



SCANIA 2017

Års- och hållbarhetsredovisning



SCANIA

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



Med utgångspunkt i vår starka företagskultur och våra konkurrensfördelar tar Scania en ledande roll i att omvandla transport- och logistiksystemet.



Innovativa partnerskap är vårt sätt att påskynda omställningen.



Scania levererar lösningar som bidrar till att uppfylla Förenta Nationernas globala mål för hållbar utveckling.

Globala drivkrafter förändrar världen i grunden och sätter spelplanen för framtidens transporter.



Vi preciserar vad "leda omställningen mot hållbara transporter" innebär för våra kunder och för Scania.



Genom att erbjuda våra kunder lösningar "här och nu" är de förberedda för framtidens hållbara transportsystem – i städer, inom industrin eller inom fjärrlogistiken.



Engagemanget hos våra skickliga medarbetare är drivkraften i förändringsresan.



2017 HIGHLIGHTS

2017 var ytterligare ett starkt år för Scania, fyllt av viktiga milstolpar. Från den fortsatta lanseringen av den nya lastbilsgenerationen till nya partnerskap – vårt fokus och engagemang ligger på att bidra till en hållbar framtid för transport och logistik.



Scanias adderar en 13-liters Euro 6 gasmotor anpassad för fjärrtrafik, till företagets redan omfattande utbud av hållbara transportlösningar. Med Scanias utbud kan koldioxidutsläppen minska med mellan 15 och 90 procent.



Fältprov med batteridrivna elbussar inleds och utvecklingen fortsätter. Scania presenterade Citywide Low Floor på Busworld i Kortrijk, Belgien, en batteridrivna elbuss med försäljningsstart 2018.



Utbudet av bussar för alternativa bränslen stärks med tillskotten av Scania Interlink Low Decker och Scania Citywide Low Entry Suburban. De nya bussmodellerna är anpassade för förorts- och medeldistansrutter och kan köras på alla alternativa bränslen, liksom med hybriddrift.



Den nya generationens XT-program lanseras, skräddarsytt för anläggningsindustrin. XT-lastbilarna har fem procent högre tillgänglighet än tidigare modeller, och har ytterligare 5 000 timmars drifttid. Detta minskar de löpande kostnaderna över produktens livscykel och ökar andrahandsvärdet för ägaren.



Scania investerar i ett nytt energieffektivt gjuteri i Södertälje. Ny teknik och nya metoder trefaldigar tillverkningskapaciteten och halverar energiförbrukningen jämfört med det befintliga gjuteriet.

Scania går med i initiativet Global Industry Partnership on Soot-Free Clean Bus Fleets och ska under 2018 förse 20 storstäder i Afrika, Asien, Latinamerika och Australien med moderna sotfria bussar.



Nederländernas största industriella solpanelstak installeras på Scanias produktionsanläggning i Zwolle. Det är Scanias senaste satsning mot att enbart använda förnybar energi i produktionen.

Fleet Care with Uptime Guarantee lanseras, en tjänst där Scania ser till att service och reparationer utförs på vardagkvällar, nätter och helger. På så sätt kan åkerier och bussoperatörer fokusera helt och fullt på sin kärnverksamhet.



Representanter från mer än 80 av Scantias huvudleverantörer samlas för att utbildas och för att diskutera hållbarhetsutmaningar i leverantörskedjan under arrangemanget Scania Sustainability Supplier Day.



Scania välkomnar det svensktyska partnerskapet inom mobilitet och elektrifierade vägar. Huvudfokus i samarbetet är att utveckla elvägstekniken, ett arbete som redan inletts av Scania i samarbete med det tyska företaget Siemens.



Scania One introduceras – en digital marknadsplats som gör det möjligt för åkerier och förare att få smidig tillgång till uppkopplade tjänster som optimerar deras transporter.



Scantias nya generation R 450 Highline tilldelas det prestigefyllda priset Green Truck Award 2017 för lastbilens överlägsna bränsleegenskaper.

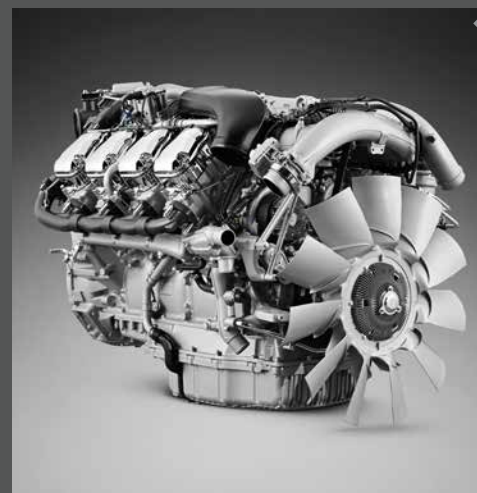
Efter introduktionerna av lastbilar för fjärrtrafik och anläggning fokuserar Scania på nytänkande transportlösningar med låga utsläpp för städer. Lanseringen av lättare lastbilar med den nya 7-litersmotorn innebär att Scania kan erbjuda en ny nivå av transporteffektivitet, med bränslebesparingar på upp till 10 procent.



Scania tar ledningen inom fullskaliga självkörande lastbilskonvojer med konvojkörning på allmän väg för frakt av containrar mellan hamnterminaler. En stor potential inom konvojkörning realiseras när lastbilar från olika tillverkare kan kommunicera. Därför sambetar Scania också med en rad andra tillverkare för att bana väg för en bredare implementering av tekniken.



Scania sätter ett nytt mål om att minska koldioxidutsläppen med 50 procent inom hela den globala verksamheten till 2025, med 2015 som basår.

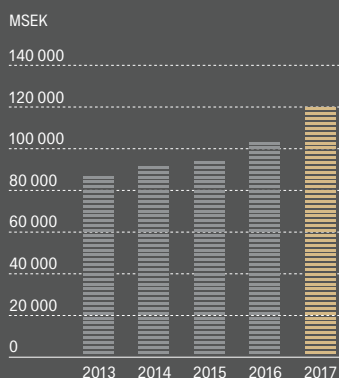


Scania introducerar en ny generation Euro 6 V8-motorer som sätter en ny standard inom bränsleförbrukning. Motorerna minskar bränsleförbrukningen med 7 till 10 procent för kunder som kör fordon med tyngre lastbils- och trailerkombinationer, håller högre genomsnittsfart, eller både och.

2017 I SIFFROR

Nettoomsättning

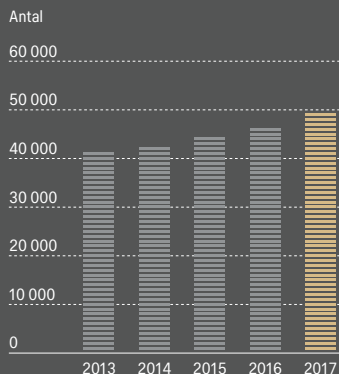
119 713



Totala fordonsleveranser och tjänsteförsäljning nådde nya högstanivåer och Scantias nettoomsättning steg till en rekordnivå 2017.

Antal anställda

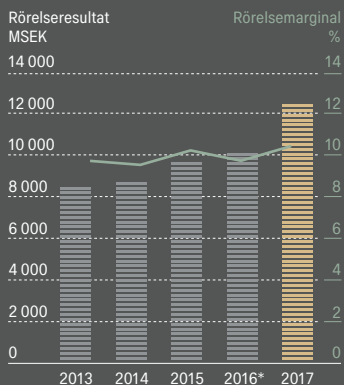
49 263



Antalet anställda hade ökat med 3 020 personer vid slutet av 2017 jämfört med vid slutet av 2016.

