritannien |
|--|--------------|-------------|------------|----------------|
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser | 11 466 | 1 464 | 539 | 704 |
| Förvaltningstillgångarnas verkliga värde | -3 790 | -1 812 | -68 | -799 |
| Nettotillgångar som ej värderas fullt ut p.g.a. begränsningsregel | - | 0 | 22 | 95 |
| Redovisat som pensionsskuld (+)/ (tillgång (-)) i balansräkningen, MSEK | 7 676 | -348 | 493 | 0 |

Uppdelning i kategorier

| | | | | |
|---|--------|-----|-------|-----|
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK | 6 496 | 870 | -65 | - |
| Aktiva, antal | 11 291 | 370 | 3 228 | - |
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK | 2 011 | - | - | 347 |
| Fribrevshavare, antal | 3 259 | - | - | 275 |
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK | 2 959 | 594 | 604 | 357 |
| Pensionärer, antal | 3 021 | 119 | 3 641 | 306 |

Antaganden/förutsättningar

| | | | | |
|---|-----|-----|------|-----|
| Diskonteringsränta, % | 3,5 | 0,9 | 12,2 | 5,5 |
| Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år | 88 | 88 | 86 | 88 |
| Genomsnittlig duration på utfästelserna, år | 17 | 15 | 8 | 12 |

Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK

| | | | | |
|-------------------------------------|--------|------|-----|-----|
| 0,5 % ökning diskonteringsräntan | -1 261 | -100 | -13 | -38 |
| 0,5 % minskning diskonteringsräntan | 1 426 | 113 | 12 | 42 |
| 1 års ökning livslängd | 444 | 43 | 29 | 28 |

KONCERNENS NOTER

NOT 16 – AVSÄTTNINGAR FÖR PENSIONER OCH LIKANDE FÖRPLIKTELSE, FORTS.

| Information gällande de största planerna 2023 | Sverige | Schweiz | Brasilien | Storbritannien |
|--|--------------|-------------|------------|----------------|
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser | 10 953 | 1 315 | 629 | 697 |
| Förvaltningstillgångarnas verkliga värde | -3 329 | -1 566 | -75 | -810 |
| Nettotillgångar som ej värderas fullt ut p.g.a. begränsningsregel | - | 12 | 11 | 157 |
| Redovisat som pensionsskuld (+)/ (tillgång (-)) i balansräkningen, MSEK | 7 624 | -239 | 565 | 44 |

Uppdelning i kategorier

| | | | | |
|---|--------|-----|-------|-----|
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK | 6 368 | 784 | -117 | - |
| Aktiva, antal | 11 766 | 285 | 2 209 | - |
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK | 1 879 | - | - | 339 |
| Fribrevshavare, antal | 3 224 | - | - | 332 |
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK | 2 706 | 531 | 747 | 358 |
| Pensionärer, antal | 2 900 | 113 | 1 326 | 271 |

Antaganden/förutsättningar

| | | | | |
|---|------|------|------|------|
| Diskonteringsränta, % | 3,3 | 1,4 | 10,1 | 4,5 |
| Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år | 88 | 88 | 86 | 88 |
| Genomsnittlig duration på utfästelserna, år | 17,0 | 14,0 | 10,0 | 16,0 |

Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK

| | | | | |
|-------------------------------------|--------|-----|-----|-----|
| 0,5 % ökning diskonteringsräntan | -1 168 | -83 | -13 | -47 |
| 0,5 % minskning diskonteringsräntan | 1 316 | 93 | 12 | 53 |
| 1 års ökning livslängd | 380 | 35 | 37 | 32 |

| | Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser | |
|--|---|-------------|
| | 2024 | 2023 |
| Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen | | |
| Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år | -315 | -221 |
| Ränteintäkter/kostnader, netto | -322 | -328 |
| Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år | -1 | 7 |
| Vinster (+) och förluster (-) beroende av reduceringar och regleringar, netto | 20 | 16 |
| Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen | -618 | -526 |

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 70 (46), kostnad för sålda varor MSEK 121 (77), försäljningskostnader MSEK 76 (60) och administrativa kostnader MSEK 29 (15). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

| | Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser | |
|---|---|---------------|
| | 2024 | 2023 |
| Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat | | |
| Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden | -404 | -882 |
| Effekter av ändrade demografiska antaganden | 10 | -103 |
| Effekter av ändrade finansiella antaganden | 39 | -707 |
| Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna | 459 | 188 |
| Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden | 80 | 187 |
| Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat | 184 | -1 317 |

KONCERNENS NOTER

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

| | Pensionsförpliktelser | |
|---|-----------------------|--------------|
| | 2024 | 2023 |
| Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen | | |
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade | 12 997 | 12 346 |
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade | 2 374 | 2 315 |
| Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser | 15 371 | 14 661 |
| Förvaltningstillgångarnas verkliga värde | -6 903 | -6 183 |
| Nettotillgångar som ej värderats fullt ut p.g.a. begränsningsregel | 117 | 179 |
| Redovisat i balansräkningen | 8 585 | 8 657 |
| – varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner | 8 933 | 8 897 |
| – varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar | -348 | -239 |

| | Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser | |
|---|---|---------------|
| | 2024 | 2023 |
| Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan: | | |
| Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början | 14 661 | 12 746 |
| Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats | 2 | – |
| Avyttringar av dotterbolag | – | -112 |
| Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år | 315 | 221 |
| Räntekostnader | 499 | 514 |
| Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen | 27 | 25 |
| Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster | 404 | 882 |
| Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden | -10 | 103 |
| Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden | -39 | 707 |
| Valutakursdifferenser | 25 | 110 |
| Betalningar från bolagets tillgångar | -384 | -352 |
| Betalningar från förvaltningstillgångar | -110 | -159 |
| Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år | 1 | -7 |
| Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året | -21 | -17 |
| Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut | 15 371 | 14 661 |

| | Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser | |
|---|--|--------------|
| | 2024 | 2023 |
| Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan: | | |
| Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början | 6 183 | 5 400 |
| Avyttringar av dotterbolag | – | -22 |
| Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna | 187 | 195 |
| Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna | 459 | 188 |
| Valutakursdifferenser | 93 | 116 |
| Inbetalningar gjorda av arbetsgivaren | 65 | 440 |
| Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen | 27 | 25 |
| Utbetalningar från förvaltningstillgångar | -110 | -159 |
| Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut | 6 903 | 6 183 |

| | Tillgångstak | |
|---|--------------|------------|
| | 2024 | 2023 |
| Nuvärde av tillgångstaket | | |
| Nuvärde av tillgångstaket vid årets början | 179 | 347 |
| Nuvärde av tillgångstaket som omklassificerats vid årets början | – | -2 |
| Räntekostnader | 9 | 9 |
| Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden | -80 | -187 |
| Valutakursdifferenser | 8 | 12 |
| Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut | 117 | 179 |

KONCERNENS NOTER

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

| | 2024 | | 2023 | |
|---|----------------------------------|---------------|----------------------------------|---------------|
| | Noterat pris på en aktiv marknad | Onoterat pris | Noterat pris på en aktiv marknad | Onoterat pris |
| Fördelning av verkligt värde av förvaltningstillgångar | | | | |
| Likvida medel | 71 | – | 153 | – |
| Eget kapitalement utgivet av annan | 1 804 | – | 1 486 | – |
| Skuldinstrument utgivet av Scania | – | 47 | – | 50 |
| Skuldinstrument utgivet av annan | 1 535 | – | 1 600 | – |
| Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag | – | 63 | – | 61 |
| Aktiefonder | 880 | – | 709 | – |
| Räntefonder | 768 | – | 518 | – |
| Fastighetsfonder | 290 | – | 269 | – |
| Övriga investeringsfonder | 48 | – | 138 | – |
| Övriga förvaltningstillgångar | 957 | 440 | 794 | 405 |
| Totalt | 6 353 | 550 | 5 667 | 516 |

NOT 17 – ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR

Redovisningsprinciper: Övriga 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. Avsättningens storlek bestäms utifrån uppskattningar av förlustens storlek och sannolikheten för utnyttjande. 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. Eventuella förpliktelser som uppstår till följd av framtida överskridande av utsläppsgrenser redovisas inte, eftersom kraven för att redovisa en avsättning inte är uppfyllda.

Kritiska bedömningar och uppskattningar: Övriga avsättningar

Redovisning och värdering av avsättningar baseras på uppskattningar av storleken på beloppet och sannolikheten för framtida händelser samt uppskattningar av diskonteringsräntan. Om möjligt används erfarenhet eller externa utvärderingar i dessa fall. Värderingen av avsättningar för omstrukturering baseras på uppskattningar och antaganden om storleken på avgångsvederlag, effekterna av förlustkontrakt, tidsplanen för genomförandet av åtgärder och följaktligen tidpunkten för de förväntade betalningarna. Krav och anspråk som riktas mot koncernen, inklusive krav och anspråk som leder till rättsliga åtgärder, kan avse intrång i immateriella rättigheter, fel och brister i produkter som har levererats, inklusive produktansvar, eller annat rättsligt ansvar för bolagen i koncernen. Rättsprocesser och andra domstolsförfaranden leder till komplexa juridiska frågor och medför många osäkerhetsfaktorer. Aktuell status i förhandlingarna och uppskattningar från den lokala ledningen och Scantias styrelse samt av externa advokater beaktas vid bedömningen.

Avseende CO₂-förordningens mål för 2025 bedöms eventuella åtaganden som uppstår till följd av överskridande av utsläppsmålet för närvarande inte vara väsentliga. När det gäller de efterföljande målen fram till 2040 är det inte möjligt att göra en tillförlitlig uppskattning av potentiella förpliktelser på grund av oklarhet om möjliggörande faktorer och efterfrågesidan av BEV.

| 2024 | Produkt-åtaganden | Legala och skattemässiga risker | | Summa |
|--|-------------------|---------------------------------|--------------|---------------|
| | | Andra avsättningar | | |
| Vid årets ingång | 2 378 | 1 113 | 6 113 | 9 604 |
| Avsättningar under året | 2 587 | 1 250 | 2 211 | 6 048 |
| Under året ianspråktaga avsättningar | -1 679 | -95 | -1 854 | -3 628 |
| Under året återförda avsättningar | -46 | -31 | -413 | -490 |
| Valutakursdifferenser | -22 | -5 | -17 | -44 |
| Vid årets utgång | 3 218 | 2 232 | 6 040 | 11 490 |
| – varav kortfristiga avsättningar | 2 271 | 137 | 3 416 | 5 824 |
| – varav övriga långfristiga avsättningar | 947 | 2 095 | 2 624 | 5 666 |

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 en 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”.

KONCERNENS NOTER

NOT 17 – ÖVRIGA AVSÄTTNINGAR, FORTS.

Legala och skattemässiga risker inkluderar krav och anspråk gentemot koncernen som kan avse immaterialrättsliga intrång, fel och brister i levererade produkter och skattemässiga processer.

I februari 2024 fick Scania den slutliga domen från EU-domstolen angående Scanias överklagande av EU-kommissionens beslut om kartellsamverkan. EU-domstolen avlog överklagandet i sin helhet och fastställde EU-kommissionens beslut. Scania har betalat böter och ränta i sin helhet i enlighet med beslutet från EU-kommissionen redan 2022, varför detta beslut inte haft någon ytterligare ekonomisk påverkan på Scanias resultat. Vidare är Scania föremål för relaterade civilrättsliga skadeståndsanspråk från direkta och indirekta kunder i flera jurisdiktioner. Scania försvarar sig mot alla ersättningsanspråk genom att förneka påverkan från den påstådda kartellen. Förutom ett begränsat antal jurisdiktioner eller fall är det inte möjligt göra en tillförlitlig uppskattning av den totala potentiella risken från sådana förfaranden. Eftersom dessa fall avser genomförda kontrakt kommer eventuella avsättningar att redovisas som kostnad i resultaträkningen och inte som intäktsminskning. I enlighet med IAS 37.92 lämnas ingen ytterligare information om huruvida, eller i vilken utsträckning eventualförpliktelser existerar, för att inte skada koncernens ställning.

NOT 18 – UPPLUPNA KOSTNADER OCH FÖRUTBETALDA INTÄKTER

| | 2024 | 2023 |
|---|---------------|---------------|
| Upplupna personalrelaterade kostnader | 9 874 | 9 565 |
| Förutbetalda intäkter från service- och reparationsavtal | 11 746 | 9 329 |
| Förutbetalda intäkter från avtal med återköpsåtagande ¹⁾ | 18 187 | 17 328 |
| Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter | 6 153 | 5 275 |
| Summa | 45 960 | 41 497 |
| – varav kortfristigt | 25 853 | 23 504 |
| – varav långfristigt | 20 107 | 17 993 |

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 697 (1 836) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 155 (188) förväntas intäktsföras senare än fem år.

Tabellen nedan visar förändringen av kontraktsskulden under året.

| MSEK | 2024 | 2023 |
|--|---------------|--------------|
| Kontraktsskulder vid årets början | 9 329 | 7 355 |
| Nya och avslutade kontrakt | 1 878 | 1 643 |
| Valutakursdifferenser | 539 | 331 |
| Kontraktsskulder vid årets slut | 11 746 | 9 329 |

Intäkter under 2024 vilka ingick i kontraktsskulder vid årets början uppgick till MSEK 3 906 (3 089).

NOT 19 – EVENTUALFÖRPLIKTELSE

Redovisningsprinciper: Eventualförpliktelser

Om kriterierna för att redovisa en avsättning inte är uppfyllda, men utflödet av finansiella resurser inte är osannolikt, eller om avsättningsbeloppet inte kan beräknas på ett tillförlitligt sätt, lämnas upplysning om sådana förpliktelser i form av en not nedan. Eventualförpliktelser redovisas endast som en avsättning när förpliktelserna är mer säkra, det vill säga när utflödet av finansiella resurser har blivit sannolikt och deras belopp kan uppskattas på ett tillförlitligt sätt.

Ställda säkerheter

Koncernen har ställt materiella anläggningstillgångar uppgående till 5,3 Mdr SEK (0) som säkerhet för långfristig upplåning.

| Eventualförpliktelser | 2024 | 2023 |
|--|--------------|---------------|
| Eventualförpliktelse avseende kreditförsäkring i FPG | 166 | 150 |
| Eventualförpliktelser avseende garantier | 5 801 | 11 216 |
| Övriga eventualförpliktelser | 2 757 | 1 090 |
| Summa | 8 724 | 12 456 |

Eventualförpliktelser avseende garantier inkluderar finansiella garantier om MSEK 5 572, utställda av Scania CV AB till förmån för TRATON Financial Services-enheter gentemot banker. Från och med avyttringen av segmentet Financial Services år 2023 betraktas dessa finansiella garantier som externa ur Scaniakoncernens perspektiv, och jämförelsetalen har omräknats med ett belopp om MSEK 10 964.

Vidare har bolag inom Scania och Northvolt AB ingått långsiktiga inköpsåtaganden enligt batteriupphandlingsavtal.

NOT 20 – STATLIGA BIDRAG

Redovisningsprinciper: Statliga bidrag

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

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 79 (43) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 322 (283). Vidare erhölls statliga bidrag till ett belopp av MSEK 2 (39) hänförliga till investeringar med ett bruttoanskaffningsvärde på MSEK 7 (110).



KONCERNENS NOTER

NOT 21 – KASSAFLÖDESANALYS

Redovisningsprinciper: Kassaflödesanalys och likvida medel

De likvida medel som presenteras i kassaflödesanalysen motsvarar balansposten "likvida medel". Likvida medel utgörs av kassa och bank samt kortfristiga likvida placeringar med löptid från anskaffningstidpunkten uppgående till normalt högst 90 dagar, vilka är utsatta för en obetydlig risk för värdefluktuationer. Koncernens ekonomiförvaltning hanterar cash pool-strukturer på enhetsnivå, där det är juridiskt och ekonomiskt lämpligt och genomförbart. Enheterna förvaltar själva likvida medel för verksamheten. Överskottslikvida medel i enheterna hanteras på koncernnivå. Cash pool-fordringar på intresseföretag redovisas i likvida medel.

| | 2024 | 2023 |
|---|--------|--------|
| a. Erhållen/erlagd ränta och utdelning | | |
| Erhållen utdelning från intresseföretag | 6 | 5 |
| Erhållen ränta | 6 289 | 5 232 |
| Erlagd ränta | -7 270 | -2 982 |

| | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| b. Icke kassaflödespåverkande poster | | |
| Avskrivningar ¹⁾ | 12 228 | 12 603 |
| Intresseföretag | 66 | 1 |
| Avsättning pensioner | 170 | -268 |
| Nedskrivning/reaförlust försäljning av verksamheter i Ryssland ²⁾ | - | 1 012 |
| Övrigt | 2 861 | 165 |
| Summa | 15 325 | 13 513 |

1) Inklusivt MSEK 0 (-14) från avvecklad verksamhet.