Rörelseresultat

12 434

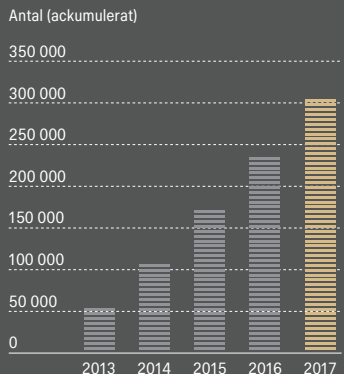


Scantias rörelseresultat var starkt under året trots att företaget genomförde den största industriella omställningen någonsin. Rörelsemarginalen ökade till 10,4 procent 2017.

* Rörelseresultatet 2016 anges exklusive jämförelsestörande poster.

Uppkopplade Scania-fordon

302 755



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

Innehåll

Scania i korthet	2-3
Scania i korthet 2017	2
Vår verksamhet	4-7
Så skapar vi värde för våra kunder	4
VD-ord	6
Vår omvärld	8-9
En värld i snabb förändring	8
Leda omställningen	10-15
Mot ett hållbart transportsystem	10
Redo för ledarrollen	12
The Scania Way	13
Skräddarsydd för alla behov	14
Vår syn på hållbara transporter	16-23
Kunden först idag och i framtiden	16
Städer tar tåten mot hållbara transporter	18
Effektiva flöden för industrin	20
Eliminera slöseri inom logistiken	22
Så leder vi omställningen	24-35
Innovation och partnerskap	24
Medarbetarna nyckeln i omställningen	28
Hållbara transporter bidrar till FN:s globala mål	30
Hållbarhet i hela värdekedjan	32
Bolagsstyrning	36-39
Förvaltningsberättelse	40-55, 119
Scantias verksamhet 2017	40
Hållbarhetsrapportering	44
Risker och riskhantering	45
Styrelse	50
Verkställande ledning	52
Koncernens ekonomiska översikt	53
Finansiella rapporter	56-128
Koncernens resultaträkningar	58
Koncernens balansräkningar	60
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	62
Koncernens kassaflödesanalyser	63
Koncernens noter	64
Moderbolaget Scania AB, räkningar	116
Moderbolaget Scania AB, noter	117
Förslag till vinstdisposition	119
Revisionsberättelse	120
Nyckeltal	124
Definitioner	126
Flerårsöversikt	127
Hållbarhetsnyckeltal	129
Hållbarhetsindex	132
Finansiell information	133
Om rapporten	133



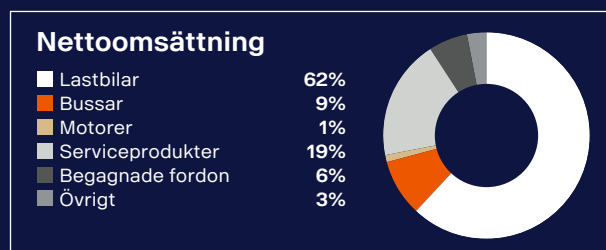
SCANIA I KORTHET 2017

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



Scania har omkring 49 300 anställda i cirka 100 länder och ett försäljnings- och servicenät som är strategiskt placerat där våra kunder behöver oss, oavsett var de har sin verksamhet. Forskning och utveckling är koncentrerat till Sverige, med filialer i Brasilien och Indien. Produktionen sker i Europa, Latinamerika och Asien i anläggningar som globalt kan utbyta både komponenter och kompletta fordon. Det finns dessutom regionala produktcenter i Afrika, Asien och Eurasien.

Scania är en del av Volkswagen Truck & Bus. Under det här paraplyet av varumärken samarbetar Scania, MAN och Volkswagen Caminhões e Ônibus nära ihop för att göra Volkswagen Truck & Bus och dess varumärken till en ledande global spelare.

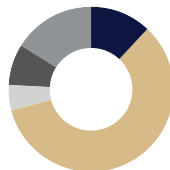
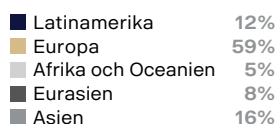


Våra lösningar

Försäljning och leveranser 2017

Lastbilar

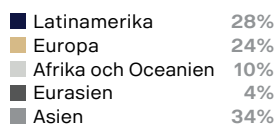
Scania stöder transportföretag världen över genom att leverera tunga lastbilar för varje kunds behov. Vi erbjuder skräddarsydda lösningar för 36 olika applikationer inklusive fjärrtrafik, stadsdistribution och anläggning.



82 472 ENHETER

Bussar

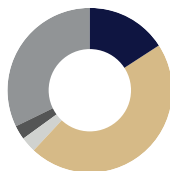
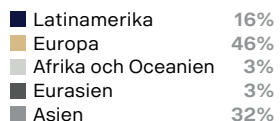
Scania erbjuder ett komplett utbud av stadsbussar och turistbussar till kollektivtrafikbolag och bussreseföretag. Lösningar för kollektivtrafiken blir allt viktigare i takt med att urbaniseringen ökar.



8 305 ENHETER

Motorer

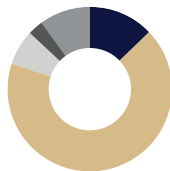
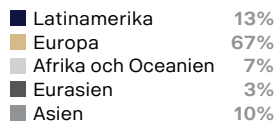
Scanias motorer är själva hjärtat i maskiner som måste vara i drift dygnet runt, som exempelvis hjullastare, patrullbåtar och reservkraftverk.



8 521 ENHETER

Tjänster

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



23 727 MSEK

SÅ SKAPAR VI VÄRDE FÖR VÅRA KUNDER

En helhetssyn med kundens lönsamhet i centrum

För Scania är det självklart att hållbarhet och lönsamhet går hand i hand – här och nu och i ännu högre grad i framtiden. Vår affärsmodell är inriktad på att förstå och förbättra kostnads- och intäktskalkylen för de tillämpningar och branscher som våra kunder verkar i. Vi skräddarsyr lösningar för hållbara transporter som bygger på våra tre pelare, där fordon och tjänster optimeras för våra kunders verksamhet, samtidigt som bränsleeffektiviteten förbättras och fordonens tillgänglighet maximeras. Detta kräver en nära dialog med kunderna som bygger

på ett starkt ömsesidigt förtroende i ofta långsiktiga samarbeten.

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

och stadsplanerare för att snabba på utvecklingen mot hållbara transportlösningar.

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

Skapar mervärde för alla intressenter

Transportsystemet är samhällets blodomlopp. Det ger människor åtkomst till arbetsplatser, marknader och varor, skolor och social samvaro och bidrar därmed till ekonomisk utveckling. Detta värdeskapande är det viktigaste målet med vår verksamhet.



Kunder

Scania är känt för att hålla hög kvalitet på produkter och tjänster. De hållbara transportlösningarna omfattar bland annat förarutbildning och förarcoachning som förbättrar bränsleekonomin och minskar miljöpåverkan. Detta skapar värde här och nu, samtidigt som det säkrar våra kunders verksamheter för framtiden.



Medarbetare

Nyckeln till Scantias framgång är medarbetarna. Att ha en hälsosam, inspirerande och produktiv arbetsplats som belönar prestationer är av största vikt. Fokus på ständiga förbättringar och framsteg skapar engagemang. Anställda inkluderas och kan påverka arbetet med miljö, metoder och individuell utveckling. Det ger en grund för människor att trivas och bidra.



Leverantörer

Genom att skapa affärsmöjligheter och delad teknologi för att leva upp till höga miljö- och sociala krav skapar Scania värde för våra leverantörer och samhället. Vi tror starkt på att leverantörerna levererar högre kvalitet och produktivitet i gengäld.



Ägare och långgivare

Scania fortsätter att leverera tillväxt med lönsamhet och generera positiva kassaflöden till våra ägare och långgivare.



Samhället

Scantias viktigaste bidrag till samhället är ett effektivt flöde av gods och människor. Våra skräddarsydda lösningar utvecklar effektiviteten, hållbarheten och lönsamheten i värdekedjan. Sysselsättning, utbildning av personalen och investeringar i forskning och utveckling stärker lokalsamhällen, utvecklar medarbetarna och bidrar med koldioxidsnåla transportlösningar som minskar miljöpåverkan.

Förare som genomgått Scania förarutbildning, 2017

48 434

Total global frisknärvaro, 2017

96,2%

Kostnad av varor, 2017

**MSEK
58 640**

Avkastning på sysselsatt kapital, 2017

24,5%

Försäljning av hybrider och fordon som drivs med alternativa bränslen, 2017

5 131

Scanias kärnvärde ”kunden först” är grunden för vår egen lönsamhet. Vår framgång bygger på förmågan att leverera lönsamma och hållbara transportlösningar som gör våra kunder framgångsrika. Scanias affärsmodell, principer, arbetsmetoder och förhållningssätt till hållbara transporter fortsätter att vara den plattform vi utgår ifrån när vi skapar värde för våra intressenter, nu och i framtiden.

Affärsmodellens delar

+ Kundens intäkter

- Tillgänglighet
- Flexibilitet
- Lastkapacitet

– Kundens kostnader*

* Europeisk fjärrtrafik



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

= Kundens rörelseresultat



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

+ Scanias intäkter

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

– Scanias kostnader

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

= Scanias rörelseresultat

Våra lösningar för hållbara transporter bygger på tre pelare



Energieffektivitet

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



Alternativa bränslen och elektrifiering

Alternativa bränslen och elektrifiering är lösningar som kan användas i kombination eller var för sig. Scania erbjuder marknadens bredaste utbud av motorer för förnybara bränslen. Vi fokuserar också på elektrifieringsteknik för såväl infrastruktur som fordon.



Smarta och säkra transporter

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

TIDEN ÄR INNE FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER

Världen närmar sig den punkt då hållbara transporter blir det enda tänkbara alternativet och det "nya normala". Under 2017 växlade Scania ytterligare upp insatserna för att påskynda omställningen till ett hållbart transportsystem.



Henrik Henriksson, VD och koncernchef, Scania

Det senaste året har det ekosystem för transport och logistik som Scania är en del av, rört sig i rätt riktning för att möta utmaningarna på hållbarhetsområdet. Efterfrågan på hållbara transportlösningar ökar starkt, inte bara från våra kunder utan även från deras kunder – köparna av transporttjänster. Flera städer är pådrivande för en övergång till biogas, batteridrift eller andra fossilfria energikällor. Vi välkomnar utvecklingen och arbetar redan i partnerskap med våra kunder för att identifiera vad deras kunder behöver för att nå allt striktare hållbarhetsmål. Här samverkar vi också över gränser – med städer, åkerier, bussoperatörer och även deras kunder – och tar in hela transportsystemet på ett systematiskt sätt.

Världen kan inte vänta på den stora universallösningen. Förhållandena och utmaningarna skiljer sig så mycket från plats till plats att det inte finns ett enskilt svar på hållbarhetsutmaningarna. Olika fossilfria, hållbara alternativ ska inte ses som konkurrenter – samtliga är bättre för vårt klimat än dagens fossilbränslen. Vi uppmanar myndigheter och institutioner att möjliggöra och förenkla användningen av alla dessa alternativ. Vi har lösningarna här och nu!

Vårt arbete med hållbara transporter är uppbyggt kring tre pelare:

Energieffektivitet, Alternativa bränslen och elektrifiering samt Smarta och säkra transporter. Potentialen när vi kombinerar dessa tre områden är enorm. Alltmer energieffektiva förbränningsmotorer kommer fortsatt att ha en plats i framtidens transportsystem, drivna med fossilfria bränslen och i kombination med elektrifierade drivlinor. Samtidigt utvecklas fordonselektrifieringen snabbt och kommer med säkerhet att spela en viktig roll framöver tack vare de stora miljömässiga, sociala och ekonomiska fördelarna. Vi arbetar målmedvetet med elektrifiering tillsammans med olika industripartner för att lösa de tekniska utmaningarna inom infrastruktur och batterikapacitet så att vi kan möta operatörernas affärsmässiga krav – både när det gäller bussar och lastbilar. Genom att använda digitalisering och automation på ett smart sätt kan vi optimera flödena inom transport och mobilitet och på så sätt ytterligare minska slöseriet i transportsystemet.

Vårt mål är att alla köpare av Scania-lösningar, överallt i världen, ska erbjudas alternativ till fossildrivna fordon. Den fossilfria lösningen ska vara vårt standarderbjudande och det dieselbaserade ett alternativ.

Ett rekordår för Scania

2017 var ett tillväxtår för branschen och ett rekordår för Scania. Vi har haft stadig tillväxt i nästan alla regioner, med ett fortsatt starkt Europa, stabil återhämtning i Ryssland och positiva tecken i Brasilien. Men mest uppmuntrande för oss det gångna året har varit Asien. Där ser vi nu att Scanias affärsmodell med fokus på totalekonomi och fordonens tillgänglighet börjar få fäste hos kunderna och vi ökar våra fordonsvolymerna.

”Att vi slår rekord samtidigt som vi genomgår en stor omvandling vittnar om den inneboende styrkan i vårt flexibla produktionssystem och det fantastiska engagemanget i Scaniafamiljen – våra 49 300 anställda världen över.”

Vi har slagit rekord i leveranser och bibehållit en hög lönsamhet samtidigt som vi har lanserat vår nya generation

lastbilar, den största industriella förändringen i företagets historia. Att vi slår rekord samtidigt som vi genomgår en stor omvandling vittnar om den inneboende styrkan i vårt flexibla produktionssystem och det fantastiska engagemanget i Scaniafamiljen – våra 49 300 anställda världen över.

Redan under pågående lansering av den nya lastbilsgenerationen har återkopplingen från våra kunder på kvalitet och prestanda varit oerhört positiv, en mycket glädjande framgång. Med Scania XT och lastbilsprogrammet för stadsdistribution under året har vi nu presenterat alla produkter i den nya lastbilsfamiljen. Vårt nya XT-program ger bygg- och anläggningsindustrin ett robust, säkert och energieffektivt produktionshjälpmedel med fem procent högre tillgänglighet. Stadslastbilsprogrammet erbjuder säkra, rena och kostnadseffektiva lösningar i en tid då många städer i Europa, Asien och Latinamerika står inför stora utmaningar med trängsel, luftkvalitet och trafiksäkerhet.

”Jag tror att företag som inte är med och tar fram lösningar på vår tids hållbarhetsutmaningar kommer att få svårt att överleva.”

Även försäljningen av gas-, etanol-, biodiesel- och elhybriddrivna fordon ökade förra året och vi gjorde ett stort genombrott med lanseringen av en 13-liters Euro 6-gasmotor för fjärrtrafik. Den är ett uttryck för våra ambitioner och enormt viktig för att snabba på omställningen.

2017 var ett bra år för Scanias bussar och vi stärkte vårt bussutbud för alternativa bränslen med hybriden Interlink Low Decker och den batteridrivna Scania Citywide. Initiativet för sotfria bussar som Scania skrev på under 2017 kommer att förbättra livskvaliteten för stadsbor världen över genom renare motorer och förnybara bränslen. Det är ett av många exempel på hur viktigt det är att samarbeta över gränserna i ekosystemet för transport och logistik för att öka möjligheterna att påverka.