2) Redovisas som jämförelsestörande poster och årets resultat från avvecklad verksamhet i resultaträkningen. För ytterligare information hänvisas till not 21 i Scania-koncernens årsredovisning för 2023.

| | 2024 | 2023 |
|---|----------|---------------|
| c. Avvecklade verksamheter: nettoinvestering i kreditportfölj etc. | | |
| Nyfinansiering ³⁾ | -1 331 | -17 590 |
| Amorteringar och avslutade kontrakt | 1 331 | 13 986 |
| Summa | 0 | -3 604 |

3) Jämförelseperioden avser i huvudsak finansiering av kunders köp till och med mars, 2023. För mer information, se not 21 i Scania-koncernens årsredovisning för 2023.

| | 2024 | 2023 |
|--|-----------|--------------|
| d. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter ⁴⁾ | | |
| Försäljning av verksamheter | 40 | 5 551 |
| Förvärv av verksamheter | - | 54 |
| Summa | 40 | 5 605 |

4) För mer information om jämförelseperioden, se not 21 i Scania-koncernens årsredovisning för 2023.

| | 2024 | 2023 |
|---|----------------|----------------|
| e. Förvärv av anläggningstillgångar | | |
| Investeringar i anläggningstillgångar ⁵⁾ | -16 234 | -12 088 |
| Försäljning av anläggningstillgångar | 248 | 396 |
| Investeringar i aktier i övriga bolag | -592 | -442 |
| Summa | -16 578 | -12 134 |

5) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 5 607 (2 808).

| | 2024 | 2023 |
|--|----------------|--------------|
| f. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter | | |
| Minskning av kortfristig upplåning | -56 523 | -29 796 |
| Ökning av kortfristig upplåning | 19 459 | 23 191 |
| Minskning av långfristig upplåning | -45 029 | -29 |
| Ökning av långfristig upplåning | 21 715 | 16 134 |
| Leasingskulder | -1 422 | -1 317 |
| Summa | -61 800 | 8 183 |

Avstämning av skulder i finansieringsverksamheten

| | Förvärvade eller avyttrade | | Kassaflöde | Ej kassaflödespåverkande | | | 2024 |
|---|----------------------------|----------------|----------------|--------------------------|--------------------|------------------|-----------------|
| | 2023 | lån under året | | Valutakursförändringar | Omklassificeringar | Nya leasingavtal | |
| | Ingående balans | | | | | | Utgående balans |
| Långfristiga räntebärande skulder ⁶⁾ | 63 152 | - | -23 314 | 719 | -14 718 | - | 25 839 |
| Kortfristiga räntebärande skulder | 37 414 | - | -37 064 | 3 185 | 14 718 | - | 18 253 |
| Leasingskulder | 5 178 | - | -1 422 | 23 | - | 1 787 | 5 566 |
| | 105 744 | - | -61 800 | 3 927 | 0 | 1 787 | 49 658 |

| | | | | | | | |
|---------------|----------------|----------|----------------|--------------|----------|--------------|---------------|
| Likvida medel | 24 715 | - | 20 380 | 550 | - | - | 45 645 |
| Summa | 130 459 | - | -41 420 | 4 478 | 0 | 1 787 | 95 304 |

6) Minskningen av långfristiga skulder 2024 är relaterad till lån som Scania hade för finansieringen av TRATON Financial Services. 2024 såldes Scantias utlåningsportfölj mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB.

KONCERNENS NOTER

NOT 21 – KASSAFLÖDESANALYS, FORTS.

| | Förvärvade eller avyttrade | | Kassaflöde | Ej kassaflödespåverkande | | | 2023 |
|--|----------------------------|----------------|---------------|--------------------------|--------------------|------------------|----------------|
| | 2022 | lån under året | | Valutakursförändringar | Omklassificeringar | Nya leasingavtal | |
| Långfristiga räntebärande skulder ⁷⁾ | 72 450 | -16 754 | 16 105 | -80 | -8 569 | - | 63 152 |
| Kortfristiga räntebärande skulder ^{7) 8)} | 45 053 | -9 367 | -6 605 | -236 | 8 569 | - | 37 414 |
| Leasingskulder | 5 539 | - | -1 317 | -404 | - | 1 360 | 5 178 |
| | 123 042 | -26 121 | 8 183 | -720 | 0 | 1 360 | 105 744 |
| Likvida medel ⁹⁾ | 22 489 | - | 3 628 | -1 402 | - | - | 24 715 |
| Summa | 145 531 | -26 121 | 11 811 | -2 122 | 0 | 1 360 | 130 459 |

7) Se Not 22 "Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter".

8) Exkluderar upplupen ränta på MSEK 896, interna lån på MSEK 401, och cashpoolkulder på MSEK 52.

9) Den ingående balansen om MSEK 22 489 inkluderar MSEK 3 364 som omklassificerades till tillgångar som innehas för försäljning under 2022.

| | 2024 | 2023 |
|---|---------------|---------------|
| g. Likvida medel | | |
| Kassa och bank | 8 455 | 4 462 |
| Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel | 37 190 | 20 253 |
| Summa | 45 645 | 24 715 |

| | 2024 | 2023 |
|--|---------------|----------------|
| h. Finansiella placeringar och fordringar | | |
| Försäljning av räntebärande fordringar till TRATON | 99 481 | - |
| Fordringar på TRATON | -29 674 | - |
| Övrigt | 5 240 | -17 650 |
| Summa | 75 047 | -17 650 |

NOT 22 – ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING OCH AVVECKLADE VERKSAMHETER

Redovisningsprinciper: Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter

Koncernen klassificerar anläggningstillgångar och avyttringsgrupper som innehas för försäljning i de fall där deras redovisade värden huvudsakligen kommer att återvinnas genom en försäljningstransaktion snarare än genom fortlöpande användning och ingår i koncernredovisningen till den tidpunkt då bestämmande inflytande eller betydande inflytande upphör. I de fall anläggningstillgångar och avyttringsgrupper klassificeras som att de innehas för försäljning redovisas de separat som omsättningsposter i koncernens balansräkning. Tillgångarna eller gruppen värderas till det lägsta av redovisat värde och verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader och skrivs efter klassificeringen inte längre av. Försäljningskostnader är de tillkommande utgifter som är direkt hänförliga till avyttringen av en tillgång/avyttringsgrupp, exklusive finansieringskostnader och inkomstskatt. Om det totala redovisade värdet för avyttringsgruppen överstiger verkligt värde efter avdrag för försäljningskostnader, görs en nedskrivning av tillgångarna i avyttringsgruppen. Notera att likvida medel inte ingår i klassificeringen av tillgångar som innehas för försäljning.

I fall där eventuell kvarvarande nedskrivning behöver redovisas men där värdet på tillgången inte täcker nedskrivningen redovisas det som övriga avsättningar. Belopp av ackumulerat "Övrigt totalresultat" som fördelats på avyttringsgruppen och som är hänförliga till poster som kommer att omklassificeras till resultaträkningen och som främst avser valutaomräkningsdifferenser, kassaflödessakringar eller säkringskostnader, redovisas endast i resultatet vid avyttring. Belopp från poster som därefter inte kommer att omklassificeras till resultaträkningen omklassificeras till koncernens balanserade vinstmedel vid avyttring.

En avvecklad verksamhet är en del av koncernen som antingen har avyttrats, eller är klassificerad som att den innehas för försäljning, och representerar en separat bransch eller ett geografiskt verksamhetsområde. En avvecklad verksamhet redovisas separat från kvarvarande verksamheter i resultaträkningen och jämförbar information för tidigare perioder räknas om.

Avvecklad verksamhet 2024

Scania har inte haft någon avvecklad verksamhet under 2024.

Avvecklad verksamhet 2023

Den 1 april 2023 såldes segmentet Financial Services till TRATON. Från och med 31 mars 2023 rapporterades segmentet som en avvecklad verksamhet i Scania-koncernens resultaträkning. Årets resultat för det tidigare segmentet Financial Services ingick i Scania-koncernens nettoresultat fram till och med den 31 mars 2023. För ytterligare information hänvisas till Scaniagruppens årsredovisning för 2023.

Tillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter 2024

Scania har inga tillgångar som innehas för försäljning eller avvecklade verksamheter per 31 december 2024.

KONCERNENS NOTER

NOT 22 – ANLÄGGNINGSTILLGÅNGAR SOM INNEHAS FÖR FÖRSÄLJNING OCH AVVECKLADE VERKSAMHETER, FORTS.

Avyttringar 2024

Under 2024 såldes Scantias utlåningsportfölj mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. Dessutom har den relaterade finansieringen och derivaten noverats eller speglats till TRATON Treasury AB. Portföljen klassificerades i december 2023 som tillgångar som innehas för försäljning och redovisades således separat som omsättningsposter i koncernens balansräkning. Transaktionen medförde att fordringar uppgående till MSEK 84 065 och skulder uppgående till MSEK 80 641 överfördes till TRATON Treasury AB. Av tillgångar som i december 2023 klassificerades som tillgångar som innehas för försäljning har MSEK 16 075 omklassificerats. Kassaflödet presenteras som kassaflöde i investeringsverksamhet och finansieringsverksamhet. Transaktionen resulterade i en nettovinst på MSEK 591 som redovisades under första halvåret 2024, inom finansnettot som presenteras inom Koncernaktiviteter. Under en övergångsperiod kommer Scania att fortsätta stödja TRATON FS med finansiering. Fordringar och skulder relaterade till Scantias finansiering av TRATON FS-enheter efter transaktionen kommer presenteras inom Koncernaktiviteter, se [Not 4 "Rörelsesegment"](#).

Avyttringar 2023

Den 17 januari 2023 avyttrade Scaniakoncernen Financial Services verksamhet i Ryssland till Volkswagen. I December 2023 avyttrades Scania "Admin de Consorcios" till TRATON genom en utdelning och inte via en försäljning. För ytterligare information om båda dessa transaktioner hänvisas till Scaniakoncernen årsredovisning 2023.

Tillgångar och skulder som innehas för försäljning 2023

Den 18 december 2023 beslutades om att sälja lånefordringarna mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. Som en konsekvens av detta omklassificerades lånefordringarna till tillgångar som innehas för försäljning i balansräkningen per den 31 december 2023.

| Nettotillgångar som innehas för försäljning MSEK | 2024 | 2023 |
|---|----------|---------------|
| Räntebärande fordringar, långfristiga | – | 55 413 |
| Räntebärande fordringar, kortfristiga | – | 44 068 |
| Andra fordringar, kortfristiga | – | – |
| Fordran uppskjuten skatt | – | 213 |
| Kortfristiga placeringar | – | – |
| Tillgångar som innehas för försäljning | – | 99 692 |
| Räntebärande skulder, långfristiga | – | – |
| Räntebärande skulder, kortfristiga | – | – |
| Skulder hänförliga till tillgångar som innehas för försäljning | – | – |
| Nettotillgångar som innehas för försäljning | – | 99 692 |

NOT 23 – LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR SAMT ANTAL ANSTÄLLDA

| Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal) | 2024 | 2023 |
|---|---------------|---------------|
| Styrelser och ledande befattningshavare ¹⁾ | 556 | 447 |
| – varav tantiem | 205 | 157 |
| Övriga anställda | 30 495 | 27 319 |
| Summa | 31 051 | 27 766 |
| Pensionskostnader och andra sociala kostnader | 9 517 | 8 320 |
| – varav pensionskostnader ²⁾ | 2 852 | 2 487 |
| Summa | 40 568 | 36 087 |

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 681 (644).

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 26 (26) styrelser och ledande befattningshavare i Scaniakoncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 215 (193) för denna grupp.

| | 2024 | | 2023 | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal) | Totalt | Andel kvinnor | Totalt | Andel kvinnor |
| Sverige | 22 815 | 26% | 22 093 | 26% |
| Europa (exklusive Sverige) | 17 015 | 15% | 17 185 | 15% |
| Eurasien | 221 | 15% | 214 | 15% |
| Amerika | 9 745 | 18% | 9 851 | 15% |
| Asien | 3 279 | 26% | 2 456 | 23% |
| Afrika och Oceanien | 2 053 | 18% | 1 825 | 20% |
| Summa | 55 128 | 21% | 53 624 | 20% |

KONCERNENS NOTER

NOT 23 – LÖNER OCH ERSÄTTNINGAR SAMT ANTAL ANSTÄLLDA, FORTS.

| Könsfördelning | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag | 521 | 494 |
| – varav män | 445 | 438 |
| – varav kvinnor | 76 | 56 |
| VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen | 160 | 150 |
| – varav män | 146 | 144 |
| – varav kvinnor | 14 | 6 |
| Antal anställda per 31 december | 2024 | 2023 |
| Fordon och tjänster | | |
| Produktion och centrala staber | 30 785 | 31 743 |
| Forskning och utveckling | 6 737 | 5 927 |
| Försäljnings- och servicebolag | 21 323 | 20 493 |
| Summa | 58 845 | 58 163 |
| – varav tillfälligt anställd och inhyrd personal | 6 351 | 7 329 |

NOT 24 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Scaniakoncernens närstående per den 31 december 2024, i enlighet med definitionen i IAS 24 "Transaktioner med närstående" är:

- samtliga bolag inom Volkswagenkoncernen
- intresseföretag och joint ventures
- individer och andra enheter vilka kan utöva ett betydande inflytande över Scania eller över vilka Scania kan utöva ett betydande inflytande, till dessa räknas:
 - ledamöterna i Scantias företagsledning och styrelse
 - ledamöterna i styrelsen för TRATON Sverige

Samtliga närståendetransaktioner sker på marknadsmässiga villkor.

| | Intäkter | | Kostnader | | Fordringar | | Skulder | |
|------------------------------------|----------|-------|-----------|-------|------------|---------|---------|--------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Volkswagen Group ¹⁾ | 52 | 52 | 2 265 | 1 503 | 1 855 | 1 007 | 709 | 772 |
| TRATON GROUP ²⁾ | 2 788 | 2 148 | 2 840 | 2 036 | 38 220 | 20 786 | 2 836 | 73 311 |
| TRATON Financial Services | 9 621 | 5 593 | 4 500 | 1 137 | 37 236 | 109 400 | 34 983 | 16 136 |
| Intresseföretag och joint ventures | 482 | 450 | 512 | 618 | 23 | 439 | 0 | 0 |

1) Exklusive TRATON-koncernen.

2) Exklusive TRATON Financial Services.

I tabellen presenteras transaktioner med enheter inom TRATON-koncernen åtskilt från transaktioner med andra dotterföretag inom Volkswagen-koncernen. Efter slutförandet av avyttringen av Scania Financial Services den 1 april 2023 utövar Scania inte längre något inflytande över Scania Financial Services. Dessa transaktioner presenteras inom raden TRATON Financial Services. Under första halvåret 2024 såldes utlåningsportföljen mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB, ett dotterbolag till TRATON Financial Services.

Den 17 januari 2023 avyttrade Scania den finansiella verksamheten i Ryssland till företag inom Volkswagenkoncernen. Den 1 april 2023 avyttrade Scania Financial Services-segmentet till TRATON, som en del av den pågående omvandlingen av TRATON. Dessa transaktioner gjordes till marknadsvillkor, se [Not 22](#) "Anläggningstillgångar som innehåser för försäljning och avvecklade verksamheter" för mer information om dessa transaktioner. Den 13 december 2023 överfördes Scania Admin. de Consórcios till TRATON genom en utdelning. Utdelningen bedömdes som en transaktion under gemensam kontroll och redovisades därmed i eget kapital till ett belopp motsvarande det bokförda värdet på nettotillgången i Scaniakoncernen.

För att säkerställa tillgången på komponenter till batteridrivna fordon har Scania ingått ett avtal med Northvolt, som är ett intresseföretag till Volkswagen Group. Inköp under 2024 uppgår endast till mindre volymer. Scania har tecknat ett kortfristigt lån med Northvolt uppgående till totalt MUSD 100. Lånet ska betalas i tre trancher varav den 1:a tranchen på 51 miljoner USD, motsvarande MSEK 563, har betalats per den 31 december 2024. Lånet förfaller den 31 mars 2025. Scania har erhållit säkerhet för lånet som täcker den totala kreditexponeringen.

Köp och leasing av tjänstebilar är inkluderade i transaktionerna med TRATON-koncernen. Fordringar på TRATON avser i huvudsak kortfristiga placeringar vilka ingår i Scaniakoncernens likvida medel. Under 2024 såldes Scantias utlåningsportfölj mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. I samband med försäljningen har Scantias relaterade finansiering och derivat noverats eller speglats till TRATON Treasury AB. Transaktionen medförde att fordringar uppgående till MSEK 84 065 och skulder uppgående till MSEK 80 641 överfördes till TRATON Treasury AB. Dessa transaktioner är presenterade under raden för TRATON Financial Services (vilken inkluderar TRATON Treasury AB) i tabellen ovan.

Under en övergångsperiod kommer Scania att fortsätta stödja TRATON FS med finansiering. Intäkter och kostnader relaterat till spegling av lån och derivat presenteras under raden för TRATON Financial Services. Under året har även de kortsiktiga placeringarna mot TRATON ökat vilket ingår i raden för intäkter mot TRATON GROUP. Scania har utfärdat finansiella garantier till förmån för banker relaterade till lån för vissa TRATON Financial Services-enheter, se [Not 19](#) "Eventualförpliktelser".

Upplysningar om närståenderelationer som innefattar ett bestämmande inflytande lämnas i [Not 31](#) "Aktier och andelar i dotterbolag". Se även presentationen av Scantias styrelse och verkställande ledning samt [Not 25](#) "Ersättningar till ledande befattningshavare". Upplysning om erhållna utdelningar samt kapitaltillskott i intresseföretag, joint ventures med mera lämnas i [Not 11](#) "Andelar i intresseföretag och joint ventures". Upplysningar om pensionsplaner lämnas i [Not 16](#) "Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser" samt [Not 23](#) "Löner och ersättningar samt antal anställda".

Försäljningen av fordringar till dotterbolag till TRATON Financial Services som inte ingår i Scaniakoncernen uppgick till MSEK 5 066 (4 032) under räkenskapsåret 2024.

KONCERNENS NOTER

NOT 25 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE

Redovisningsprinciper: Aktierelaterade ersättningar

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

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 lönens storlek är beroende på Scantias resultat, nettokassaflöde (TRATON Operations) och hållbarhetsmål (ESG). Long-term incentive programmet (LTI) är en framåtblickande fyraårsplan. För CEO är en del av den rörliga årliga lönen betald av TRATON SE. CEO har rörlig bonusersättning baserat på TRATONS avkastning på försäljning, avkastning på investerat kapital samt ett aktierelaterat program TRATON SE. Ledande befattningshavare omfattas av ITP-plan samt av en avgiftsbestämd pensionsplan som gäller utöver allmän pension och ITP.

Long-term incentive plan – CEO

Den långsiktiga incitamentsbonusen (LTI) fastställs av styrelsen i TRATON SE med rimlig frihet. Villkoren för LTI anger att måluppfyllelse ska beräknas över en fyraårsperiod och att den ibland kan komma att ändras. Med den senaste ändringen av LTI, i januari 2019, infördes en aktiebaserad ersättningsplan. Enligt denna plan inleds en ny prestationsperiod varje räkenskapsår.

Vid inledningen av en ny prestationsperiod tilldelas verkställande direktören ett visst antal villkorsstyrda prestationsaktier. Antalet prestationsaktier beror på (i) det individuella målbeloppet för medlemmen och priset på aktier i TRATON SE.

Om anställningen påbörjas eller upphör under loppet av ett år justeras målbeloppet för LTI i proportion till tjänstgöringstiden.

Antalet prestationsaktier som tilldelas i slutet av en prestationsperiod (slutligt antal prestationsaktier) beror på antalet prestationsaktier som tilldelades villkorsbundet i början av prestationsperioden och uppfyllelsen av målet för vinst per aktie. Denna tilldelning fastställs vid inledningen av prestationsperioden. Beloppet som betalas ut beror på slutligt antal tilldelade prestationsaktier och priset på aktier i TRATON SE. Maximalt belopp som utbetalas är 250 procent av målbeloppet.

Vid väsentliga händelseutvecklingar, exempelvis vid företagsförvärv, väsentliga förändringar av aktieägarstrukturen eller vissa affärshändelser eller strukturella åtgärder vidtagna av företaget, har företaget rätt att, under vissa förutsättningar, ändra planens villkor eller antal prestationsaktier. I de fall en individ lämnar företaget under så kallade ”bad leaver”-omständigheter, definierade i relevant del av prestationsaktieplanen (specifikt i fallet vid extraordinär uppsägning av en medlem av verkställande ledningen), förverkas samtliga prestationsaktier för innevarande prestationsperiod utan någon kompensation.

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

Under räkenskapsåret 2024 tilldelades följande prestationsaktier till VD:n:

Totalt tilldelades Christian Levin 44 074 (54 241) prestationsaktier avseende perioden 1 januari 2024 till 31 december 2024 när han tjänstgjort som VD för både Scania och TRATON SE. Det verkliga värdet av samtliga utfästelser per den 31 december 2024 var TSEK 33 416 (16 312). Kostnaderna uppgick till TSEK 20 215 (12 406). Om Christian Levin hade lämnat bolaget per den 31 december 2024 hade förpliktelseerna varit TSEK 16 632 (4 053).

Long-term incentive plan – övriga verkställande ledningen

Den långsiktiga incitamentsbonusen för resterande verkställande ledningen, har en framåtblickande fyraårsplan. LTI introducerades i januari 2022. En ny prestationsperiod inleds varje nytt räkenskapsår.

Vid inledningen av en ny prestationsperiod tilldelas övriga verkställande ledningen ett visst antal villkorsstyrda prestationsaktier. Antalet prestationsaktier beror på (i) det individuella målbeloppet för medlemmen och (ii) priset för aktier i TRATON SE.

Om anställning påbörjas eller upphör under loppet av ett år justeras målbeloppet för LTI i proportion till tjänstgöringstiden. Antalet prestationsaktier som tilldelas i slutet av en prestationsperiod (slutligt antal prestationsaktier) beror på antalet prestationsaktier som tilldelas villkorsbundet i början av prestationsperioden och uppfyllelsen av målet för vinst per aktie. Denna tilldelning fastställs vid inledningen av prestationsperioden. Beloppet som betalas ut beror på slutligt antal tilldelade prestationsaktier och priset på aktier i TRATON SE.

Vid väsentliga händelseutvecklingar, exempelvis vid företagsförvärv, väsentliga förändringar av aktieägarstrukturen eller vissa affärshändelser eller strukturella åtgärder vidtagna av företaget, har företaget rätt att, under vissa förutsättningar, ändra planens villkor eller antal prestationsaktier. I de fall en individ lämnar företaget under så kallade ”bad leaver”-omständigheter, definierade i relevant del av prestationsaktieplanen (specifikt i fallet vid extraordinär uppsägning av en medlem av verkställande ledningen), förverkas samtliga prestationsaktier för innevarande prestationsperiod utan någon kompensation.

Under verksamhetsåret 2024 tilldelades övriga verkställande ledningen 44 984 (57 875) prestationsaktier för perioden 1 januari 2024 till 31 december 2024. Det verkliga värdet av samtliga utfästelser per den 31 december 2024 var TSEK 21 015 (11 604). Kostnaderna för planen uppgick till TSEK 13 582 (7 433). Om de verkställande ledningen hade lämnat bolaget per den 31 december 2024 hade förpliktelseerna varit TSEK 10 805 (5 403).

KONCERNENS NOTER

NOT 25 – ERSÄTTNINGAR TILL LEDANDE BEFATTNINGSHAVARE, FORTS.

Uppsägningsvillkor för ledande befattningshavare

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

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

Pensionsålder

Den verkställande direktören omfattas av ITP-planen (ITP2) samt avgiftsbestämd pensionsplan med premiebetalning som längst till 65 år. Medlemmar av den verkställande ledningen omfattas av ITP-planen med premiebetalning till 65 år. Medlemmar av den verkställande ledningen med förmånsbestämd ITP (ITP2) omfattas även av en avgiftsbestämd pensionsplan med premiebetalning som längst till 65 år samt, en mindre del, med premiebetalning som längst till 60 år. Medlemmar av den verkställande ledningen med avgiftsbestämd ITP (ITP1) omfattas även av en avgiftsbestämd pensionsplan med premiebetalning som längst till 65 år.

| Ersättningar till ledande befattningshavare | 2024 | | 2023 | |
|--|------------------------|--------------------------------|------------------------|--------------------------------|
| | Verkställande direktör | Övriga verkställande ledningen | Verkställande direktör | Övriga verkställande ledningen |
| TSEK | | | | |
| Fast lön | 7 314 | 27 808 | 6 791 | 25 872 |
| Rörlig lön | 12 204 | 44 350 | 10 316 | 38 862 |
| LTI | 20 215 | 13 582 | 12 406 | 7 433 |
| Övriga ersättningar ¹⁾ | 550 | 2 816 | 340 | 2 753 |
| Summa lön och arvode | 40 283 | 88 556 | 29 853 | 74 920 |
| Pensionskostnader avgiftsbestämd pension ²⁾ | 8 728 | 8 700 | 8 105 | 8 895 |
| Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP) ³⁾ | 479 | 3 953 | 491 | 3 200 |
| Totala pensionskostnader | 9 208 | 12 653 | 8 596 | 12 095 |
| Pensionsförpliktelser | 7 162 | 26 536 | 6 156 | 25 812 |

1) Skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

2) Årspremier enligt avgiftsbestämt pensionssystem, samt ITPK (avgiftsbestämd del av ITP-planen).

3) Premier för riskförsäkring samt ökning av pensionsskulden för ålderspensionen enligt ITP-planen.

| Styrelsearvode, TSEK | 2024 | 2023 |
|----------------------------|------|------|
| Styrelseordförande | | |
| Michael Jackstein | – | – |
| Ledamöter | | |
| Christian Levin | – | – |
| Lilian Fossum Biner | 700 | 700 |
| Gunnar Kilian | – | – |
| Julia Kuhn-Piëch | 550 | 550 |
| Nina Macpherson | 700 | 700 |
| Christian Porsche | 550 | 550 |
| Mark Philipp Porsche | 550 | 550 |
| Stephanie Porsche-Schröder | 700 | 700 |
| Peter Wallenberg Jr. | 550 | 550 |

KONCERNENS NOTER

NOT 26 – ARVODEN OCH ERSÄTTNINGAR TILL REVISORER

Nedan redovisas arvoden och ersättningar till revisorer som kostnadsförts under året. Ersättning för konsultationer redovisas i de fall samma revisionsbyrå innehar revisionsuppdraget i det enskilda bolaget. Med revisionsuppdrag avses den lagstadgade revisionen av årsredovisningen samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning. Med revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag avses granskning av förvaltning eller ekonomisk information som ska utföras enligt författning, bolagsordning, stadgar eller avtal som inte innefattas av revisionsuppdraget och som ska utmynna i en rapport, ett intyg eller någon annan handling som är avsedd även för andra än uppdragsgivaren.

Skatterådgivning är konsultation i skatterättsliga frågeställningar. Övriga tjänster är rådgivning som inte går att hänföra till någon av de andra kategorierna. Revisionskostnader som uppkommit på grund av att Scania är dotterföretag till Volkswagen har vidarefakturerats.

| | 2024 | | 2023 | |
|---|-----------|------------------|-----------|------------------|
| | EY | Övriga revisorer | EY | Övriga revisorer |
| Revisionsfirma | | | | |
| Revisionsuppdrag | 46 | 2 | 55 | 1 |
| Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Skatterådgivning | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Övriga tjänster | 9 | 0 | 0 | 0 |
| Summa | 55 | 2 | 56 | 4 |

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING

Finansiell riskhantering inom Scaniakoncernen

Utöver affärsrisker är Scania exponerat för olika finansiella risker i sin verksamhet. De finansiella risker som är av störst betydelse är likviditets-, valuta-, ränte-, kredit- och refinansieringsrisk, vilka regleras av Scantias koncernpolicyer antagna av Scantias styrelse.

Under 2023 såldes Financial Services till TRATON och 2024 såldes utlåningsportföljen mot TRATON Financial Services till TRATON Treasury AB. Finansiering och derivat relaterade till utlåningsportföljen har noverats eller speglats till TRATON Treasury AB. Som del av omstrukturering för finansieringen av TRATON FS enheter ingick Scania också i olika låne- och upplåningsavtal med TRATON Treasury AB. Nedan beskrivs riskerna relaterade till Scaniakoncernen per 31 december 2024.

Finansiella risker hanteras i första hand på företagsnivå av Scantias treasury-enhet. På daglig basis mäter Corporate Treasury-enheten riskerna för utestående positioner, vilka hanteras inom fastställda gränser i enlighet med Scantias koncernpolicy – Treasury . Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till ett antal risker vilka till stor del hanteras via olika finansiella instrument/derivat. Scania använder sig av derivatinstrument huvudsakligen för att:

- Omvandla centralt upptagen upplåning i ett begränsat antal valutor till de valutor i vilka de finansierade tillgångarna är denominerade.
- Matcha räntebindningstiden för tillgångar och skulder.
- Konvertera framtida kommersiella betalningar till funktionell valuta.
- I mindre omfattning konvertera överlikviditet i utländsk valuta till svenska kronor.

Likviditetsrisk och refinansieringsrisk

Likviditetsrisken beskriver risken att Scaniakoncernen kommer att ha svårigheter att uppfylla sina betalningsåtaganden eller att likviditet enbart kan erhållas till ett högre pris. Refinansieringsrisk utgör risken att inte kunna möta behovet av framtida finansiering. Scania tillämpar en konservativ policy avseende refinansieringsrisk. För Fordon och tjänster ska det finnas en likviditetsreserv bestående av tillgängliga likvida medel och utnyttjade kreditfaciliteter som överstiger finansieringsbehovet över en kommande tvåårsperiod.

Scantias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2024 till MSEK 49 911 (59 261). Scantias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallade Change of Control-klausuler, vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

Ett av Scaniakoncernens dotterbolag har två lån för utveckling och byggnation av produktions- och monteringsanläggningar i Kina. Dessa två lån uppgick till MSEK 3 525 per den 31 december 2024 (föregående år: -) och har en löptid på 10 år. Dessa lån är föremål för en finansiell kovenant innebärande att dotterbolagets totala skulder i förhållande till totala tillgångar ska inte överstiga 90 procent. Kovenanten testas årligen av banken, baserat på uppgifterna i de årliga reviderade boksluten. Per den 31 december 2024 bryter inte Scaniakoncernen mot den finansiella kovenant som ingår i låneavtalet.

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

Scantias solvens och likviditet säkerställs löpande av rullande likviditetsplanering, likviditetsreserv i form av kontanter, kreditfaciliteter och utfärdande av värdepapper på internationella penningmarknader och kapitalmarknader.

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

Vidare använder sig vissa Scaniabolag av leverantörsfinansiering. Avtalen omfattas av följande villkor och bestämmelser:

– Traditionell leverantörsfinansiering (enkel finansieringskälla):

- Leverantören skickar fakturan till ett Scania koncernbolag efter leverans av varor. Fakturan godkänns för betalning av Scania, och leverantören erbjuder den godkända fakturan för köp till respektive bank. Banken accepterar erbjudandet, köper fakturan och betalar omedelbart ett diskonterat fakturabelopp till leverantören. Scania betalar det fulla fakturabeloppet vid förfalldatum till banken.

– Plattformbaserad leverantörsfinansiering (flerbankslösning):

- Leverantören skickar fakturan till ett Scania koncernbolag efter leverans av varor. Fakturan godkänns för betalning av Scania. Leverantören publicerar fakturorna på plattformen för förtida betalning. En av bankerna/ tredjepartsleverantörerna på plattformen accepterar erbjudandet, köper fakturan och betalar omedelbart ett diskonterat fakturabelopp till leverantören. Scania betalar det fulla fakturabeloppet vid förfalldatum till banken/ tredjepartsleverantören.

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Dessa fortsätter att redovisas i balansräkningen som leverantörsskulder eftersom de uppfyller definitionen av leverantörsskulder och avtalsvillkoren (t.ex. betalningsvillkor) inte ändras eller inte ändras väsentligt. Säkerheter ställs inte i detta sammanhang. På motsvarande sätt redovisas kassautflödet som nettokassa som tillhandahålls av/ används i den löpande verksamheten. Per den 31 december 2024 uppgick leverantörsskulder hänförliga till leverantörsfinansieringsavtal till MSEK 1 849 (2 213), varav leverantörer redan har mottagit betalning om MSEK 1 849. Detta innebär inga väsentliga likviditetsrisker eller risker till följd av riskkoncentrationer, och inga icke-kontanta överföringar från leverantörsskulder till finansiella skulder har skett under rapporteringsperioden.

Kontrollen av refinansieringsrisken innefattar säkerställande av tillgång på kreditfaciliteter samt att tillse att förfallostrukturen på upptagna lån är diversifierad. Vid årsskiftet hade Scania en upplåning med eventuellt tillhörande rambelopp enligt följande:

| | 2024 | | 2023 | |
|-----------------------------------|-----------------|-----------|-----------------|----------------|
| | Total upplåning | Rambelopp | Total upplåning | Rambelopp |
| Upplåning | | | | |
| European Medium Term Note Program | 18 017 | – | 25 785 | 55 437 |
| – varav gröna obligationer | 3 250 | – | 4 250 | – |
| Andra obligationer | – | – | – | – |
| Kreditfacilitet (EUR, SEK) | – | – | 5 544 | 24 947 |
| Företagscertifikat Sverige | – | – | – | 10 000 |
| Företagscertifikat Belgien | – | – | – | 16 631 |
| Lån från TRATON | 17 391 | – | 64 681 | – |
| Banklån | 9 013 | – | 5 009 | – |
| Summa ^{1),2)} | 44 421 | – | 101 019 | 107 015 |

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 0 (24 947).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 532 (896) avseende upplupna räntor.

Scaniakoncernens totala upplåning

| | 2024 | | 2023 | |
|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | Upplåning inkl. valutaswapavtal | Upplåning exkl. valutaswapavtal | Upplåning inkl. valutaswapavtal | Upplåning exkl. valutaswapavtal |
| Upplåning per den 31 december | | | | |
| EUR | 41 308 | 25 713 | 78 839 | 75 736 |
| CNY | 5 285 | 3 528 | 1 556 | – |
| COP | 1 869 | 971 | 1 866 | 847 |
| MXN | 1 812 | 80 | 3 024 | – |
| USD | 1 401 | 64 | 5 127 | 145 |
| NOK | 526 | 1 069 | 2 369 | 2 416 |
| AUD | 615 | – | 2 540 | – |
| NZD | 250 | – | 1 625 | – |
| KRW | 50 | 50 | 3 747 | – |
| DKK | –2 | – | 2 199 | – |
| GBP | –3 810 | – | 2 096 | – |
| SEK | –5 707 | 11 310 | –7 448 | 20 438 |
| Övriga valutor | 824 | 1 636 | 3 478 | 1 437 |
| Summa ¹⁾ | 44 421 | 44 421 | 101 019 | 101 019 |
| Upplupen ränta | 532 | 532 | 896 | 896 |
| Summa | 44 953 | 44 953 | 101 915 | 101 915 |

1) Total upplåning exkluderar MSEK 532 (896) avseende upplupna räntor.

Vid årsskiftet hade Scanias totala upplåning följande förfallostruktur:

| | 2024 | 2023 |
|--|---------------|----------------|
| Förfallostruktur på Scanias upplåning | | |
| 2025 | 18 583 | 37 867 |
| 2026 | 5 009 | 42 944 |
| 2027 | 5 422 | 17 001 |
| 2028 | 6 349 | 1 155 |
| 2029 | 5 084 | 8 |
| 2030 och senare | 3 974 | 2 044 |
| Summa ¹⁾ | 44 421 | 101 019 |

1) Total upplåning exkluderar MSEK 532 (896) avseende upplupna räntor samt leasingkulder. Förfallostrukturen på leasingkulder framgår av Not 10 "Materiella anläggningstillgångar, nyttjanderättstillgångar enligt IFRS 16, leaseingskulder och uthyrningstillgångar".