Även tjänsteförsäljningen slog rekord och vi fortsätter att utveckla vårt utbud av tjänster som förbättrar kundernas lönsamhet, bland annat genom att utnyttja potentialen i den stora mängd data vi samlar in från våra över 300 000 uppkopplade fordon. Allt fler av våra

kunder väljer Scanias lösningar för finansiering och försäkring och Financial Services gjorde rekordvinst under året.

Ett Scania i förändring

Glädjande nog såg vi att omställningen till hållbara transporter började ta fart under 2017 och att marknaden är mottaglig. Men vi behöver vi ändå göra mycket mer för att bromsa växthusgasutsläppen. För inte bara teknikutvecklingen sker i snabb takt utan också den globala uppvärmningen.

Jag tror att företag som inte är med och tar fram lösningar på vår tids hållbarhetsutmaningar kommer att få svårt att överleva. Frågan är inte om framtidens transporter kommer att vara hållbara, utan när och den insikten sprider sig bland våra kunder och våra kunders kunder.

Samarbete och partnerskap är helt avgörande för att påskynda förändringen. Scania uppnår synergieffekter genom gemensam forskning och utveckling inom Volkswagen Truck & Bus men också genom samarbeten med andra aktörer inom transport och logistik. Här bildar vi kluster med nyckelspelare som till exempel bränsle- och teknikleverantörer. I omställningen till ett hållbart transportsystem är partnerskap lika med ledarskap.

Vi är mer beslutna än någonsin att uppfylla vår vision om att leda omställningen till ett rent, säkert och tillförlitligt transportsystem. För att driva på omställningen utmanar vi oss själva, våra kunder, deras kunder, lagstiftare och den akademiska världen. För att lyckas med detta fortsätter vi att utveckla våra medarbetare genom att respektera och integrera den mångfald som gör oss till dem vi är. Vi fortsätter att förbättra vår lönsamhet och återinvesterar våra resurser i de människor, tjänster och lösningar som kan bidra till att förbättra lönsamheten för våra kunder, idag och imorgon.

Enligt min mening innebär verkligt ansvarsfullt företagande att man förmår se världen i ett 360-gradersperspektiv och att man axlar det extra ansvar som det innebär att vara en världsmedborgare och en ledare. Vi på Scania har gjort valet att leda transportsystemet mot en hållbar framtid och det tänker vi fullfölja. Det är hög tid att agera och vi uppmanar andra att följa med oss på vägen.

Henrik Henriksson
VD och koncernchef, Scania

EN VÄRLD I SNABB FÖRÄNDRING

Världen står inför en mängd komplexa, sammanlänkade och starka drivkrafter som förändrar samhället i grunden och sätter spelplanen för framtidens transportsystem.

Tecknen på ett skifte blir alltmer påtagliga. Från Parisavtalet till mängder av aktiviteter från regeringar och städer, får vi allt fler belägg för de omvälvande förändringar som påverkar transportbranschen. Utvecklingen är ett tecken på att vi snabbt närmar oss brytpunkten där efterfrågan på hållbara lösningar övergår från "bra att ha" till "nödvändigt".

Globala drivkrafter

Hållbarhet

Framväxten av moderna industrisamhällen har medfört miljöproblem som skadar jordens ekosystem. Med antagandet av Förenta Nationernas globala mål för en hållbar utveckling har världen påbörjat en resa mot hållbarhet där alla länder och alla sektorer förväntas bidra.

Urbanisering

Enligt FN:s befolkningsfond, UNFPA, befinner vi oss nu i den största urbaniseringsvågen i världshistorien. Omkring 60 procent av jordens befolkning kommer att bo i städer år 2030. Den accelererande urbaniseringen sätter hård press på städer världen över, där trafikstockningar, luftföroreningar och trafikstockningar är en del av vardagen. Den snabba urbana tillväxten driver samtidigt innovation inom logistik och kollektivtrafik och städer väljer ofta att samarbeta med nya motparter för att hitta transportlösningar som motverkar problemen.

Digitalisering

Ny teknik banar väg för sammankopplade produkter, värdekedjor och affärsmodeller. Det snabba införandet av ny teknik är en omvälvande kraft som samtidigt påskyndar spridningen och tillkomsten av innovationer. Det gör att miljontals människor i utvecklingsländer kan höja sin levnadsstandard i en aldrig tidigare skådad takt.

Branschtrender

De globala drivkrafterna skapar risker och möjligheter som är sammanlänkade och som kommer att få genomgripande effekter för marknadsdynamiken och för företag i alla branscher. Dessa krafter är på väg att förändra transportbranschen i grunden och har redan lett till omfattande innovation och en omvälvande utveckling inom automation, uppkoppling och elektrifiering.

Automation

Automation, exempelvis i form av självkörande fordon och konvojkörning, har en potential att revolutionera framtida transportsystem, genom förbättrad energieffektivitet, ökad trafiksäkerhet och minskad trängsel.

Uppkoppling

Digitaliseringstrenden leder till en stark tillväxt av uppkopplade fordon. Det ger nya möjligheter för transportörer och tillverkare att analysera sina fordons prestanda och utifrån denna information optimera fordonens bränsleförbrukning, kapacitetsutnyttjande, underhåll och funktion i logistikflödet.

Elektrifiering

Över hela världen ökar medvetenheten om miljöfördelarna med elektrifiering, såsom minskat buller och nollutsläpp av koldioxid och partiklar. I dag är utvecklingen starkast i städer, men i takt med att elektrifierade lösningar blir ekonomisk konkurrenskraftiga kommer samma trend att ta fart inom fjärrtransporter.

För att säkra framtiden för jordens befolkning behöver vi möta utmaningarna och samtidigt tillvarata möjligheterna som dessa trender ger. Scania är fast beslutet att jobba mot målen i FN:s Agenda 2030, vilket kräver samarbete mellan myndigheter, företag och samhället i stort.



Läs mer om sambandet mellan transporter och de globala målen för hållbar utveckling och Scantias bidrag till att uppfylla dem på sid 30-31 och på vår hemsida: www.scania.com

Indiens mål är att alla nya fordon som säljs i landet år 2030 ska vara eldrivna.

Paris, Madrid, Aten och Mexiko City är exempel på städer som planerar att begränsa användandet av dieselfordon i innerstadsområden senast 2025.

Sverige har ett tydligt ramverk för klimatpolicy. Utsläppen från transporter ska minska med 70 procent till 2030 (jämfört med 2010) och landet ska inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären år 2045.

GLOBALA
TRENDER

HÅLLBARHET
URBANISERING
DIGITALISERING

**EKOSYSTEM
FÖR TRANSPORT
OCH LOGISTIK**

AUTOMATION
UPPKOPPLING
ELEKTRIFIERING

BRANSCH-
TRENDER

Med Parisavtalet har 195 länder enats om att svara på klimathotet genom att begränsa den globala ökningen av temperaturen under detta århundrade till mindre än 2°C jämfört med temperaturen före industrialiseringen.

Allt fler transportköpare, till exempel IKEA, Coca-Cola, McDonald's, DHL och många fler, integrerar transport och logistik när de sätter sina ambitiösa mål för att minska utsläppen av växthusgaser.

Källor:
FN:s befolkningsprognos för städer (WUP), FN:s klimatkonvention (UNFCCC), Sveriges regering, Indiens CSR 2030 vision för elfordon, C40, företags webbplatser och hållbarhetsrapporter.