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

| | 2024 | | 2023 | |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | Derivat med positivt värde | Derivat med negativt värde | Derivat med positivt värde | Derivat med negativt värde |
| Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning | | | | |
| 2024 | – | – | – | –379 |
| 2025 | 387 | –334 | 245 | –398 |
| 2026 | 270 | –211 | 297 | – |
| 2027 | – | – | – | – |
| 2028 | – | – | – | – |
| 2029 och senare | 27 | –27 | – | – |
| Summa | 685 | –573 | 542 | –777 |

| | 2024 | | | 2023 | | |
|---|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| | 2025 | 2026–2029 | >2030 | 2024 | 2025–2028 | >2029 |
| Framtida odiskonterade kassaflöden hänförliga till Scantias upplåning och derivat ¹ | | | | | | |
| Finansiella skulder | 19 954 | 24 576 | 4 345 | 41 046 | 64 581 | 2 253 |
| Derivat | 66 070 | 54 708 | 34 | 37 144 | 30 504 | 320 |
| Summa | 86 024 | 79 284 | 4 379 | 78 190 | 95 085 | 2 573 |

1) Notera att tabellen inkluderar beräknade framtida räntebetalningar och överensstämmer därmed inte med värdet i balansräkningen.

Valutarisk

Valutarisk beskriver risken för negativa effekter på intäcks-, kassaflödes- och balansräkningsposter i utländsk valuta som är hänförliga till valutarörelser.

Scaniakoncernen hanterar sin valuta- och ränterisk genom olika finansiella derivat såsom valutaterminer och ränteswapar.

Valutarisk är risken för negativa effekter på intäkter, kassaflöden och balansräkningsposter i utländsk valuta som är hänförliga till valutarörelser. Scantias valutarisk är en konsekvens av koncernens investeringar, finansieringsmetoder och verksamhet. Valutaterminer används för att mitigera risken för det framtida kassaflödet.

Konsolideringen av utländska dotterbolag och andra intressebolag utanför Sverige i koncernredovisningen medför en risk på grund av valutaomräkning. Som huvudregel derivatsäkras inte dessa omräkningsrisker.

Under 2024 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 minskade under 2024 till cirka MSEK 90 600 (81 800). 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 | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| Euro, (EUR) | 32 300 | 32 200 |
| Brittiska pund, (GBP) | 12 100 | 10 300 |
| Brasilianska real, (BRL) | 11 200 | 3 200 |
| Amerikanska dollar, (USD) | 9 000 | 8 500 |
| Norska kronor, (NOK) | 4 900 | 4 000 |
| Mexikanska peso, (MXN) | 4 400 | 5 400 |
| Australiska dollar, (AUD) | 3 400 | 2 800 |
| Danska kronor, (DKK) | 3 000 | 3 200 |
| Schweiziska franc, (CHF) | 2 700 | 2 700 |
| Koreanska won, (KRW) | 2 600 | 2 700 |
| Sydafrikanska rand, (ZAR) | 2 600 | 2 600 |
| Emiratisk dirham, (AED) | 1 800 | 1 300 |
| Övriga valutor | 600 | 2 900 |
| Summa valutaexponering i rörelseresultat | 90 600 | 81 800 |

Baserat på intäkter och kostnader i utländsk valuta under 2024 skulle en förändring om tio procentenheter i svenska kronor mot andra valutor, exklusive valutasäkringar, påverka rörelseresultatet om cirka MSEK 9 060 (8 180) på årsbasis. För Fordon och tjänster uppgick de totala valutaeffekterna till MSEK –1 006 (4 392).

Känslighetsanalys per valuta, Scaniakoncernen

| | Rörelseresultat | | Nettotillgångar | |
|--------------------|-----------------|--------|-----------------|--------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| MSEK | +/-10% | +/-10% | +/-10% | +/-10% |
| SEK/EUR | 3 230 | 3 220 | 500 | 130 |
| SEK/GBP | 1 210 | 1 030 | –150 | –30 |
| SEK/USD | 900 | 850 | 400 | 200 |
| SEK/BRL | 1 120 | 320 | 1 120 | 670 |
| SEK/CNY | –20 | 90 | 250 | 130 |
| SEK/Övriga valutor | 2 620 | 2 670 | 1 210 | 700 |

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

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

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Genom derivatkontrakt omvandlas den centrala upplåningen till utlåningsvalutorna. Scanias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen ”Upplåning” under avsnittet Ränterisk.

Scanias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2024 till MSEK 33 000 (18 000). 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 2024 var inga utländska nettotillgångar säkrade (–).

| Nettotillgångar, Fordon och tjänster | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| Brasilianska real, (BRL) | 11 200 | 6 700 |
| Euro, (EUR) | 5 000 | 1 300 |
| US dollar, (USD) | 4 000 | 2 000 |
| Kinesiska yuan renminbi, (CNY) | 2 500 | 1 300 |
| Sydafrikansk rand, (ZAR) | 1 600 | 500 |
| Mexikanska peso, (MXN) | 1 300 | –400 |
| Australiska dollar, (AUD) | 1 100 | 300 |
| Colombianska peso, (COP) | 1 100 | 400 |
| Övriga valutor | 5 200 | 5 900 |
| Summa nettotillgångar i utländska valuta, Fordon och tjänster | 33 000 | 18 000 |

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

| | 2024 | 2023 |
|------------------------------------|---------------|-------------|
| Rörelseresultat | 452 | –175 |
| Finansiella intäkter och kostnader | –3 390 | –277 |
| Skatter | 508 | 144 |
| Påverkan på årets resultat | –2 430 | –308 |

Ränterisk

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor påverkar räntekostnader och ränteintäkter negativt. För Scanias tillgångar och skulder som löper med rörlig ränta får en förändring av marknadsräntor en direkt effekt på kassaflödet, medan för fastförräntade tillgångar och skulder påverkas i stället portföljens verkliga värde. För att hantera ränteriskerna används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Vid utgången av 2024 bestod Scanias räntebärande tillgångar främst av kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom TRATON Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

Ränterisk inom Fordon och tjänster

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

Nettokassan inom Fordon och tjänster var MSEK 28 765 (28 448) vid årets slut 2024. Låneskulderna uppgick till MSEK 17 720 (14 099). Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 46 486 (42 547) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (2) månader.

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra räntekostnaderna med cirka MSEK 133 (117) och ränteintäkterna med cirka MSEK 414 (227) på årsbasis.

Kreditrisk

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

Förlustreserv och redovisade värden brutto av finansiella tillgångar som redovisas till upplupet anskaffningsvärde har minskat avsevärt under 2024 på grund av avyttringen av Financial Services segmentet. För ytterligare information om avyttringen se [Not 22](#) ”Anläggningstillgångar som innehas för försäljning och avvecklade verksamheter”.

Scania har tecknat ett kortfristigt lån med Northvolt uppgående till totalt MUSD 100. Lånet ska betalas i tre trancher varav den 1:a tranchen på 51 miljoner USD, motsvarande MSEK 563, har betalats per den 31 december 2024. Tranch 2 och 3 betalas under januari – februari 2025. Lånet förfaller den 31 mars 2025. Scania har erhållit säkerhet för lånet som täcker den totala kreditexponeringen. Lånet bedöms vara kreditförsämrat vid tidpunkten för dess uppkomst och redovisas till upplupet anskaffningsvärde. Ingen ECL redovisas på grund av den erhållna säkerheten.

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Sammanställning av nedskrivningar av finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde.

| | 2024 | | | 2023 | | | | | | |
|---|--|---|--|--|---|--|----------|----------|------------|------------|
| | Generell metod | Förenklad metod | Summa | Generell metod | Förenklad metod | Summa | | | | |
| | Förväntad kreditförlust över 12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1) | Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2) | Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3) | Förväntad kreditförlust över 12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1) | Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskriven (Steg 2) | Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskriven (Steg 3) | | | | |
| MSEK | | | | | | | | | | |
| Förlustreserv vid årets början | 9 | – | – | 680 | 689 | 18 | 96 | 271 | 1 770 | 2 515 |
| Nedskrivningar av fordringar hänförliga till avyttrad verksamhet ¹⁾ | – | – | – | – | – | –5 | –96 | –271 | –1 166 | –1 898 |
| Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början | | | | | | | | | | |
| Överförts till steg 1 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Överförts till steg 2 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Överförts till steg 3 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Bortskrivning (Utnyttjade) | – | – | – | –27 | –27 | – | – | – | –21 | –21 |
| Nya eller förvärvade finansiella tillgångar | 161 | – | – | 145 | 306 | 0 | – | – | 164 | 164 |
| Förändringar av modell eller riskparametrar | 0 | – | – | – | 0 | 0 | – | – | – | 0 |
| Återföringar | –75 | – | – | –71 | –146 | –4 | – | – | –63 | –67 |
| Valutakursförändringar | –6 | – | – | 8 | 2 | – | – | – | –4 | –4 |
| Andra förändringar inom ett steg | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Förlustreserv vid årets slut | 89 | – | – | 735 | 824 | 9 | 0 | 0 | 680 | 689 |

1) Avser dekonsolidering av TRATON Financial Services

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Sammanställning av redovisade värden brutto av finansiella tillgångar redovisade till upplupet anskaffningsvärde.

| | 2024 | | | | 2023 | | | | | |
|--|---|---|--|-----------------|---------------|---|---|--|-----------------|---------------|
| | Generell metod | | | Förenklad metod | Summa | 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) | | | 12 månaders förväntade kreditförluster (Steg 1) | Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – ej nedskrivna (Steg 2) | Förväntad kreditförlust över tillgångens livslängd – nedskrivna (Steg 3) | | |
| MSEK | | | | | | | | | | |
| Redovisat värde vid årets början | 31 161 | – | – | 11 945 | 43 106 | 85 600 | 2 264 | 998 | 66 792 | 155 654 |
| Fordringar hänförliga till avyttrad verksamhet | – | – | – | – | – | –62 233 | –2 264 | –998 | –54 391 | –119 886 |
| Förändringar hänförligt till finansiella instrument redovisade vid årets början | | | | | | | | | | |
| Överförts till steg 1 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Överförts till steg 2 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Överförts till steg 3 | – | – | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Förändringar i bokfört värde brutto (p.g.a. förvärv och avyttringar, väsentliga modifieringar) | 56 863 | – | – | –1 356 | 55 507 | 7 720 | – | – | –415 | 7 305 |
| Valutakursförändringar | –3 001 | – | – | 189 | –2 812 | 74 | – | – | –41 | 33 |
| Redovisat värde vid årets slut | 85 023 | – | – | 10 778 | 95 801 | 31 161 | – | – | 11 945 | 43 106 |

Bokfört värde finansiella tillgångar brutto per ratingkategori

| | 2024 | | | | | 2023 | | | | |
|-------------------------|---|---|--|--|---------------|---|---|--|--|---------------|
| | 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 | 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 |
| | MSEK | | | | | | | | | |
| Ratingnivå | | | | | | | | | | |
| Kreditrisk ratingnivå 1 | 85 023 | – | – | 8 609 | 93 632 | 31 161 | – | – | 9 736 | 40 897 |
| Kreditrisk ratingnivå 2 | – | – | – | 1 398 | 1 398 | – | – | – | 1 486 | 1 486 |
| Kreditrisk ratingnivå 3 | – | – | – | 771 | 771 | – | – | – | 723 | 723 |
| Summa | 85 023 | – | – | 10 778 | 95 801 | 31 161 | – | – | 11 945 | 43 106 |

KONCERNENS NOTER

NOT 27 – FINANSIELL RISKHANTERING, FORTS.

Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 10 464 (12 821), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 272 (1 105). Huvuddelen av säkerheterna består av bankgarantier, pantbrev och liknande säkerheter. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 472 (16).

| Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna | 2024 | 2023 |
|---|--------------|--------------|
| < 30 dagar | 1 131 | 1 142 |
| 30–90 dagar | 409 | 399 |
| 91–365 dagar | 240 | 223 |
| > 1 år | 34 | 272 |
| Summa | 1 814 | 2 036 |

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 755 (689) motsvarande 7,2 (5,8) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 114 (93).

Övriga kreditrisker inom Scania

Hantering av de finansiella kreditriskerna som främst uppkommer inom den centrala treasury-verksamheten, bland annat vid placering av likviditet och derivathandel, regleras i Scantias koncernpolicy Treasury. Transaktioner sker endast inom fastställda limiter och med utvalda 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 Association) eller andra ramavtal med samtliga av sina motparter.

Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i koncernpolicy för Treasury samt motsvarande koncernpolicy för Volkswagen och TRATON följs.

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 232 (–775) vid utgången av 2024. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 3 920 (2 045) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 69 339 (33 445). De kortfristiga placeringarna finns främst placerade hos TRATON.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 60 881 (21 219) varav MSEK 39 241 (20 841) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 21 640 (378) utgörs av placeringar med en löptid på 91–365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 8 455 (4 463).

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT

Redovisningsprinciper: Redovisning, borttagande från rapporten över finansiell ställning och klassificering av finansiella instrument

Huvudsakliga finansiella instrument redovisas på likviddagen vid regelbundna köp eller försäljningar – det vill säga det datum då tillgången levereras. Finansiella tillgångar och finansiella skulder redovisas när ett koncernföretag blir part i instrumentets avtalsmässiga villkor. Koncernen tar enbart 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. Koncernen tar bort finansiella skulder från balansräkningen först när koncernens förpliktelser har fullgjorts, annullerats eller löpt ut.

Klassificeringen av finansiella tillgångar beror på de avtalsenliga kassaflödenas utformning och Scantias affärsmodell för finansiella tillgångar. Kassaflödet för majoriteten av koncernens finansiella instrument utgörs av skuldinstrument som innehas enligt en affärsmodell vars mål är att inneha finansiella tillgångar för att samla in avtalsenliga kassaflöden och där de avtalade villkoren för den finansiella tillgången vid bestämda tidpunkter ger upphov till kassaflöden som endast är betalningar av kapitalbelopp och ränta på det utestående kapitalbeloppet. Dessa finansiella tillgångar redovisas i kategorin "upplupet anskaffningsvärde".

Andra derivat, egetkapitalinstrument och konvertibla lån vilka ingår i balansposten långfristiga räntebärande fordringar innehåller inte enbart kassaflöden avseende betalningar av kapitalbelopp och ränta och klassificeras därför enligt kategorin "verkligt värde". Koncernen har i vissa geografiska områden ingått factoringavtal avseende kundfordringar med TRATON FS, där rätten till kassaflödet relaterat till sålda kundfordringar har överförts. Överförda kundfordringar uppfyller kriterierna för borttagande. Kundfordringar som inte har sålts fortsätter att hanteras i syfte att samla in kontraktssenliga kassaflöden och värderas därför till upplupet anskaffningsvärde. Undantaget derivat, så värderas samtliga finansiella skulder till upplupet anskaffningsvärde.

KONCERNENS NOTER

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

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.

| | 2024 | | | | | 2023 ⁷⁾ | | | | |
|---|-------------------------------|--------------------------|---|----------------|---------------|-------------------------------|--------------------------|---|----------------|----------------|
| | Värdering till verkligt värde | | Värdering till upplupet anskaffningsvärde | | Balansräkning | Värdering till verkligt värde | | Värdering till upplupet anskaffningsvärde | | Balansräkning |
| | Via resultaträkningen | Via Övrigt totalresultat | Bokfört värde | Verkligt värde | | Via resultaträkningen | Via Övrigt totalresultat | Bokfört värde | Verkligt värde | |
| MSEK, Scaniakoncernen | | | | | | | | | | |
| Tillgångar | | | | | | | | | | |
| Egetkapitalinstrument | – | 650 | – | – | 650 | – | 1 349 | – | – | 1 349 |
| Långfristiga räntebärande fordringar | – | – | 10 298 | 10 335 | 10 298 | 475 | – | 380 | 380 | 855 |
| Räntebärande kortfristiga fordringar | – | – | 2 430 | 2 445 | 2 430 | – | – | 9 744 | 9 743 | 9 744 |
| Ej räntebärande kundfordringar | – | – | 10 066 | 10 066 | 10 066 | – | – | 11 288 | 11 288 | 11 288 |
| Kortfristiga placeringar, kassa och likvida medel | 50 | – | 69 289 | 69 326 | 69 339 | 50 | – | 25 713 | 25 335 | 25 763 |
| Övriga långfristiga fordringar ¹⁾ | 2 351 | – | 83 | 78 | 2 434 | 1 526 | – | 114 | 112 | 1 641 |
| Övriga kortfristiga fordringar ²⁾ | 1 585 | – | 1 444 | 1 444 | 3 029 | 550 | – | 322 | 322 | 872 |
| Summa tillgångar | 3 986 | 650 | 93 610 | 93 694 | 98 246 | 2 601 | 1 349 | 47 561 | 47 180 | 51 512 |
| Skulder | | | | | | | | | | |
| Långfristiga räntebärande skulder ³⁾ | – | – | 25 838 | 25 901 | 25 838 | – | – | 63 152 | 63 999 | 63 152 |
| Kortfristiga räntebärande skulder ⁴⁾ | – | – | 19 115 | 19 117 | 19 115 | – | – | 38 763 | 38 500 | 38 763 |
| Leverantörsskulder | – | – | 20 787 | 20 787 | 20 787 | – | – | 22 204 | 22 204 | 22 204 |
| Övriga långfristiga skulder ⁵⁾ | 2 320 | – | 55 | 52 | 2 374 | 1 739 | – | – | – | 1 739 |
| Övriga kortfristiga skulder ⁶⁾ | 1 529 | – | 5 458 | 5 458 | 6 987 | 1 181 | – | 4 617 | 4 618 | 5 799 |
| Summa skulder | 3 849 | – | 71 253 | 71 315 | 75 101 | 2 920 | – | 128 736 | 129 321 | 131 657 |

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 3 571 (3 283).

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 9 627 (8 072).

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under långfristiga räntebärande skulder MSEK 30 214 (67 264).

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under kortfristiga räntebärande skulder MSEK 20 305 (39 828).

5) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 5 717 (5 723).

6) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 11 240 (13 057).

7) Tillgångar som innehas för försäljning på MSEK 99 480 relaterade till utlåningsportföljen mot TRATON Financial Services under 2023 ingår inte i denna tabell.

KONCERNENS NOTER

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

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 normalt till erhållen ersättning, minus direkta emissionskostnader.

Redovisningsprinciper: Finansiella tillgångar och skulder värderade till verkligt värde

I Scanias balansräkning är det i huvudsak derivat, kortfristiga placeringar, räntebärande fordringar, egetkapitalinstrument samt en del kundfakturor som värderas till verkligt värde. Huvudregeln är att verkligt värde motsvarar marknadspriset. Om det inte finns en aktiv marknad används observerbara marknadsdata i så stor utsträckning som möjligt. Om observerbara marknadsdata saknas tillämpas värderingsmodeller.

Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts.

- Nivå 1: Marknadsdata på nivå 1 är observerbara data på en aktiv marknad för identiska tillgångar och skulder.
- Nivå 2: Är annan marknadsdata än nivå 1 som är observerbar för tillgången eller skulden. Antingen direkt eller indirekt. Marknadsvärdet baseras på de marknadsdata som finns i rapportperiodens slut, tex räntor och valutakurser, tillämpning sker med erkända modeller som diskontering av kassaflöden eller kända optionsprissättningsmodeller.
- Nivå 3: Marknadsdata för nivå 3 är sådan data som inte är observerbar på marknaden. Det verkliga värdet på tillgångar och skulder sätts då utifrån historiska transaktioner, optionsprissättningsmodeller eller diskonterade kassaflödesmodeller.

Redovisningsprinciper: Derivat och säkringsredovisning

Derivat redovisas initialt till verkligt värde vid det datum då derivatkontrakten ingås, och omvärderas därefter till verkligt värde i varje rapporteringsperiod. Vinsten eller förlusten redovisas omedelbart via resultaträkningen som operationell intäkt/kostnad (till exempel valutainstrument avseende kundfordringar) eller som finansiell intäkt/kostnad (till exempel valutakurssäkring för nettolikviditet), beroende på den underliggande risken.

År 2024 och 2023 tillämpade Scania inte säkringsredovisning. Ekonomiskt sett anser sig Scania vara säkrat och riskhanteringen följer den av styrelsen godkända finanspolicyn.

Derivat har värderats enligt nivå 2. Det verkliga värdet beräknas med hjälp av 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 övriga långfristiga tillgångar, övriga kortfristiga tillgångar, övriga långfristiga skulder respektive övriga kortfristiga skulder.

Egetkapitalinstrument redovisas till verkligt värde enligt nivå 3 enligt verkligt värdehierarkin. Dessa utgörs framförallt av aktier i onoterade bolag där det saknas en aktiv marknad. Det verkliga värdet på investeringen i Northvolt AB har skrivits ned till noll kronor på grund av Northvolt AB:s finansiella svårigheter under 2024. Då det rör sig om låga bokförda värden för dessa investeringar så skulle en förändring av icke-observerbara data inte medföra en väsentligt högre eller lägre marknadsvärdering. Långfristiga räntebärande fordringar är konvertibla lån som värderas till verkligt värde via resultaträkningen och kategoriseras som Nivå 3 i värdehierarkin, antaganden görs avseende olika konverteringsscenarioer och deras sannolika inträffande. En förändring av icke-observerbara data skulle inte resultera i någon väsentligt förändring av deras marknadsvärde.

Verkligt värdeförändringar nivå 3 i balansräkningen

| | Finansiella tillgångar redovisade enligt nivå 3 | Finansiella tillgångar redovisade enligt nivå 3 |
|--|---|---|
| | 2024 | 2023 |
| 1 januari | 1 824 | 1 312 |
| Verkligt värde förändringar via “Verkligt värde justering egetkapitalinstrument via totalresultatet” | -863 | 13 |
| Verkligt värde förändringar via “Summa finansiella poster” via resultaträkningen. | 10 | 52 |
| Förvärv | 194 | 699 |
| Avyttringar | -499 | - |
| Omklassificeringar | -28 | -245 |
| Valutakurseffekter | 12 | -7 |
| Bokfört värde, 31 December | 650 | 1 824 |

Det var inga förändringar mellan värderingsnivåerna under 2024 eller 2023.

Vinster/förluster netto avseende marknadsvärdering av finansiella tillgångar och skulder

| | 2024 | 2023 |
|---|------|------|
| Nettovinster/förluster: | | |
| Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde | -167 | -549 |

Vinster och förluster till följd av valutakursdifferenser avseende derivat, lånefordringar samt upplåning uppstår främst inom Scanias treasuryenhet.

KONCERNENS NOTER

NOT 28 – FINANSIELLA INSTRUMENT, FORTS.

Redovisningsprinciper: Finansiella tillgångar och skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

Finansiella tillgångar i koncernen består kundfordringar från självständiga återförsäljare och slutkunder inom Fordon och Service segmentet, kortfristiga investeringar och likvida medel och kortfristiga placeringar. Scanias finansiella skulder avser främst lån för att finansiera sysselsatt kapital.

Finansiella tillgångar och skulder redovisas huvudsakligen i regel initialt till anskaffningsvärde, plus eller minus transaktionskostnader. Dessa finansiella tillgångar och skulder värderas därefter till upplupet anskaffningsvärde. Upplupet anskaffningsvärde är det belopp till vilket finansiella tillgångar eller skulder värderas vid första redovisningstillfället, minus eventuella återbetalningar av kapitalbeloppet, plus eller minus den ackumulerade avskrivningen av eventuella skillnader mellan det ursprungliga beloppet och det belopp som ska återbetalas på förfallodagen, avskrivet enligt effektivräntemetoden. När det gäller finansiella tillgångar justeras beloppet för eventuella förlustreserver.

Om upplysning lämnas om verkligt värde för finansiella tillgångar och skulder som värderas till upplupet anskaffningsvärde beräknas detta genom diskontering, med användning av en marknadsmässig ränta för en liknande risk och motsvarande löptid.

Koncernen redovisar alltid förväntade kreditförluster för återstående löptid för kundfordringar och leasingfordringar, vilket är i linje med den förenklade metoden. Förväntade kreditförluster för återstående löptid beräknas med hjälp av en avsättningsmatris baserad på koncernens historik av kreditförluster, justerat för faktorer som är specifika för gäldenärerna, allmänna ekonomiska förhållanden och en bedömning av såväl den nuvarande och den prognostiserade inriktningen för villkoren på balansdagen, i förekommande fall inklusive pengars tidsvärde. Avsättningsnivåerna beror på hur många dagar en fordran är förfallen:

- Ingen nedskrivning och ej förfallen: 1.0% av fordran
- Förfallen upp till 30 dagar: 1.5% av fordran
- Förfallen 31 upp till 90 dagar: 2.0% av fordran
- Förfallen mer än 91 dagar: 3.0% av fordran

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 öknings 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. Oberoende av resultatet av bedömningen av om det har skett en betydande ökning av kreditrisken, antar koncernen att kreditrisken för en finansiell tillgång har ökat betydligt sedan det första redovisningstillfället, senast när avtalsenliga betalningar är mer än 30 dagar försenade, såvida inte koncernen har rimlig och verifierbar information som visar motsatsen.

Finansiella instrument hänförs till ett av tre kreditrisksteg:

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

En bedömning av vilket steg ett finansiellt instrument ska hänföras till görs vid varje rapporteringstillfälle. En finansiell tillgång är kreditförsämrad när en eller flera händelser har inträffat som har en negativ inverkan på det uppskattade framtida kassaflödet, såsom ett fallissemang. Värderingen av förväntade kreditförluster är en funktion av sannolikheten för fallissemang, förlust vid fallissemang och exponeringen för fallissemang. För finansiella tillgångar beräknas förväntade kreditförluster som nuvärdet av skillnaden mellan alla avtalsenliga kassaflöden som ska betalas till Scaniakoncernen enligt avtalsvillkoren och alla kassaflöden som koncernen förväntar sig att erhålla. Om det, baserat på de interna riskhanterings- och kontrollsystemen, inte finns någon anledning att anta att det kommer att ske en ökning av kreditrisken vid en tidigare tidpunkt, finns det en motbevisbar presumtion inom Scaniakoncernen för att fallissemang har inträffat om betalningar är mer än 90 dagar försenade. Lämpliga grupperingar görs vid bestämning av de förväntade kreditförlusterna. Den finansiella tillgången tas alltid bort från rapporten över finansiell ställning om det inte längre finns några rimliga förväntningar på att den är indrivningsbar.

Förlustreserven för den efterföljande värderingen av finansiella instrument i steg 4 mäts som den ackumulerade förändringen av förväntade kreditförluster för återstående löptid. Dessa instrument är inte omklassificerade från steg 4.

Det verkliga värdet på finansiella instrument såsom kundfordringar, leverantörsskulder och andra icke räntebärande finansiella tillgångar och skulder som redovisas till upplupet anskaffningsvärde anses sammanfalla med det redovisade värdet. Med undantag för likvida medel har finansiella tillgångar och skulder som redovisas till upplupet anskaffningsvärde i huvudsak värderats enligt nivå 2. Likvida medel värderas enligt nivå 1. Finansiella skulder som redovisas på nivå 1 är offentliga obligationer som handlas på en aktiv marknad.

Nedskrivningar av tillgångar sker endast när det finns anledning att tro att motparten inte kommer att uppfylla sina avtalsenliga skyldigheter, inte som en följd av förändringar i marknadsräntor.

Vinster/förluster netto avseende finansiella tillgångar och skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

| | 2024 | 2023 |
|-----------------------------------|---------------|-------------|
| Nettovinster/förluster: | | |
| Lånefordringar och kundfordringar | -1 495 | 108 |
| Övriga finansiella skulder | -913 | -573 |
| Summa | -2 408 | -465 |

Vinster och förluster på grund av valutakursdifferenser relaterade till lånefordringar och upplåning uppstår främst i Scanias treasury-enhet. Merparten av de lånefordringar som ger upphov till valutakursdifferenser utgörs av treasury-enhetens fordringar på koncernföretag.

Ränteintäkter och räntekostnader avseende finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till upplupet anskaffningsvärde

| | 2024 | 2023 |
|---|--------------|--------------|
| Ränteintäkter på finansiella tillgångar | 5 314 | 6 400 |
| Räntekostnader på finansiella skulder | -3 272 | -3 767 |
| Summa | 2 042 | 2 633 |

Anledningen till att resultatet avviker från redovisat ränteresultat i finansnettot beror till stor del på att ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner, leasing och buybacks är exkluderade.

Redovisningsprinciper: Kvittning av finansiella tillgångar och skulder

Finansiella tillgångar och finansiella skulder redovisas i allmänhet till redovisade bruttovärden. De kvittas endast om koncernen för närvarande har en rättsligt verkställbar rätt att kvitta de redovisade beloppen och avser att göra det.

Finansiella tillgångar och skulder som kan kvittas mot varandra består av derivat som täcks av juridiskt bindande ramavtal om kvittning. Redovisade värden på tillgångar och skulder uppgår till MSEK 3 920 (2 045) respektive MSEK -3 688 (-2 819). Det belopp som kan kvittas från respektive belopp uppgår till MSEK 3 001 (1 661).

Redovisade balanser relaterat till TRATON Financial Services kvarstående tillgångar och skulder i Scanias Cash pool uppgår per 31 december 2024 till MSEK 1 323 (8 302) respektive MSEK 216 (107).

KONCERNENS NOTER

NOT 29 – HÄNDELSE EFTER BALANSDAGEN

Inga väsentliga händelser har inträffat efter räkenskapsårets utgång som bedöms få en väsentlig påverkan på koncernens finansiella rapporter.

NOT 30 – JÄMFÖRELSESTÖRANDE POSTER

2023 beslutade Scania att lägga ner den del av fabriken i Słupsk, Polen, som tillverkade busskarosser till Scania-chassier. Beslutet resulterade i nedskrivningar av tillgångar och omstrukturingskostnader, som klassificeras som jämförelsestörande poster. Kostnaderna för 2024 uppgår till MSEK 81. Detta beslut kommer inte att påverka chassiproduktionen i Słupsk eller andra Scaniaenheter i Polen.

För 2024 uppgår kostnaderna för civilrättsliga krav från kunder till MSEK 1 162. Kostnaderna är relaterade till specifika jurisdiktioner eller fall som för närvarande är möjliga att göra en realistisk uppskattning av sannolikheten för utflöde av resurser.

| Scaniakoncernen, MSEK | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| Civilrättsliga skadeståndsanspråk | -1 162 | -256 |
| Nedskrivning och reaförlust i Ryssland, Fordon och tjänster | 0 | 6 |
| Bussproduktion Polen | -81 | -928 |
| Summa jämförelsestörande poster inom rörelseresultatet | -1 243 | -1 178 |
| Skatteeffekt | 256 | 237 |
| Summa jämförelsestörande poster inom årets resultat | -987 | -941 |
| Jämförelsestörande poster inom årets resultat från avvecklad verksamhet | 0 | -1 012 |
| Summa jämförelsestörande poster inom årets resultat för koncernen | -987 | -1 953 |

KONCERNENS NOTER

NOT 31 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG

Nedanstående förteckning omfattar moderbolagets direkt och indirekt ägda dotterbolag per den 31 december 2024:

| Företag | Org.nummer | Säte | Land | Ägarandel % |
|--|----------------|---------------------|-------------------------|-------------|
| Bilmetro Lastbilar i Hudiksvall AB | 556564-2377 | Gävle | Sverige | 100 |
| Fastighetsbolaget Bärgningsbilen 2 | 556600-6416 | Stockholm | Sverige | 100 |
| Vita Gjuteriets Fastighetsbolag AB | 559348-5773 | Stockholm | Sverige | 100 |
| Stop 134 AB | 559129-4516 | Stockholm | Sverige | 100 |
| Fastighetsbolaget Gilltuna Västerås AB | 556810-1942 | Stockholm | Sverige | 100 |
| Fastighetsbolaget Fluoret AB | 559072-7698 | Stockholm | Sverige | 100 |
| Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn | 556528-9112 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet | 556084-1198 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Fastighetsaktiebolaget Vindbron | 556040-0938 | Södertälje | Sverige | 100 |
| HTD i Oskarshamn AB | 556707-3472 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Kai Tak Holding AB | 556548-4739 | Södertälje | Sverige | 100 |
| LOTS Group AB | 556593-3057 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Metrobus Aktiebolag | 556328-8165 | Gävle | Sverige | 100 |
| MW-hallen Restaurang AB | 556616-7747 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Mälardalens Tekniska Gymnasium AB | 556548-4754 | Södertälje | Sverige | 80 |
| Scania Bus Financing AB | 556728-9433 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania CV AB | 556084-0976 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania China Holding AB | 559405-5435 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania DCS AB | 559455-0625 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Delivery Center AB | 556593-2976 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Growth Capital AB | 559090-6524 | Södertälje | Sverige | 90,10 |
| Scania Growth Capital II AB | 559337-6626 | Södertälje | Sverige | 90,10 |
| Scania Industrial Maintenance AB | 556070-4818 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Invest AB | 559456-1549 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Overseas AB | 556593-2984 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Real Estate Lund AB | 556791-9823 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Real Estate Services AB | 556593-3024 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Sales and Services AB | 556593-3073 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Sverige AB | 556051-4621 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Transportlaboratorium AB | 556528-9294 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Treasury AB | 556528-9351 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Trucks & Buses AB | 556267-1585 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Scania Vabis 118 AB | 556387-4659 | Värnamo | Sverige | 100 |
| Sågverket 6 AB | 556528-9062 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Uppsala Danmark-Säby 8:1 AB | 556763-6880 | Gävle | Sverige | 100 |
| Vabis Försäkringsaktiebolag | 516401-7856 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Vindbron Arendal AB | 556822-2367 | Södertälje | Sverige | 100 |
| Laxå Specialvehicles AB | 556548-4705 | Laxå | Sverige | 100 |
| Ferruform AB | 556528-9120 | Luleå | Sverige | 100 |
| Scania Argentina S.A. | 30-51742430-3 | Buenos Aires | Argentina | 100 |
| Scania Australia Pty Ltd. | 537333 | Melbourne | Australien | 100 |
| Scania Belgium N.V. | BE0402.607.507 | Neder-Over-Heembeek | Belgien | 100 |
| Scania Real Estate Belgium N.V. | BE0423.251.481 | Neder-Over-Heembeek | Belgien | 100 |
| Scania BH d.o.o., Sarajevo | 4200363460007 | Sarajevo | Bosnien och Hercegovina | 100 |
| Scania Botswana (Pty) Ltd. | CO.2000/6045 | Gaborone | Botswana | 100 |

| Företag | Org.nummer | Säte | Land | Ägarandel % |
|---|----------------------|---------------------------|-----------------------|-------------|
| 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 Chile S.p.A | 77418964-5 | Santiago de Chile | Chile | 100 |
| Scania Colombia S.A.S. | 900.353.873-2 | Bogotá | Colombia | 100 |
| Scania Danmark A/S | DK17045210 | Ishøj | Danmark | 100 |
| Scania Danmark Ejendom Aps | 33156332 | Ishøj | Danmark | 100 |
| Scania Cote D'Avoir SA | CI-2024-0011821 V | Abidjan | Elfenbenskusten | 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 |
| Erinion S.A.S. | 934874173 | Lyon | Frankrike | 100 |
| Scania France S.A.S. | 307166934 | Angers | Frankrike | 100 |
| Scania Holding France S.A.S. | 403092786 | Angers | Frankrike | 100 |
| Scania IT France S.A.S. | 412282626 | Angers | Frankrike | 100 |
| Scania Production Angers S.A.S. | 378442982 | Angers | Frankrike | 100 |
| Scania Real Estate France S.A.S. | 78961241300011 | Angers | Frankrike | 100 |
| Tachy Experts Ltd | 824579163 | Angers | Frankrike | 100 |
| Scania Middle East FZE | 150175 | Dubai | Förenade Arabemiraten | 100 |
| Scania West Africa Ltd. | CS450862014 | Accra | Ghana | 100 |
| Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd. | U35999KA2011FTC05698 | Bangalore | Indien | 100 |
| SST Sustainable Transport Solutions India Private Ltd | U74999MH2017PTC29098 | Nagpur | Indien | 99,99 |
| PT Scania Parts Indonesia | AHU-09655.40.10.2014 | Balikpapan | Indonesien | 100 |
| ItalSCANIA S.p.A. | 11749110158 | Trento | Italien | 100 |
| Scania Commerciale S.p.A. | IT 01184460226 | Trento | Italien | 100 |
| Scania Milano S.p.A. | IT 02170120220 | Trento | Italien | 100 |
| N.W.S. S.r.l. | IT 1541500227 | Trento | Italien | 52,5 |
| Scania Japan Ltd. | 0104-01-083452 | Tokyo | Japan | 100 |
| LOTS Ventures Canada Inc. | BC1306486 | Victoria British Columbia | Kanada | 80 |
| Scania Central Asia LLP | 84931-1910-T00 | Almaty | Kazakstan | 100 |
| Scania East Africa Ltd. | PO51426902Z | Nairobi | Kenya | 100 |
| Scania Real Estate Kenya Ltd. | PVT-XYUME96 | Nairobi | Kenya | 100 |
| Scania Research & Development (Jiangsu) Co., Ltd | 91320682MAD9YYX15Q | Rugao City | Kina | 100 |
| Scania Production (China) Co., Ltd. | 91360924754233361N | Rugao City | Kina | 100 |
| Shanghai Tedatong Heavy Duty Truck Sales Co., Ltd | 91310000MADHC98W9F | Shanghai | Kina | 100 |
| Qingdao Sinoform Auto Parts Comp Ltd | 91370282MADM5NN31A | Qingdao City | Kina | 74 |
| Lots Logistics (Guangxi) Ltd | 32956526-9 | Beihai, Guangxi Province | Kina | 100 |
| Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd. | 440101400126397 | Guangzhou | Kina | 100 |
| Scania Sales (Chinea) Co.Ltd | 110000450001661 | Beijing | Kina | 100 |
| Scania (Hong Kong) Ltd. | 1205987 | Hongkong | Kina | 100 |
| Scania Hrvatska d.o.o. | 80213913 | Zagreb | Kroatien | 100 |