MOT ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

Vi behöver snabbt måste bryta kopplingen mellan ökade transporter och ökade koldioxidutsläpp, bullernivåer, trängsel och trafikolyckor. Scania förespråkar, forskar och utvecklar därför lösningar för renare och säkrare transporter av människor och gods.

Hållbara transporter handlar om att förflytta människor och gods och samtidigt bidra till ekonomisk och social utveckling, utan att riskera vare sig miljön eller människors hälsa och säkerhet.

Vi närmar oss en brytpunkt där ny teknik och nya affärsmodeller gör att hållbara transporter slår igenom på bred front och blir det nya normala, medan befintliga ohållbara lösningar fasas ut. Framtidens transporter kommer att vara fossilfria med låga utsläpp, elektrifierade, automatiserade och digitaliserade.

För vissa kan detta framstå som en avlägsen framtid och det är utan tvivel så att framtiden närmar sig olika snabbt i olika delar av världen och för olika branscher. För Scania sker dock förändringen nu, i våra tekniska framtidsscenarier, forsknings- och utvecklingsplaner och samarbeten. Övergången kommer att drivas av samarbeten mellan organisationer, städer, regeringar och företag och vi arbetar redan i sådana partnerskap för att ta en ledande roll i det nya ekosystemet. Världen skakas i sina grundvalar av klimatförändringar, urbanisering och digitalisering, och vi tänker inte vänta på att någon annan ska agera.

Driver på förändringen

På Scania angriper vi hållbarhetsutmaningen med hjälp av vårt flödestänkande. På samma sätt som vi tänker i flöden för att eliminera slöseri i produktions- och logistiksystem använder vi tankesättet för att uppnå vår långsiktiga vision. Det handlar om att driva förändring genom att hitta den kortaste, snabbaste vägen till vårt önskade tillstånd och påskynda utvecklingen genom strategiska samarbeten och innovation.

På denna fascinerande resa tar vi med oss byggstenarna som har gjort Scania så framgångsrikt: vår företagskultur och vårt modulsystem men också tillgången till driftsdata från en ständigt ökande flotta av uppkopplade fordon.

Vi tar också med oss innovationer, produkter och tjänster som visar att hållbara transporter är konkurrenskraftiga redan här och nu, till exempel vårt breda utbud av motorer för förnybara bränslen, den nya lastbilsgenerationen och en omfattande palett av produktivitetshöjande tjänster.

Men kanske viktigast av allt är att vi tar med oss våra nära relationer till kunderna och det förtroende de fortlöpande ger oss att hjälpa dem att nå sina affärs- mål, i dag och i morgon. Genom att ta en ledande roll i denna omvälvande resa står vi bättre rustade att hjälpa kunderna att bibehålla sin lönsamhet i en värld som snabbt förändras.

Scania anser att det inte finns någon universal lösning som tar oss till ett hållbart transportsystem. I stället krävs en helhetssyn som tar hänsyn till den specifika transportuppgiften och till mognaden i logistiksystemet och infrastrukturen i olika delar av världen. Med utgångspunkt i våra tre pelare för hållbara transportlösningar förbättrar vi ständigt vår förmåga att förbereda kunderna för framtiden, samtidigt som vi skapar en flexibilitet för att anpassa oss till omställningen medan den pågår.



En hållbar kombination

Ett av företagen som Scania stöttar med att ställa om till hållbara transporter är kafferosteriet Löfbergs. Familjeföretaget med basen i Karlstad producerar mer än 10 miljoner koppar kaffe om dagen. Under 2016 flyttade Löfbergs sitt lager till utkanten av Karlstad, medan själva rosteriet blev kvar i centrum. Detta betydde dussintals transporter till och från staden – morgon, middag och kväll. Löfbergs mål att bli Europas mest hållbara kaffeproducent fick företaget att vända sig till Scania. De köpte en Scania P 320-lastbil med en hybriddrivlina som kan köra nära två kilometer på endast tio minuters laddning, något som kapat bränslekostnaderna med 18 procent och koldioxidutsläppen med hela 92 procent. Initiativet gynnar således både affärerna och miljön. När hybridlastbilen närmar sig stadsgränsen trycker föraren på en knapp och fordonet växlar då över från HVO till eldrift. Resten av rutten till rosteriet blir därmed ren och nästan ljudlös för invånarna i Karlstad. Exemplet från Löfbergs visar potentialen för de stora synergier som uppstår när man kombinerar elektrifiering och förnybara bränslen.

REDO FÖR LEDARROLLEN

När teknik, politik och affärsmodeller snabbt förändras måste Scania ha en fortsatt stabil kärnverksamhet – för att kunna bibehålla vår lönsamhet och skapa värde för kunder och samhälle. Men vi behöver också göra strukturella förändringar, investera i ny teknik och nya affärsidéer. Sammantaget kommer detta att ge oss de rätta förutsättningarna att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Exakt hur framtiden kommer att se ut är svårt att avgöra men vi vet att omställningen till ett hållbart transportsystem är oundviklig och Scania avser att spela en ledande roll i den. Det betyder att vår affärsmodell kommer att utvecklas under det närmaste decenniet. Scania utvecklar sin flexibilitet för att anpassa sig till en oklar framtid. Att vara framgångsrik imorgon bygger på att vi gör rätt investeringar och prioriteringar idag och de kommande åren.

Strategiska prioriteringar

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

Ledande inom kundnöjdhet

Vår affärsmodell bygger på att sätta kunden först. Optimerade lösningar samt högkvalitativa produkter och tjänster maximerar nyttan av fordonet och leder till lönsamhet för kunden. Även vårt fokus på hållbarhet börjar med kunden, där vi siktar på att utveckla morgondagens produkter och tjänster. Läs mer om hur vi säkerställer högsta kvalitet för våra kunder på sidan 24.

Bäst medarbetare

För att stötta omställningen behöver vi ha rätt medarbetare med rätt kompetenser. Läs mer om hur vi säkerställer att vår kompetensförsörjning matchar våra långsiktiga affärs mål och om hur vi jobbar med att säkra rätt kunskapsbas hos de anställda på sidan 28.

Öka försäljningen

Scania ska årligen öka försäljningen av lastbilar, bussar och motorer samt att öka tjänsternas andel av den totala försäljningen. Vår tillväxtstrategi bygger på fem huvudområden: att öka tjänsteförsäljningen per fordon, att växa med marknaden, att öka marknadsandelen, att gå in på nya marknader och att nå nya kundsegment. Läs mer om våra framsteg på olika marknader på sidan 40.

Bäst i klassen på lönsamhet

Att upprätthålla en god lönsamhet är en del av Scantias DNA. Det ger oss den grund vi behöver för att fortsätta att driva innovation och ta en ledarroll i transportbranschen. Detaljerna om vårt starka finansiella resultat börjar på sidan 53.

Snabbar på vår utveckling

Vi är en del av ett ekosystem inom transport och logistik som i grunden påverkas av starka pågående globala trender. När branschen förändras uppstår också möjligheter som gör att vi kan ta ytterligare ett kliv mot att ta ledningen i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Utöver att bibehålla vår lönsamhet behöver vi också vara beredda på vad som händer närmast. Anpassningen till ny teknik, nya kundbehov och snabbväxande globala trender kräver ett effektivt och flexibelt Scania. Här behöver vi identifiera aktiviteter som är värdeskapande, undanröja kostnader som inte bidrar till affärs målen samt göra strategiska tillväxtinvesteringar som förbättrar vår konkurrenskraft.