KONCERNENS NOTER

NOT 31 – AKTIER OCH ANDELAR I DOTTERBOLAG, FORTS.

| Företag | Org.nummer | Säte | Land | Ägarandel % |
|--|---------------------|-------------------------|----------------|-------------|
| Scania Latvia SIA | 50003118401 | Riga | Lettland | 100 |
| UAB Scania Lietuva | 123873025 | Vilnius | Litauen | 100 |
| Scania Luxembourg S.A. | B53.044 | Münsbach | Luxemburg | 100 |
| Scania Real Estate Holding Luxembourg S.år.l | B160795 | Münsbach | Luxemburg | 100 |
| Scania Makedonija d.o.o.e.l | 7027532 | Ilinden | Nordmakedonien | 100 |
| Scania (Malaysia) Sdn. Bhd. | 518606-D | Shah Alam | Malaysia | 100 |
| Scania Maroc S.A. | 6100472 | Casablanca | Marocko | 100 |
| Scania Comercial, S.A. de C.V. | SCO031124MF5 | Queretaro | Mexiko | 100 |
| Scania Servicios, S.A. de C.V. | SSE031124MF5 | Queretaro | Mexiko | 100 |
| Scania Moçambique, S.A. | 100453150 | Beira | Moçambique | 100 |
| Scania Crna Gora d.o.o | 50950351 | Danilovgrad | Montenegro | 100 |
| Scania Namibia (Pty) Ltd. | 2004/438 | Windhoek | Namibia | 100 |
| Erinion B.V. | 59609737 | Amsterdam | Nederländerna | 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. | 5046846 | Meppel | Nederländerna | 100 |
| Scania IT Nederland B.V. | 5062402 | Zwolle | Nederländerna | 100 |
| Scania Logistics Netherlands B.V. | 56552793 | Zwolle | Nederländerna | 100 |
| Scania Production Zwolle B.V. | 5020370 | Zwolle | Nederländerna | 100 |
| Erinion AS | 833792342 | Oslo | Norge | 100 |
| Norsk Scania AS | 879263662 | Oslo | Norge | 100 |
| Norsk Scania Eiendom AS | 996036545 | Oslo | Norge | 100 |
| Scania New Zealand Limited | 9429047066823 | Wellington | Nya Zeeland | 100 |
| Scania Real Estate New Zealand Limited | 9429051425609 | Auckland | Nya Zeeland | 100 |
| Scania del Perú S.A. | 20101363008 | Lima | Peru | 100 |
| Scania Real Estate Polska Sp.z o.o. | 435941 | Nadarzyn | Polen | 100 |
| Scania Production Slupsk S.A. | KRS0000083601 | Slupsk | Polen | 100 |
| Scania Portugal Unipessoal Lda. | PT502929995 | Santa Iria de Azóia | Portugal | 100 |
| Scania Investimentos Imobiliários S.A. | PT508948118 | Vialonga | Portugal | 100 |
| Scania Real Estate Romania S.R.L. | J23/2019/29.07.2011 | Ciorogârla | Rumänien | 100 |
| Scania Romania S.R.L. | J23/588/27.04.2004 | Ciorogârla | Rumänien | 100 |
| Scania Schweiz AG | CH-020.3.926.624-8 | Kloten | Schweiz | 100 |
| Scania Real Estate Schweiz AG | CH-020.3.035.714-4 | Kloten | Schweiz | 100 |
| Scania Senegal SUARL | SN.DKR.2018B.25840 | Dakar | Senegal | 100 |
| Scania Srbija d.o.o. | 17333321 | Krnjesevci | Serbien | 100 |
| Scania Singapore Pte. Ltd. | 200309593R | Singapore | Singapore | 100 |
| Scania Real Estate Slovakia s.r.o. | 44767668 | Senec | Slovakien | 100 |
| Scania Slovakia s.r.o. | 35826649 | Senec | Slovakien | 100 |
| Scania Slovenija d.o.o. | 1124773 | Ljubljana | Slovenien | 100 |
| Scania Hispania S.A. | A59596734 | San Fernando de Henares | Spanien | 100 |
| Scania Real Estate Hispania, S.L.U. | B36682003 | San Fernando de Henares | Spanien | 100 |
| SLA Treasury Spain S.L.U | B67626788 | Barcelona | Spanien | 100 |
| Erinion Ltd | 15909929 | Milton Keynes | Storbritannien | 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 |

| Företag | Org.nummer | Säte | Land | Ägarandel % |
|---|----------------|------------------|-----------|-------------|
| Scania Korea Group Ltd. | 110111-5304681 | Seoul | Sydkorea | 100 |
| Scania Tanzania Ltd. | 39320 | Dar es Salaam | Tanzania | 100 |
| Power Vehicle Co.Ltd. | 1055547132895 | Bangkok | Thailand | 100 |
| Scan Siam Service Co. Ltd. | 105545023525 | Bangkok | Thailand | 100 |
| Scania Siam Co Ltd. | 105543060121 | Bangkok | Thailand | 100 |
| Scania Thailand Co Ltd. | 105534098031 | Bangkok | Thailand | 100 |
| Scania Group (Thailand) Co., Ltd. | 115560001383 | Smutprakarn | Thailand | 100 |
| Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd. | 115560001375 | Smutprakarn | Thailand | 100 |
| Scania Czech Republic s.r.o. | CZ61251186 | Prag | Tjeckien | 100 |
| Scania Real Estate Czech Republic s.r.o. | 24196746 | Prag | Tjeckien | 100 |
| Erinion GmbH | HRB 105884 | Düsseldorf | Tyskland | 100 |
| LOTS Germany GmbH | HRB 29133 | Koblenz | Tyskland | 100 |
| SCANIA Vertrieb und Service GmbH | HRB 20490 | Koblenz | Tyskland | 100 |
| Scania CV Deutschland Holding GmbH | HRB 6077 | Koblenz | Tyskland | 100 |
| SCANIA DEUTSCHLAND GmbH | HRB 532 | Koblenz | Tyskland | 100 |
| SCANIA Real Estate Deutschland GmbH | HRB 23798 | Koblenz | Tyskland | 100 |
| TOV Kyiv-Scan | 35706433 | Kiev | Ukraina | 100 |
| TOV Scania Ukraine | 30107866 | Kiev | Ukraina | 100 |
| TOV Scania-Lviv | 37497108 | Lviv | Ukraina | 100 |
| TOV Donbas-Scan-Service | 34516735 | Makijivka | Ukraina | 100 |
| Scania Hungaria Kft. | 10415577 | Biatorbágy | Ungern | 100 |
| Scania Real Estate Hungaria Kft. | 13-09-159119 | Biatorbágy | Ungern | 100 |
| Scania Americas S.A. | 21.490591.0012 | Montevideo | Uruguay | 100 |
| LOTS Ventures USA Inc. | 87-3364676 | Wilmington/DE | USA | 70 |
| LOTS SPV USA LLC | 87-3375105 | Wilmington/DE | USA | 70 |
| Bellwether Forest Products LLC | 81-336588 | Camden/ SC | USA | 100 |
| Scania USA Inc. | 06-1288161 | San Antonio/ TX | USA | 100 |
| Scania Holding Inc. | 4019619 | Wilmington/DE | USA | 100 |
| Scania de Venezuela S.A. | J-30532829-3 | Valencia | Venezuela | 100 |
| Scania Real Estate Österreich GmbH | FN95419y | Brunn am Gebirge | Österrike | 100 |
| Scania Österreich GmbH | FN366024x | Brunn am Gebirge | Österrike | 100 |

Vilande bolag är inte inkluderade.



MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

Resultaträkning

| Januari–december, MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|------------------------------------|----------|---------------|--------------|
| Administrationskostnader | | – | – |
| Rörelseresultat | | – | – |
| Finansiella intäkter och kostnader | <u>1</u> | 20 745 | 6 215 |
| Resultat efter finansiella poster | | 20 745 | 6 215 |
| Koncernbidrag | | –9 | –24 |
| Skatt | | – | – |
| Årets resultat | | 20 736 | 6 191 |

Rapport över totalresultat

| Januari–december, MSEK | 2024 | 2023 |
|----------------------------|---------------|--------------|
| Årets resultat | 20 736 | 6 191 |
| Övrigt totalresultat | – | – |
| Årets totalresultat | 20 736 | 6 191 |

Balansräkning

| 31 december, MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---------------------------------------|----------|---------------|---------------|
| Tillgångar | | | |
| Finansiella anläggningstillgångar | | | |
| Aktier i dotterföretag | <u>2</u> | 8 435 | 8 435 |
| Omsättningstillgångar | | | |
| Fordran på dotterföretag | <u>3</u> | 21 191 | 7 026 |
| Fordran på moderbolag | | 990 | 1 332 |
| Summa tillgångar | | 30 616 | 16 793 |
| Eget kapital | <u>4</u> | | |
| Bundet eget kapital | | | |
| Aktiekapital | | 2 000 | 2 000 |
| Reservfond | | 1 120 | 1 120 |
| Fritt eget kapital | | | |
| Balanserade vinstmedel | | 6 760 | 7 482 |
| Årets resultat | | 20 736 | 6 191 |
| Summa eget kapital | | 30 616 | 16 793 |
| Kortfristiga skulder | | | |
| Övriga skulder | | – | – |
| Summa eget kapital och skulder | | 30 616 | 16 793 |

MODERBOLAGET SCANIA AB, RÄKNINGAR

Förändringar i eget kapital

| | Bundet kapital | | | Summa |
|--|----------------|--------------|--------------------|---------------|
| | Aktiekapital | Reservfond | Fritt eget kapital | |
| 2024, MSEK | | | | |
| Ingående eget kapital | 2 000 | 1 120 | 13 673 | 16 793 |
| Årets totalresultat | – | – | 20 736 | 20 736 |
| Kapitaltillskott | – | – | 990 | 990 |
| Utdelning | – | – | –7 903 | –7 903 |
| Utgående kapital per den 31 december 2024 | 2 000 | 1 120 | 27 496 | 30 616 |

| | Bundet kapital | | | Summa |
|--|----------------|--------------|--------------------|---------------|
| | Aktiekapital | Reservfond | Fritt eget kapital | |
| 2023, MSEK | | | | |
| Ingående eget kapital | 2 000 | 1 120 | 21 950 | 25 070 |
| Årets totalresultat | – | – | 6 191 | 6 191 |
| Kapitaltillskott | – | – | 1 332 | 1 332 |
| Utdelning | – | – | –15 800 | –15 800 |
| Utgående kapital per den 31 december 2023 | 2 000 | 1 120 | 13 673 | 16 793 |

Kassaflödesanalys

| Januari–december, MSEK | Not | 2024 | 2023 |
|---|-----|---------------|----------------|
| Den löpande verksamheten | | | |
| Resultat efter finansiella poster | | 20 745 | 6 215 |
| Icke kassaflödespåverkande poster | | –9 | –24 |
| Betald skatt | | – | – |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital | | 20 736 | 6 191 |
| Kassaflöde från förändring av rörelsekapital | | | |
| Fordran dotterföretag | | –14 165 | 8 595 |
| Fordran moderbolag | | 342 | –318 |
| Kassaflöde från den löpande verksamheten | | 6 913 | 14 468 |
| Investeringsverksamheten | | | |
| Aktieägartillskott lämnat | | – | – |
| Kassaflöde från investeringsverksamheten | | – | – |
| Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten | | – | – |
| Finansieringsverksamheten | | | |
| Aktieägartillskott erhållet | | 990 | 1 332 |
| Utbetald utdelning | | –7 903 | –15 800 |
| Kassaflöde från finansieringsverksamheten | | –6 913 | –14 468 |
| Årets kassaflöde | | 0 | 0 |
| Likvida medel vid årets början | | 0 | 0 |
| Likvida medel vid årets slut | | 0 | 0 |

MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scaniakoncernens Not 1 "Redovisningsprinciper". Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller, förutom nedanstående noter, i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

Moderbolag

Moderbolagets redovisningsprinciper

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

Finansiella instrument

Moderbolaget tillämpar inte IFRS 9 Finansiella instrument utan tillämpar en metod med utgångs-punkt i anskaffningsvärde enligt Årsredovisningslagen. Omfattningen av finansiella instrument i moderbolaget är ytterst begränsad, varför en hänvisning görs till koncernens upplysningar kring IFRS 7 Finansiella instrument.

Leasingavtal

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

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 1 – FINANSIELLA INTÄKTER OCH KOSTNADER

| | 2024 | 2023 |
|----------------------------------|---------------|--------------|
| Ränteintäkter från dotterföretag | 36 | 88 |
| Utdelning | 20 700 | 6 100 |
| Övrigt | 9 | 27 |
| Totalt | 20 745 | 6 215 |

NOT 2 – AKTIER I DOTTERFÖRETAG

| Dotterföretag/Organisationsnummer/Säte | Ägarandel i % | Antal aktier i tusental | Redovisat värde | |
|--|---------------|-------------------------|-----------------|--------------|
| | | | 2024 | 2023 |
| Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje | 100 | 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- och marknadsbolag inom Scania AB-koncernen.

NOT 3 – FORDRAN PÅ DOTTERFÖRETAG

| | 2024 | 2023 |
|--|---------------|--------------|
| Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB | 21 191 | 7 026 |
| Totalt | 21 191 | 7 026 |

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

MODERBOLAGET SCANIA AB, NOTER

NOT 4 – EGET KAPITAL

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten.

Eget kapital ska enligt svensk lag fördelas mellan icke utdelningsbara (bundna) respektive utdelningsbara (fria) medel.

Bundet eget kapital består av aktiekapital samt reservfond. Scania AB har 400 000 000 utelöpande A-aktier med en rösträtt per aktie och 400 000 000 utelöpande B-aktier med en tiondels rösträtt per aktie. A- och B-aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst. Kvotvärde för både A- och B-aktierna är SEK 2,50 per aktie.

Samtliga aktier är fullt betalda och inga aktier är reserverade för överlåtelse. Inga aktier innehas av bolaget självt eller dess dotterföretag.

NOT 5 – EVENTUALFÖRPLIKTELSER

| | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB | 20 881 | 28 557 |
| Totalt | 20 881 | 28 557 |

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 MSEK – (–) avseende moderbolaget.

NOT 7 – TRANSAKTIONER MED NÄRSTÅENDE

Scania AB är ett dotterföretag till TRATON Sweden AB med org.nr. 559321-4629 med säte i Södertälje, Sverige.

Koncernredovisning för TRATON-koncernen finns tillgängligt på webbplatsen www.volkswagenag.com.

Transaktioner med närstående bestod av utdelning och erhållna kapitaltillskott från TRATON Sweden AB. Utdelning uppgick till MSEK 7 903 (15 800). Erhållet kapitaltillskott 2024 uppgick till MSEK 990 (1 332).



FÖRSLAG TILL VINSTDISPOSITION

Styrelsen föreslår till årsstämman 2025 att ingen utdelning sker till aktieägarna.

| Belopp i MSEK | |
|------------------------|---------------|
| Balanserade vinstmedel | 6 760 |
| Årets resultat | 20 736 |
| Övrigt totalresultat | – |
| Summa | 27 496 |

| | |
|-------------------------------|---------------|
| Disponeras enligt följande: | |
| Till aktieägarna utdelas MSEK | – |
| Till nästa år balanseras | 27 496 |
| Summa | 27 496 |

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget, Scania AB, följande egna kapital:

| Belopp i MSEK | |
|----------------------|---------------|
| Aktiekapital | 2 000 |
| Reservfond | 1 120 |
| Balanserad vinst | 27 496 |
| Summa | 30 616 |

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med IFRS redovisningsstandards, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför. Årsredovisningen innehåller även koncernens och moderbolagets hållbarhetsredovisning i enlighet med Årsredovisningslagen, 6 kap. sektion 11, se [sidan 101](#).

Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 5 mars 2025. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 24 april 2025.

Vid datumet för den elektroniska signaturen.

Christian Levin
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Michael Jackstein
Styrelsens ordförande

Gunnar Kilian
Styrelseledamot

Julia Kuhn-Piëch
Styrelseledamot

Nina Macpherson
Styrelseledamot

Christian Porsche
Styrelseledamot

Mark Philipp Porsche
Styrelseledamot

Stephanie Porsche-Schröder
Styrelseledamot

Lilian Fossum Biner
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Mari Carlquist
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Lisa Lorentzon
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Mikael Johansson
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Michael Lyngsie
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Vår revisionsberättelse har lämnats vid datumet för den elektroniska signaturen.
Ernst & Young AB

Heléne Siberg Wendin
Auktoriserad revisor



REVISIONSBERÄTTELSE

Till bolagsstämman i Scania AB (publ), org nr 556184-8564

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB (publ) för år 2024. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på [sidorna 115–164](#) 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 2024 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 2024 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt IFRS Redovisningsstandarder, så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Våra uttalanden omfattar inte hållbarhetsrapporten på [sidorna 24–80](#). Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. Beskrivningen nedan av hur revisionen genomfördes inom dessa områden ska läsas i detta sammanhang.

Vi har fullgjort de skyldigheter som beskrivs i avsnittet Revisorns ansvar i vår rapport om årsredovisningen också inom dessa områden. Därmed genomfördes revisionsåtgärder som utformats för att beakta vår bedömning av risk för väsentliga fel i årsredovisningen och koncernredovisningen. Utfallet av vår granskning och de granskningsåtgärder som genomförts för att behandla de områden som framgår nedan utgör grunden för vår revisionsberättelse.



REVISIONSBERÄTTELSE

Redovisning av intäkter för fordon som levererats med återköpsåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster

Beskrivning av området

Scania är en global koncern verksam på flera geografiska marknader och med flera olika kunderbjudanden vilka bland annat inkluderar försäljning med återköpsåtaganden samt serviceavtal.

För fordon som Scania levererar med återköpsåtaganden redovisas intäkterna som operationell leasing över den kontrakterade löptiden för åtagandet då kontrollen bedöms vara kvar hos Scania. Bedömningar och uppskattningar krävs för att Scania ska kunna fastställa värdet på återköpsåtagandet och därmed även intäkten som ska redovisas över tid.

För service- och reparationskontrakt redovisas intäkterna i takt med att arbetet utförs baserat på nedlagda kostnader i förhållande till totala estimerade kostnader. Detta kräver ledningens bedömning och uppskattning vad gäller tidpunkt för fullgörandet och den totala estimerade kostnaden.

Scania har i sin redovisningsmanual instruktioner och modeller för hur intäkter ska redovisas över tid och dessa tillämpas inom hela koncernen.

Upplysningar i koncernens noter avseende redovisningsprinciper och upplysningar framgår av not 5 Intäkter, not 17 Övriga avsättningar och i not 18 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter.

Till följd av att det krävs väsentliga uppskattningar och bedömningar av bolaget för att värdera och redovisa återköpsåtaganden samt serviceavtal, har vi bedömt detta som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision.

Hur detta område beaktades i revisionen

I vår revision har vi bedömt bolagets processer för intäktsredovisning. Vidare har vi utvärderat tillämpade redovisningsprinciper utifrån gällande redovisningsstandarder samt granskat huruvida redovisningsprinciperna har tillämpats konsekvent inom koncernen.

Vi har granskat bolagets väsentliga antaganden och bedömningar i de beräkningsmodeller som tillämpas inom koncernen. Vår granskning har bland annat innefattat följande granskningsåtgärder:

- Testat modellberäkningarna samt bedömt de antaganden/estimat som använts för att periodisera intäkterna.
- Testat data i modellerna mot underliggande kontrakt samt testat fullständigheten i modellerna.
- Stämt av modellerna mot redovisade värden i resultat- och balansräkningar.

Vi har även bedömt lämpligheten i de upplysningar som lämnas i årsredovisningen.

Särskilt betydelsefullt område, koncernen

Uppföljning av risker för civilrättsliga krav och relaterade avsättningar

Beskrivning av området

År 2011 inledde Europeiska kommissionen utredningar avseende misstankar om överträdelser av europeisk konkurrenslagstiftning inom den europeiska lastbilssektorn. Scania ålades att betala MEUR 880,5 i ett beslut av Europeiska kommissionen den 27 september 2017. Beloppet betalades i sin helhet under 2022. Efter Europeiska kommissions beslut inledde ett stort antal (direkta och indirekta) kunder i olika jurisdiktioner egna eller gemensamma rättsliga krav mot Scania. Kraven skiljer sig avsevärt i omfattning och vissa skadeståndsanspråk från lastbilskunder har sammanförts i grupptalan till vilka lastbilskunderna har överlåtit sina respektive skadeståndsanspråk.

Upplysningar i koncernens noter avseende redovisningsprinciper och andra upplysningar framgår av not 17 Övriga avsättningar och not 30 Jämförelsestörande poster.

Vi har bedömt uppföljning av risker för civilrättsliga krav och relaterade avsättningar som ett särskilt betydelsefullt område i vår revision eftersom riskbedömningen och beloppet av avsättningen för att täcka de ovan nämnda riskerna från civilrättsliga förfaranden är föremål för en hög grad av uppskattningar och bedömningar från ledningen.

Hur detta område beaktades i revisionen

I vår revision har vi skapat oss en förståelse för den process som företaget har implementerat för att hantera information kring de civilrättsliga målen. Vi har diskuterat de uppskattningar och bedömningar som gjorts med ledningen och bolagets juridiska avdelning. Vidare har vi diskuterat med ledningen och dess externa jurister utvecklingen i de olika länderna till följd av nya domar eller ytterligare krav. Vi har erhållit redogörelser från de externa juristerna samt adresserat och diskuterat de väsentliga bedömningarna med de externa juristerna. Där avsättningar har gjorts för enskilda fall eller i vissa länder har vi beräknat och kontrollerat de underliggande antagandena mot information från externa jurister och relevanta dokument.

REVISIONSBERÄTTELSE

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–95 samt 169–175. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS Redovisningsstandarder så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om att årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller våra uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller misstag och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer vi riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen och koncernredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller misstag, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för våra uttalanden. Risker för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.
- skaffar vi oss en förståelse av den del av bolagets interna kontroll som har betydelse för vår revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala oss om effektiviteten i den interna kontrollen.
- utvärderar vi lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens och verkställande direktörens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.
- drar vi en slutsats om lämpligheten i att styrelsen och verkställande direktören använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen. Vi drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. Om vi drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste vi i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen och koncernredovisningen. Våra slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att ett bolag inte längre kan fortsätta verksamheten.
- utvärderar vi den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen och koncernredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen och koncernredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.
- planerar och utför vi koncernrevisionen för att inhämta tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis avseende den finansiella informationen för företag eller affärsenheter inom koncernen som grund för att göra ett uttalande avseende koncernredovisningen. Vi ansvarar för styrning, övervakning och genomgång av det revisionsarbete som utförts för koncernrevisionens syfte. Vi är ensamt ansvariga för våra uttalanden.

Vi måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Vi måste också informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de eventuella betydande brister i den interna kontrollen som vi identifierat.

Vi måste också förse styrelsen med ett uttalande om att vi har följt relevanta yrkesetiska krav avseende oberoende, och ta upp alla relationer och andra förhållanden som rimligen kan påverka vårt oberoende, samt i tillämpliga fall åtgärder som har vidtagits för att eliminera hoten eller motåtgärder som har vidtagits.

Av de områden som kommuniceras med styrelsen fastställer vi vilka av dessa områden som varit de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen, inklusive de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter, och som därför utgör de för revisionen särskilt betydelsefulla områdena. Vi beskriver dessa områden i revisionsberättelsen såvida inte lagar eller andra författningar förhindrar upplysning om frågan.

REVISIONSBERÄTTELSE

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning av Scania AB (publ) för år 2024 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder vi professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen och förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på vår professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att vi fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för bolagets situation. Vi går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för vårt uttalande om ansvarsfrihet. Som underlag för vårt uttalande om styrelsens förslag till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust har vi granskat om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Vid datumet för den elektroniska signaturen

Ernst & Young AB

Helene Siberg Wendin

Auktoriserad revisor

NYCKELTAL

Scania presenterar vissa finansiella nyckeltal som används för att förklara relevanta trender och koncernens och segmentens prestation, av vilka inte alla är definierade enligt IFRS eftersom dessa ger relevant information om Scantias verksamhet.

Scania beräknar dessa nyckeltal genom att göra vissa justeringar av balans- och resultaträkningsposter. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt är dessa inte alltid jämförbara med de mått som används av andra företag. Dessa finansiella nyckeltal bör därför inte ses som ersättning för nyckeltal som definieras enligt IFRS. Följande viktiga finansiella och icke-finansiella nyckeltal har definierats för Scaniakoncernen och segmentet Fordon och tjänster för räkenskapsåret 2024:

- Rörelsemarginal, Scaniakoncernen och Fordon och tjänster
- Soliditet, Scaniakoncernen
- Nettoskuldsättning och nettolikviditet, Scaniakoncernen och Fordon och tjänster
- Nettoskuldsättningsgrad, Scaniakoncernen och Fordon och tjänster
- Kapitalomsättningshastighet, Fordon och tjänster
- Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster
- Avkastning på operativt kapital, Fordon och tjänster

Vissa nyckeltal som rörelsemarginal, kapitalomsättningshastighet, avkastning på sysselsatt kapital, avkastning på operativt kapital, operativt kapital och sysselsatt kapital är även presenterade "exklusive jämförelsestörande poster". Nyckeltalen presenteras med justeringar för att säkerställa transparens av verksamheten. Justeringarna avser vissa poster i de finansiella rapporterna som enligt Scantias uppfattning, bör presenteras för att möjliggöra en mer rättvisande bedömning av det ekonomiska resultatet. Justeringarna inkluderar, engångshändelser med en väsentlig inverkan på Scaniakoncernens resultat. Se definitioner av nyckeltal på sidan 171 och Not 30 "Jämförelsestörande poster".

Scania sålde Financial Services segmentet till TRATON 1 april 2023. Eftersom Financial Services segmentet klassificerades som en avvecklad verksamhet så har resultaträkningen för år 2022 justerats. Nyckeltalen och de finansiella måtten har omräknats på grund av detta.

| | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|---|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Scaniakoncernen | | | | | | | | | | | |
| Rörelsemarginal, % ²⁾ | 13,5 | 12,2 | 7,9 | 7,7 | 7,1 | 11,5 | 10,1 | 10,1 | 6,1 | 10,2 | 9,5 |
| – exkl. jämförelsestörande poster, % ^{1), 2)} | 14,1 | 12,7 | 8,8 | 11,3 | 7,1 | 11,5 | 10,1 | 10,1 | 9,7 | 10,2 | 9,5 |
| Soliditet, % | 36,7 | 27,2 | 27,4 | 26,5 | 26,1 | 25,5 | 27,1 | 28,3 | 26,0 | 26,8 | 31,4 |
| Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+), exkl. avsättning för pension, MSEK ³⁾ | 28 815 | 28 106 | 11 594 | -70 125 | -63 356 | -75 799 | -63 351 | -51 581 | -49 788 | -42 183 | -35 780 |
| Nettoskuldsättningsgrad ³⁾ | 0,31 | 0,35 | 0,15 | -1,03 | -1,03 | -1,24 | -1,17 | -1,03 | -1,18 | -1,11 | -0,86 |
| Fordon och tjänster | | | | | | | | | | | |
| Rörelsemarginal, % ²⁾ | 13,5 | 12,1 | 7,7 | 6,4 | 6,4 | 10,8 | 9,3 | 9,3 | 5,2 | 9,1 | 8,4 |
| – exkl. jämförelsestörande poster, % ^{1), 2)} | 14,1 | 12,7 | 8,5 | 10,1 | 6,4 | 10,8 | 9,3 | 9,3 | 8,8 | 9,1 | 8,4 |
| Kapitalomsättningshastighet, gånger | 1,92 | 2,08 | 2,05 | 1,9 | 1,71 | 2,24 | 2,44 | 2,45 | 2,31 | 1,99 | 2,18 |
| Kapitalomsättningshastighet, gånger exkl. jämförelsestörande poster, ¹⁾ | 1,91 | 2,08 | 1,97 | 1,8 | 1,62 | 2,11 | 2,28 | 2,28 | 2,21 | 1,99 | 2,18 |
| Avkastning på sysselsatt kapital, % ²⁾ | 31,4 | 31,5 | 18,9 | 14 | 12,9 | 25,4 | 24,1 | 24,4 | 14 | 19,3 | 19,9 |
| Avkastning på sysselsatt kapital, exkl. jämförelsestörande poster, % ^{1), 2)} | 32,4 | 32,6 | 19,8 | 19,9 | 12,2 | 24 | 22,6 | 22,7 | 21,4 | 19,3 | 19,9 |
| Avkastning på operativt kapital, % ²⁾ | 42,2 | 37,6 | 22,8 | 20,3 | 17,3 | 33,2 | 31,3 | 32,5 | 15,6 | 25,6 | 24,5 |
| Avkastning på operativt kapital, exkl. jämförelsestörande poster, % ^{1), 2)} | 43,7 | 39,2 | 23,8 | 29,2 | 16 | 30,8 | 28,6 | 29,3 | 25,2 | 25,6 | 24,5 |
| Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+), exkl. avsättning för pension, MSEK ³⁾ | 28 765 | 28 448 | 11 607 | 25 520 | 21 824 | 17 057 | 16 926 | 17 058 | 10 954 | 7 579 | 12 139 |
| Nettoskuldsättningsgrad ³⁾ | 0,31 | 0,35 | 0,16 | 0,43 | 0,39 | 0,32 | 0,34 | 0,29 | 0,31 | 0,24 | 0,35 |

1) Justerat för avsättningar kopplade till jämförelsestörande poster, se Not 30 "Jämförelsestörande poster".

2) 2017 års siffror är justerade för de förändringar som gjorts i resultaträkningen 2018.

3) 2018 års siffror har justerats till följd av de förändringar som uppstått som ett resultat av anpassningen till Volkswagen avseende presentation av kassaflödet 2019.



NYCKELTAL, FORTS

Scania koncernen

| Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) exkl. avsättning för pensioner | 2024 | 2023 |
|--|---------------|----------------|
| Tillgångar | | |
| Kortfristiga placeringar | 23 694 | 1 048 |
| Likvida medel | 9 438 | 14 984 |
| Skulder Volkswagenkoncernen | 45 370 | 118 066 |
| Upplupen ränta kortfristiga placeringar | -3 | -4 |
| | 78 499 | 134 094 |
| Skulder | | |
| Långfristiga räntebärande skulder | 29 911 | 67 056 |
| Kortfristiga räntebärande skulder | 20 305 | 39 828 |
| Uppskjuten ränta räntebärande skulder | -532 | -896 |
| | 49 684 | 105 988 |
| Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) | 28 815 | 28 106 |

Fordon och tjänster

| Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) exkl. avsättning för pensioner | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| Tillgångar | | |
| Kortfristiga placeringar | 2 301 | 17 283 |
| Likvida medel | 8 115 | 6 682 |
| Skulder Volkswagenkoncernen | 36 072 | 18 585 |
| Upplupen ränta kortfristiga placeringar | -3 | -4 |
| | 46 485 | 42 547 |
| Skulder | | |
| Långfristiga räntebärande skulder | 12 399 | 9 959 |
| Kortfristiga räntebärande skulder | 5 321 | 4 140 |
| | 17 720 | 14 099 |
| Nettoskuldsättning (-)/Nettokassa (+) | 28 765 | 28 448 |

| Sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster | 2024 | 2023 |
|---|----------------|---------------|
| Totala tillgångar | 215 150 | 193 782 |
| - övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar, exkl. jämförelsestörande poster | 10 248 | 9 228 |
| - övriga skulder | 91 592 | 86 037 |
| - Netto derivat | -53 | -181 |
| Sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster | 113 363 | 98 698 |

| Operativt kapital, exkl jämförelsestörande poster | 2024 | 2023 |
|---|---------------|---------------|
| Totala tillgångar | 215 150 | 193 782 |
| Likvida medel | 43 608 | 32 462 |
| Rörelsens skulder | | |
| - övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar, exkl. jämförelsestörande poster | 10 248 | 9 228 |
| - övriga skulder | 91 592 | 86 037 |
| - netto derivat | -53 | -181 |
| Operativt kapital, exkl jämförelsestörande poster | 69 755 | 66 237 |

| Avkastning på sysselsatt kapital, exkl. jämförelsestörande poster, % | 2024 | 2023 |
|--|-------------|-------------|
| Rörelseresultat, exkl. jämförelsestörande poster | 30 449 | 25 991 |
| Finansiella intäkter | 6 261 | 6 209 |
| Sysselsatt kapital, exkl. jämförelsestörande poster | 113 362 | 98 698 |
| Avkastning på sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster, % | 32,4 | 32,6 |

| Kapitalomsättningshastighet, exkl jämförelsestörande poster, gånger | 2024 | 2023 |
|--|-------------|-------------|
| Nettoomsättning | 216 129 | 205 066 |
| Sysselsatt kapital, exkl. jämförelsestörande poster | 113 362 | 98 698 |
| Kapitalomsättningshastighet, exkl jämförelsestörande poster, gånger | 1,91 | 2,08 |

| Avkastning på operativt kapital, exkl. jämförelsestörande poster, % | 2024 | 2023 |
|---|-------------|-------------|
| Rörelseresultat, exkl. jämförelsestörande poster | 30 449 | 25 991 |
| Operativt kapital, exkl. jämförelsestörande poster | 69 755 | 66 237 |
| Avkastning på operativt kapital, exkl jämförelsestörande poster, % | 43,7 | 39,2 |

| Rörelsemarginal, exkl. jämförelsestörande poster, % | 2024 | 2023 |
|--|-------------|-------------|
| Rörelseresultat, exkl. jämförelsestörande poster | 30 449 | 25 991 |
| Nettoomsättning | 216 129 | 205 066 |
| Rörelsemarginal, exkl. jämförelsestörande poster, % | 14,1 | 12,7 |