Vårt starka fokus på ständiga förbättringar är viktigare än någonsin men vi behöver också göra strukturella förändringar. Vi behöver helt enkelt fortsätta att vara bäst på vår kärnverksamhet – medan vi släpper metoder och projekt som inte passar för morgondagens leverantör av transportlösningar. Därför ser vi nu över kostnader och intäktpotential i varenda del av företaget. Tanken är att frigöra resurser till investeringar som skapar de rätta förutsättningarna för framtiden.

Exempel på sådana framtidsinriktade initiativ är bland annat (LOTS) Lean Optimised Transport Systems, Scania Growth Capital och Scania Sustainable City Solutions. När vi bedömer framtida strategiska affärsmöjligheter står partnerskap och innovativt tänkande i centrum.

Nya initiativ fungerar dock bara om vår kärnverksamhet står stabil. Därför måste vi fortsätta att säkerställa en god lönsamhet med stöd av vårt flexibla moduluppbyggda och globala produktionssystem, vår stora flotta av uppkopplade fordon, vårt utbredda försäljnings- och servicenätverk och vår starka företagskultur. Detta är Scantias grund och det som ger oss möjlighet att snabbt skala upp organisationen för att möta ny, ibland omvälvande, teknik och affärsmodeller.

THE SCANIA WAY

Efter mer än ett sekel i framkant av transportbranschens utveckling har Scania skapat viktiga konkurrensfördelar som kommer att hjälpa oss att hantera framtida utmaningar. Med en företagskultur som vilar stadigt på våra kärnvärden, ett flödestänkande som en del av vårt arv och med medarbetare som ständigt utmanar och förbättrar den rådande ordningen är Scania väl rustat för att driva positiva förändringar i världen.

Scanias arbetsätt

Våra kärnvärden är grunden för allt som sker på Scania. De är fast förankrade och integrerade i Scanias verksamhet sedan många generationer. Våra kärnvärden speglar och sätter ord på vårt sätt att tänka, vårt sätt att utföra våra arbetsuppgifter samt hur vi förhåller oss till varandra och till dem som vi möter utanför företaget – kunder, leverantörer, samarbetspartners och samhället i stort.

Kärnvärdena vägleder våra handlingar, hjälper oss att skapa värde för företagets intressenter och att i slutändan nå målet att leda omställningen till ett hållbart transportsystem.

Med utgångspunkt i våra kärnvärden och principer utgör ledningssystemet (vårt gemensamma sätt att arbeta) tillsammans med tankemodellen (vårt gemensamma sätt att tänka) grunden för vår företagskultur – "The Scania Way".

Våra kärnvärden



Kunden först

För att vi ska vara framgångsrika måste våra kunder vara det. Genom att sätta oss in i våra kunders affärslösningar levererar Scania skraddarsydda lösningar som gör dem till vinnare i ett hållbart transportsystem. Kundens verksamhet och effektivitet är i fokus för hela vår värdekedja: från forskning och utveckling, inköp och produktion, till försäljning, leverans och finansiering av fordon, motorer och tjänster.



Respekt för individen

Vi behandlar andra så som vi själva vill bli behandlade. Vi lyssnar och förstår. Individen står alltid i centrum: från förarna av våra fordon, till alla våra anställda och till samhället i stort. Vi strävar efter att använda all den kunskap, erfarenhet och ambition som finns hos varje individ för att ständigt förbättra det vi gör, och hur vi gör det.



Eliminering av slöseri

Genom en stark inriktning på ständiga förbättringar i hela vår organisation säkerställa vi en jämn och hög kvalitet inom alla områden. Avvikelse från mål och standarder hjälper oss att upptäcka och eliminera slöseri. I allt vi gör, såväl internt som externt, strävar vi efter att optimera vårt flöde och resursutnyttjande, samtidigt som vi minskar vår miljöpåverkan.



Beslutsamhet

Vi är engagerade och motiverade och strävar alltid efter att nå nästa nivå. Vi sätter en ära i att tänka nytt när vi möter utmaningar med innovativa lösningar och vi drar alltid lärdom av våra erfarenheter. Genom att kombinera omsorg om detaljer med förståelse för helheten skapar vi värde för oss och våra kunder.



Laganda

För att ta ledningen i vår bransch samarbetar vi över gränser mot ett gemensamt mål. Vi betraktar skillnader och mångfald som möjligheter och utmanar varandra för att bli bättre. Genom att sträva åt samma håll blir vi starkare och skapar grupptillhörighet.



Integritet

Vi inser att vi har ett socialt ansvar och strävar alltid efter att göra rätt saker på rätt sätt. Vi agerar i enlighet med vår övertygelse, våra värderingar och våra principer. Vi uppfyller alla lagar och bestämmelser. Förtroende utgör grunden när vi bygger relationer till kunder, affärspartners och samhället i stort, vilket gör det till en av våra viktigaste tillgångar. Vi håller alltid våra löften och tar fullt ansvar för det vi gör.

SKRÄDDARSYDD FÖR ALLA BEHOV

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

Modulsystemet gör att Scania kan erbjuda individuellt anpassade specifikationer och därmed ett extremt brett produktutbud till våra kunder. I kombination med vår förmåga att skräddarsy tjänster gör denna snillrika verktygslåda att vi kan optimera lösningar för alla typer av transportbehov.

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

Kunderna drar nytta av ett skräddarsytt fordon med hög tillgänglighet, lägre bränsleförbrukning och optimerad lastkapacitet. Scanias lösningar uppfyller kundernas behov av kostnadseffektivitet på ett sätt som också svarar upp mot kraven på hållbarhet – kundernas egna krav liksom dem som ställs av kundernas kunder och andra marknadsförutsättningar. Denna strategiska inriktning ger Scania den flexibilitet som krävs för att anpassa lösningar för olika transportbehov och skiftande marknadskrav. Med Scanias modulsystem kan varje enskilt fordon anpassas för sin uppgift och ny teknik kan snabbt och effektivt introduceras på marknaden.

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

Produkter och lösningar för alla tillämpningar

Scania erbjuder skräddarsydda lösningar som möter kraven från en mängd olika branscher och tillämpningar – alltifrån gruvor, timmertransporter och bussystem, till detaljhandel och avfallshantering. Med hjälp av realtidsdata från uppkopplade fordon har vi nu större möjligheter än någonsin att skapa optimerade lösningar för varje typ av körupdrag.

Scania använder ett "utifrån-in-perspektiv" när vi utvecklar nya lösningar. Vi utgår från våra kunders behov, men också deras kunders, när vi analyserar effektiviteten i logistikkedjan och identifierar förbättringar inom viktiga områden som hållbarhet och kostnadseffektivitet.



Lastbilar

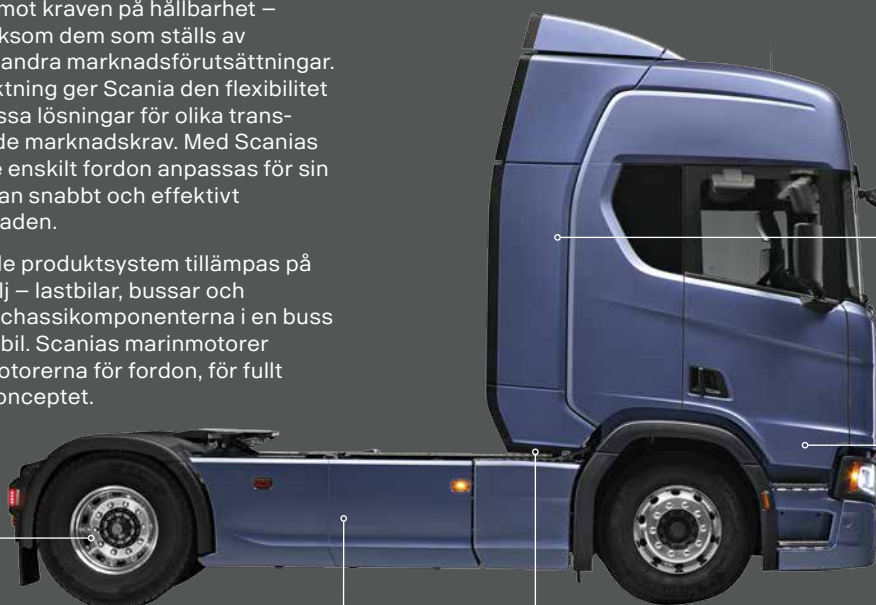


Bussar



Motorer

Hytter



Axlar



Ramar



Växellådor



Motorer



I nära samarbete med industrisektorer och utvalda kunder har Scania analyserat data för olika tillämpningar och köruppsdrag, liksom vanligt förekommande ruttor och transportmönster, för att utveckla skräddarsydda produkter och lösningar som ger ökad effektivitet, hög prestanda och minskad miljöpåverkan.