DEFINITIONER

| Finansiellt mått | Definitioner | Anledning till användande |
|--|---|--|
| Rörelsemarginal | Rörelseresultat i procent av nettoomsättning. | Måttet återspeglar den ekonomiska utvecklingen i Scantias affärsverksamhet efter att hänsyn tagits till resursutnyttjande. Rörelsemarginalen mäter Scantias lönsamhet. |
| Rörelsemarginal exkl jämförelsestörande poster | Rörelseresultat i procent av nettoomsättning, exkl jämförelsestörande poster. | Måttet återspeglar den ekonomiska utvecklingen i Scantias affärsverksamhet efter att hänsyn tagits till resursutnyttjande. Rörelsemarginalen mäter Scantias lönsamhet. |
| Soliditet | Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag. | Måttet återspeglar finansiell risk och visar hur mycket av Scantias tillgångar som är finansierade med eget kapital och visar omfattningen av finansiell risk. |
| Nettoskuldsättning (-)/nettokassa (+) exklusive avsättning för pensioner | Kort och långfristiga räntebärande skulder (exklusive avsättning för pensioner) minus likvida medel, kortfristiga placeringar och långfristiga koncerninterna lån till bolag inom Volkswagengruppen. Ett positivt värde visar på en nettokassa. | Måttet återspeglar den finansiella ställningen genom att visa relationen mellan skuldsättning och likvida medel samt kortfristiga placeringar. |
| Nettoskuldsättningsgrad | Nettoskuldsättning (-) eller nettokassa (+) i relation till totalt eget kapital. | Måttet återspeglar skuldsättningsgraden och visar nivån av finansiell risk. |
| Sysselsatt kapital | Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder. | Måttet visar hur mycket av det totala kapitalet som används i verksamheten. |
| Sysselsatt kapital exkl jämförelsestörande poster | Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder, exkl jämförelsestörande poster. | Måttet visar hur mycket av det totala kapitalet som används i verksamheten. |
| Operativt kapital | Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder. | Måttet visar nivån av likvida medel som används i den dagliga verksamheten. Det visar på Scantias förutsättningar att uppfylla sina kortsiktiga förpliktelser och finansiera sin verksamhet. |
| Operativt kapital exkl jämförelsestörande poster | Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder, exkl jämförelsestörande poster. | Måttet visar nivån av likvida medel som används i den dagliga verksamheten. Det visar på Scantias förutsättningar att uppfylla sina kortsiktiga förpliktelser och finansiera sin verksamhet. |
| Kapitalomsättningshastighet | Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital. | Måttet visar på hur effektivt Scania genererar avkastning på investerat kapital från aktieägarna. |
| Kapitalomsättningshastighet exkl jämförelsestörande poster | Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster. | Måttet visar på hur effektivt Scania genererar avkastning på investerat kapital från aktieägarna. |
| Avkastning på sysselsatt kapital | Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital. | Måttet återspeglar avkastningen som genereras av de tillgångar som används i verksamheten. |
| Avkastning på sysselsatt kapital exkl jämförelsestörande poster | Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital, exkl jämförelsestörande poster. | Måttet återspeglar avkastningen som genereras av de tillgångar som används i verksamheten. |
| Avkastning på operativt kapital | Rörelseresultat i procent av operativt kapital. | Måttet återspeglar Scantias lönsamhet. |
| Avkastning på operativt kapital exkl jämförelsestörande poster | Rörelseresultat i procent av operativt kapital, exkl jämförelsestörande poster. | Måttet återspeglar Scantias lönsamhet. |

Geografiska områden

Europa: Albanien, Belgien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Montenegro, Nederländerna, Nordmakedonien, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Serbien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern, Österrike

Eurasien: Georgien, Kazakstan, Ukraina.

Asien: Bahrain, Bangladesh, Brunei, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jemen, Jordanien, Kina, Kuwait, Laos, Libanon, Malaysia, Oman, Qatar, Pakistan, Saudiarabien, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

Amerika: Argentina, Barbados, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, Guatemala, Honduras, Kanada, Mexico, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, USA, Trinidad och Tobago, Venezuela.

Afrika och Oceanien: Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Burkina Faso, Egypten, Elfenbenskusten, Etiopien, Ghana, Guinea, Kenya, Mali, Marocko, Mocambique, Namibia, Nigeria, Nya Kaledonien, Nya Zeeland, Senegal, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

FLERÅRSÖVERSIKT

| Belopp i MSEK om ej annat anges | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|
| Leveransvärde per marknadsområde | | | | | | | | | | | |
| Europa | 136 102 | 135 796 | 96 959 | 88 313 | 80 349 | 105 404 | 91 583 | 78 869 | 73 363 | 65 100 | 53 211 |
| Eurasien | 1 662 | 1 667 | 2 553 | 9 840 | 6 671 | 8 162 | 9 003 | 7 081 | 3 291 | 2 623 | 5 319 |
| Amerika ¹⁾ | 48 330 | 38 450 | 34 272 | 23 712 | 17 216 | 22 267 | 17 357 | 14 348 | 10 746 | 11 799 | 17 648 |
| Asien | 16 368 | 17 577 | 15 873 | 13 863 | 13 556 | 12 813 | 14 922 | 16 708 | 13 187 | 13 044 | 12 155 |
| Afrika och Oceanien | 15 602 | 14 282 | 12 280 | 10 921 | 8 451 | 10 872 | 9 854 | 8 927 | 8 358 | 7 991 | 6 952 |
| Justering för hyresintäkter ²⁾ | -1 934 | -2 706 | 1 324 | -503 | -1 118 | -7 099 | -5 593 | -2 567 | -5 018 | -5 660 | -3 234 |
| Totalt | 216 129 | 205 066 | 163 260 | 146 145 | 125 125 | 152 419 | 137 126 | 123 366 | 103 927 | 94 897 | 92 051 |
| Rörelseresultat | | | | | | | | | | | |
| Fordon och tjänster | 29 206 | 24 813 | 12 649 | 9 100 | 7 764 | 15 977 | 12 392 | 11 160 | 5 309 | 8 601 | 7 705 |
| Financial Services | - | - | - | 2 194 | 1 123 | 1 511 | 1 440 | 1 274 | 1 015 | 1 040 | 1 016 |
| Scania-koncernen ⁴⁾ | 29 206 | 24 807 | 12 649 | 11 294 | 8 887 | 17 488 | 13 832 | 12 434 | 6 324 | 9 641 | 8 721 |
| Rörelsemarginal, % | | | | | | | | | | | |
| Fordon och tjänster | 13,5 | 12,1 | 7,7 | 6,4 | 6,4 | 10,8 | 9,3 | 9,3 | 5,2 | 9,1 | 8,4 |
| - justerat för jämförelsestörande poster ³⁾ | 14,1 | 12,7 | 8,5 | 10,1 | 6,4 | 10,8 | 9,3 | 9,3 | 8,8 | 9,1 | 8,4 |
| Totalt ⁴⁾ | 13,5 | 12,2 | 7,8 | 7,7 | 7,1 | 11,5 | 10,1 | 10,1 | 6,1 | 10,2 | 9,5 |
| Finansnetto | -2 068 | -1 564 | -153 | -478 | -1 060 | -1 012 | -513 | -352 | -361 | -532 | -399 |
| Nettoreultat för koncernen | 22 534 | 17 306 | 7 858 | 7 176 | 5 400 | 12 384 | 9 734 | 8 705 | 3 243 | 6 753 | 6 009 |
| Varav årets resultat från avvecklade verksamheter | - | 1 448 | -854 | - | - | - | - | - | - | - | - |

| Belopp i MSEK om ej annat anges | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|---|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader | | | | | | | | | | | |
| Utgifter | -15 446 | -12 780 | -9 909 | -7 458 | -6 528 | -7 245 | -7 602 | -6 682 | -7 199 | -7 043 | -6 401 |
| Aktivering | 5 607 | 2 808 | 2 314 | 1 986 | 1 624 | 1 788 | 1 996 | 1 367 | 1 682 | 1 863 | 1 454 |
| Avskrivning | -1 814 | -1 264 | -1 204 | -939 | -744 | -706 | -728 | -454 | -387 | -393 | -357 |
| Forsknings- och utvecklingskostnader | -11 654 | -11 236 | -8 799 | -6 411 | -5 648 | -6 162 | -6 334 | -5 769 | -5 904 | -5 573 | -5 304 |
| Nettoinvesteringar genom förvärv (+)/ avyttringar av verksamheter (-) | -40 | -5 605 | 768 | 45 | 27 | 0 | -2 | 32 | 0 | 125 | 154 |
| Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar | 16 578 | 12 134 | 8 280 | 8 664 | 8 131 | 7 518 | 7 139 | 5 905 | 7 864 | 7 612 | 5 561 |
| Kassaflöde, Fordon och tjänster | 15 826 | 25 845 | -4 516 | 5 688 | 9 180 | 10 994 | 3 718 | 5 696 | 3 427 | 4 376 | 4 690 |
| Lageromsättningshastighet, gånger ⁵⁾ | 5,5 | 5,9 | 5,8 | 5,9 | 5,0 | 5,2 | 5,2 | 5,4 | 5,4 | 5,3 | 5,4 |

1) Avser i huvudsak Latinamerika.

2) Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid. Se vidare Not 3 "Kritiska bedömningar och uppskattningar".

3) Se Not 30 "Jämförelsestörande poster" för en specifikation av jämförelsestörande poster.

4) Fram till och med 2021 ingår Financial Services segmentet i rörelseresultatet och rörelsemarginalen.

5) Beräknad som nettoomsättning i förhållande till genomsnittligt lager.

FLERÅRSÖVERSIKT, FORTS

| | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|--|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Antal producerade fordon | | | | | | | | | | | |
| Lastbilar | 95 673 | 97 065 | 82 827 | 89 528 | 67 106 | 89 276 | 92 679 | 87 454 | 75 452 | 72 382 | 75 287 |
| Bussar | 5 975 | 5 218 | 5 315 | 3 190 | 5 430 | 7 719 | 8 696 | 8 327 | 8 488 | 6 964 | 6 921 |
| Totalt | 101 648 | 102 283 | 88 142 | 92 718 | 72 536 | 96 995 | 101 375 | 95 781 | 83 940 | 79 346 | 82 208 |
| Antal levererade lastbilar per marknadsområde | | | | | | | | | | | |
| Europa | 54 787 | 57 092 | 43 294 | 42 365 | 36 747 | 58 851 | 52 016 | 48 436 | 49 102 | 43 082 | 34 008 |
| Eurasien | 1 154 | 1 159 | 1 410 | 7 724 | 5 148 | 5 763 | 8 006 | 6 748 | 3 233 | 2 583 | 5 964 |
| Amerika ⁶⁾ | 25 513 | 17 590 | 21 092 | 21 201 | 12 173 | 14 905 | 12 725 | 9 701 | 7 022 | 8 118 | 16 150 |
| Asien | 8 913 | 9 549 | 9 333 | 9 649 | 9 072 | 7 703 | 10 464 | 13 175 | 9 287 | 11 514 | 12 889 |
| Afrika och Oceanien | 6 076 | 6 262 | 5 109 | 4 991 | 3 759 | 4 458 | 4 784 | 4 412 | 4 449 | 4 465 | 4 004 |
| Totalt | 96 443 | 91 652 | 80 238 | 85 930 | 66 899 | 91 680 | 87 995 | 82 472 | 73 093 | 69 762 | 73 015 |
| Antal levererade bussar per marknadsområde | | | | | | | | | | | |
| Europa | 1 669 | 1 750 | 1 344 | 1 606 | 1 827 | 2 099 | 2 212 | 2 009 | 2 094 | 1 917 | 1 361 |
| Eurasien | 0 | 0 | 6 | 40 | 84 | 109 | 344 | 365 | 62 | 94 | 105 |
| Amerika ⁶⁾ | 2 807 | 2 186 | 2 328 | 1 526 | 2 182 | 3 422 | 2 805 | 2 302 | 2 350 | 2 123 | 2 542 |
| Asien | 498 | 631 | 526 | 350 | 582 | 1 062 | 2 058 | 2 821 | 2 568 | 1 806 | 1 620 |
| Afrika och Oceanien | 652 | 508 | 790 | 914 | 511 | 1 085 | 1 063 | 808 | 1 179 | 859 | 1 139 |
| Totalt | 5 626 | 5 075 | 4 994 | 4 436 | 5 186 | 7 777 | 8 482 | 8 305 | 8 253 | 6 799 | 6 767 |
| Totalt antal levererade fordon | 102 069 | 96 727 | 85 232 | 90 366 | 72 085 | 99 457 | 96 477 | 90 777 | 81 346 | 76 561 | 79 782 |

| | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde | | | | | | | | | | | |
| Europa | 5 830 | 7 440 | 6 305 | 4 846 | 3 807 | 4 150 | 5 968 | 3 938 | 3 272 | 2 664 | 2 823 |
| Amerika | 2 594 | 2 538 | 3 788 | 2 719 | 2 439 | 2 874 | 2 667 | 1 368 | 1 727 | 3 180 | 3 176 |
| Övriga marknader | 2 746 | 3 893 | 3 307 | 4 221 | 4 745 | 3 128 | 4 174 | 3 215 | 2 801 | 2 641 | 2 288 |
| Totalt | 11 170 | 13 871 | 13 400 | 11 786 | 10 991 | 10 152 | 12 809 | 8 521 | 7 800 | 8 485 | 8 287 |
| Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal | | | | | | | | | | | |
| Europa (EU27) ⁷⁾ | | | | | | | | | | | |
| Lastbilar | 315 100 | 342 043 | 296 671 | 246 829 | 231 742 | 323 357 | 322 276 | 303 909 | 302 527 | 265 769 | 223 187 |
| Bussar | 32 941 | 31 522 | 26 382 | 27 283 | 26 311 | 34 393 | 30 632 | 29 728 | 29 141 | 27 928 | 24 815 |
| Antal anställda per 31 december ⁸⁾ | | | | | | | | | | | |
| Produktion och centrala staber | 30 785 | 31 743 | 30 179 | 28 340 | 25 825 | 25 224 | 25 941 | 24 298 | 21 736 | 20 453 | 19 304 |
| Forskning och utveckling | 6 737 | 5 927 | 5 857 | 5 249 | 4 229 | 4 651 | 4 203 | 3 908 | 3 900 | 3 801 | 3 671 |
| Försäljnings- och servicebolag | 21 323 | 20 493 | 19 648 | 19 205 | 18 896 | 20 345 | 20 966 | 20 166 | 19 718 | 19 331 | 18 395 |
| Summa Fordon och tjänster | 58 845 | 58 163 | 55 684 | 52 794 | 48 950 | 50 220 | 51 110 | 48 372 | 45 354 | 43 585 | 41 370 |
| Financial Services | - | - | - | 1 206 | 1 061 | 1 058 | 993 | 891 | 889 | 824 | 759 |
| Totalt | 58 845 | 58 163 | 55 684 | 54 000 | 50 011 | 51 278 | 52 103 | 49 263 | 46 243 | 44 409 | 42 129 |

6) Avser Latinamerika.

7) EU27 – 27 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Malta plus Norge, Schweiz, Storbritannien och Island).

8) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.



OM RAPPORTEN

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2024 och innefattar en översikt av Scanias affär och verksamhet. Denna hållbarhetsredovisning är upprättad i överensstämmelse med Årsredovisningslagen och med de europeiska CSRD-standarderna för hållbarhetsrapportering (ESRS) som inspiration. Alla Scanias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter i världen omfattas.

Scanias års- och hållbarhetsredovisning publiceras på svenska och engelska. Det är den svenska versionen av rapporten som är bindande och gäller vid eventuella avvikelser.

De finansiella rapporterna omfattar [sidorna 115–173](#) och har upprättats i enlighet med IFRS Redovisningsstandards. Förvaltningsberättelsen omfattar [sidorna 96–114](#) och [164](#). Den lagstadgade hållbarhetsredovisningen omfattar [sidorna 24–80](#) och är hänvisat från [sidan 101](#) i förvaltningsberättelsen. Ett Hållbarhets-index inklusive revisorsyttrande finns på [sidan 62](#).

Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt Årsredovisningslagen och har reviderats av Scanias revisorer.

Scania organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564.

Om inte annat anges avser alla jämförelser i rapporten samma period föregående år.

SCANIAS WEBBPLATS

På Scanias webbplats, www.scania.com, finns information för investerare och andra intressenter. Här hittar du aktuell och historisk information om Scanias verksamhet, strategi, hållbarhetsarbete och bolagsstyrning. Här publiceras även nyheter, pressreleaser och finansiella rapporter.

Årsbokslut, delårsrapporter och års- och hållbarhetsredovisningar finns tillgängliga på engelska och svenska.

Intressenter kan prenumerera på finansiella rapporter och pressmeddelanden:

www.scania.com/subscriptions

Kontakt

Välkommen att kontakta oss:

Scania Group, huvudkontor

Telefon: +46 8 553 810 00

Fax: +46 8 553 810 37

Postadress:

Scania AB
151 87 Södertälje
Sverige

Besöksadress:

Scania AB
Vagnmakarvägen 1
151 32 Södertälje
Sverige



Omslagsbild:
Bro över Storseisundet · Averøy, Norge

Scania AB, SE-151 87 Södertälje, Sverige
Telefon: +46 8 55 38 10 00
Fax: +46 8 55 38 10 37
www.scania.com