Baserat på dessa insikter har Scania lanserat ett nytt webbverktyg där kunderna kan utforska de närmast oändliga möjligheterna att skräddarsy fordon efter just deras specifika önskemål. Den nya tjänsten, Scania Configurator, ger också kunderna rekommendationer för en mängd olika tillämpningar.

De tre principerna för Scantias modulsystem

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



Den digitala förändringsresan

Den snabba utvecklingen med digitalisering, ökad processorkraft, kvantdatorer, molnlagring, artificiell intelligens och uppkopplad teknik tvingar många branscher att se över sina affärsmodeller.

Scania är inget undantag. Tack vare att vi var tidigt ute med uppkopplade fordon insåg vi digitaliseringens stora potential att förbättra kundernas effektivitet och lönsamhet, liksom att möjliggöra omställningen till hållbara transportsystem. Med ett ständigt ökande behov av transporter, effektivare logistikflöden och ökad fyllnadsgrad har uppkoppling potentialen att förändra hela transportbranschen på ett positivt sätt.

År 2002 introducerades Scantias första uppkopplade lastbil. 2011 började vi systematiskt använda driftdata och gjorde uppkoppling till en basfunktion när Scania Communicator blev standardutrustning i de först utvalda länderna. Genom att tidigt investera i uppkopplade produkter har Scania uppnått en kritisk massa av data som hjälper oss att finslipa vårt kunderbjudande. Realtidsdata har snabbat på vår utveckling av produkter, försäljningsverktyg och intelligenta tjänster såsom flexibla underhållsplaner.

I dag har Scania tillgång till data från fler än 300 000 uppkopplade fordon. Antalet ökar snabbt nu när Scania Communicator är standardutrustning på 55 av våra marknader.

I takt med att digitaliseringsvägen fortsätter positionerar sig Scania för "ekosystem" av integrerad mobilitet där våra lastbilar, bussar och motorinstallationer ingår.

Centralt för hela vår verksamhet

Uppkoppling och digitalisering är inte bara väsentliga för de kundorienterade delarna av vår verksamhet, utan även för affärsutvecklingen i hela organisationen. Vi använder digitalisering och avancerad analys för att förbättra kontraktsprocesser, fakturering, vidareutbildning av medarbetarna, personalledning, produktdesign och produktionsplanering. Scantias digitaliseringsarbete är i dag inriktat på hur automatisering, avancerad analys och artificiell intelligens kan förändra bolaget och samtidigt utgöra den naturliga plattformen för omställningen till hållbara transporter.

KUNDEN FÖRST IDAG OCH I FRAMTIDEN

Scanias kunder behöver inte vänta på mer kostnadseffektiv teknik för att anpassa sina verksamheter till ett hållbart transportsystem – lösningarna finns här och nu. Scania erbjuder redan ett brett utbud av plattformar och tjänster som stödjer våra kunders verksamheter i dag och imorgon.

Våra tre pelare

Våra lösningar för hållbara transporter bygger på tre pelare som var för sig eller tillsammans påskyndar omställningen – **Energieffektivitet, Alternativa bränslen och elektrifiering** och **Smarta och säkra transporter**. För att minimera de negativa effekterna av dagens transportsystem (växthusgaser, lokala utsläpp, trängsel och trafikolyckor) krävs parallella åtgärder inom samtliga tre pelare. Hela värdekedjan behöver effektiviseras och åtgärder måste vidtas inom alla områden. Hit hör användande av förnybar energi och att kontinuerligt göra fordon och transportuppdrag alltmer effektiva. Inom Scania använder vi oss av åtgärder från de tre pelarna på olika sätt men vi baserar alltid lösningarna på vår kunds individuella behov snarare än att låsa fast oss vid en specifik teknisk lösning. Här spelar logistiksystemets och infrastrukturens mognadsgrad i olika delar av världen också en viktig roll. Vissa städer har god tillgång på biogas som kan användas i bussar. Andra städer omvandlar sina förnyelsebara resurser till elektricitet, vilket gör elfordon till en bra lösning.

Oavsett var våra kunder befinner sig på sin resa mot hållbara transporter och oavsett typ av transportuppdrag och lokala förutsättningar kan Scania alltid erbjuda en alternativ lösning – här och nu. Vi vet att hållbarhet måste gå hand i hand med lönsamhet men de goda nyheterna är att tillkommande kostnader för viss miljöanpassning kan vägas upp av besparingar genom minskat slöseri och ökad effektivitet.



Energieffektivitet

Scania var först i Europa med att leverera Euro 6-motorer – den striktast gällande utsläppsnormen i Europa. Dessa drivlinor reducerar kraftigt nivåerna av skadliga utsläpp.

Scanias nya produktportfölj bidrar även till påtagligt minskade koldioxidutsläpp. Den nya lastbilsgenerationen är utrustad med våra hittills mest energieffektiva motorer. Kundens totalekonomi förbättras genom fem procent lägre bränsleförbrukning än tidigare tack vare förfinade drivlinor och bättre aerodynamik. Drygt 13 000 sålda lastbilar ur Scanias nya lastbilsgeneration under 2017, motsvarar en minskning på drygt 30 000 ton i minskade globala koldioxidutsläpp. Scanias nya lastbilsgeneration är väl förberedd för en fossilfri morgondag med en plattform som tar våra kunder in i framtiden utan att några större anpassningar krävs.

För den nya lastbilsgenerationen utvecklade Scania också produkter för specifika tillämpningar som är mer effektiva, har bättre egenskaper och mindre miljöpåverkan.

Att öka energieffektiviteten handlar dock inte bara om att förbättra fordonen och addera funktionalitet som minskar bränsleförbrukningen. En annan viktig faktor som är central i vårt erbjudande Ecolution by Scania, är att stötta förare med utbildning och regelbunden uppföljning, något som minskar bränsle-

Städer



förbrukningen och koldioxidutsläppen med 10 procent i genomsnitt.



Alternativa bränslen och elektrifiering

Städer över hela världen tar nu initiativ för att motverka klimatförändringarna bland annat med hjälp av regelverk för luftkvalitet, buller och trängsel. Smarta, säkra och rena transporter blir allt viktigare för att säkerställa god livskvalitet. För Scania är alternativa bränslen inget nytt. Vi har legat i framkant av utvecklingen i mer än 30 år och erbjuder marknadens bredaste utbud av fordon för alternativa bränslen, från lastbilar och bussar som drivs av etanol till fordon för flytande eller komprimerad biogas. Alla våra motorer för Euro 5 och Euro 6 kan köras på HVO (vätebehandlad vegetabilisk olja), vilket

Industrier



Logistik

betyder att alla Scantias lastbilar och bussar från 2010 och framåt kan använda förnybara bränslen. Dessutom kan nästan alla våra dieselfordon köras på biodiesel-FAME. Under 2017 lanserade Scania en ny 13-liters gasmotor för den nya lastbilsgenerationen, en motorstark lösning för fjärrtrafik som även lämpar sig väl för stadsdrift eftersom gasmotorer generellt går tystare än motsvarande dieselmotorer.

Elektrifiering är en teknik i snabb utveckling och Scania erbjuder här hybridbussar, hybridlastbilar och batteridrivna elbussar. Scania utökar stadigt användningsområdena för elfordon, med bland annat kontinuerlig uppladdning längs elektrifierade vägar, bränslecellsdrivna lastbilar och trådlöst laddade bussar.



Smarta och säkra transporter

Digitaliseringen möjliggör hållbara och säkra transporter av både gods och människor genom att de kan koordineras och kontrolleras på nya sätt. Konkreta exempel här är uppkopplade och självkörande fordon – dessa lösningar är och kommer att vara avgörande för att öka effektiviteten i transport- och värdekedjor. Med hjälp av data från mer än 300 000 uppkopplade fordon utvecklar Scania tjänster som minskar bränsleförbrukningen och maximerar tillgängligheten, till exempel Scania Maintenance with Flexible Plans – skräddarsydda servicekontrakt som anpassas till varje enskilt fordon baserat på realtidsdata. Resultatet är färre och vanligt-

vis kortare besök i verkstaden, mindre slöseri från onödiga oljebyten och upp till två dagar mindre stilleståndstid per fordon och år. Ökad tillgänglighet höjer lönsamheten.

Tar kunderna med på resan

Våra kunders kunder och slutkonsumenterna ställer i dag krav på miljömässigt och socialt ansvarstagande. Detta innebär ytterligare press på våra kunder, utöver redan pressade ekonomiska marginaler och hårda krav på just-in-time-leveranser. Genom att fortsätta att erbjuda relevanta, hållbara transportlösningar kan Scania ge sina kunder rätt verktyg – för att de i sin tur ska kunna möta sina kunders behov.

STÄDER TAR TÄTEN MOT HÅLLBARA TRANSPORTER



Ingenstans går resan mot hållbara transporter lika fort som i städer. Den snabba urbaniseringen och dess sociala och ekonomiska effekter sätter en enorm press på transportsystemet, något som kräver nya idéer och ny teknik för att säkra livskvaliteten. Scania samarbetar med många städer kring kollektivtrafiklösningar som är hållbara, flexibla och kostnadseffektiva.

Dåligt planerad stadstrafik får allvarliga konsekvenser. Luft- och ljudföroreningar, slöseri med energiresurser, trafiksäkerhetsproblem och trängsel – allt detta påverkar invånarnas hälsa och hämmar ekonomin. Det är inte bara förtätningen av stadskärnor som orsakar problem. Städer breder också ut sig allt mer, något som ger längre pendlingsresor till jobben.

Politisk drivkraft

Städerna visar vägen i arbetet med att rusta världens transportsystem för framtiden. Här införs nya politiska riktlinjer för att förbättra människors livskvalitet, och många städer är som levande laboratorier för nya typer av renare, smartare och säkrare transporter.

Tydliga exempel på politiskt ledarskap och nytänkande inom hållbarhet kommer bland annat från städer som Paris, Hamburg och Madrid. Där planerar man att begränsa dieselfordons framfart i innerstadsregionerna. Det händer mycket på den kommunala och regionala nivån. Dessa

aktörer har ofta större frihet att agera än nationella regeringar eftersom nya regleringar kan vara enklare att införa lokalt, i en mindre skala.

Hållbara stadslösningar

Scania har sedan länge betonat kollektivtrafikens betydelse och därför investerat tungt i det som nu är marknadens bredaste utbud av stads- och förortsbussar för alternativa bränslen. Vi har motorer för HVO, biodiesel-FAME, naturgas, biogas, etanol och hybriddrivlinor.

Vi samarbetar med stadsplanerare för att tillhandahålla fullskaliga bussystem (Bus Rapid Transit). Dessa BRT-system kan transportera upp till 50 000 passagerare per timme. Tack vare den höga kapaciteten och smidigheten kan bussystemen bidra till att ersätta en stor del av städernas privatbilism och därmed vara ett kostnadseffektivt sätt att påtagligt minska luftföroreningarna, koldioxidutsläppen och trängseln i trafiken.

Även inom godstrafik och avfallshantering bidrar Scania med hållbara transportlösningar. Våra elhybriddrivna distributionslastbilar minskar koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen. Samtidigt minskar bullret, vilket gör hybridfordonen lämpliga för leveranser nattetid och tidig morgon när trafiken är mindre tät och färre människor är i rörelse. Även Scantias nya gasmotor lämpar sig väl för buller- och utsläppskänsliga områden i städer och förorter.

Såväl stadsbussoperatörer som distributionsåkerier kan välja att teckna sig för Scania Fleet Care with Uptime Guarantee, en tillgänglighetsgaranti som innebär att Scania garanterar att hålla fordonen rullande.

Ofta glöms motorinstallationer bort när städer vill ta itu med lokala utsläpp. Här kan det vara mycket effektivt att byta ut äldre motorer i grävmaskiner, hjullastare, passagerarfartyg och mindre lastfartyg, för att minimera utsläppen och därigenom förbättra luftkvaliteten och folkhälsan i stadsregioner.

Vi har beslutat att ta ledarrollen när det handlar om hållbara transportlösningar för städer – lösningar som är tillgängliga, effektiva, attraktiva och som vi kan erbjuda redan i dag. Samtidigt som vi på Scania står redo att axla vår roll behöver vi samarbeta med alla aktörer i ekosystemet – politiker, stadsplanerare, underleverantörer, kunder och kundernas kunder.

Renare bussar för 20 städer världen över

Äldre bussar släpper ut partiklar av svart sot (så kallat black carbon), vilka utgör en stor del av luftföroreningar utomhus. Sotet har kopplats till många negativa hälsoeffekter och förkortad livslängd. Den senaste vetenskapliga forskningen tyder också på att sot har en stor påverkan på klimatförändringen.

Av alla nya bussar som säljs i världen har mindre än en femtedel sotfria motorer men Scania säljer i dag sotfria bussar som i praktiken minskar utsläppen av sot med 99 procent jämfört med äldre dieselmotorer.

Scania deltar i initiativet Global Industry Partnership on Soot-Free Clean Bus Fleets som leds av stadsnätverket C40 och ICCT (International Council on Clean Transportation). Initiativet syftar till att senast 2018 förse 20 storstäder i Afrika, Asien, Latinamerika och Australien med moderna bussar med låga utsläppsnivåer. Städerna utfäster sig samtidigt till att tillhandahålla bränsle för motorer som uppfyller utsläppsstandarderna Euro 6 eller US 2010, däribland dieselbränsle med mindre än 10 ppm svavel och alternativa lågkoldioxidbränslen som biodiesel-FAME, gas och etanol. Scania kan leverera bussar för alla dessa bränslen.

Källa: Förenta Nationernas miljöprogram



Nottingham satsar grönt

Sommaren 2017 fick den brittiska staden Nottingham en leverans av 53 dubbeldäckade Scaniabussar med gasmotorer, världens största flotta i sitt slag. Staden planerar att ha 120 sådana bussar i drift år 2020, som en av flera kraftfulla åtgärder för att minska trängseln och utsläppen som påverkar stadens 1,5 miljoner invånare.

Det offentligägda bussbolaget Nottingham City Transport har varit en föregångare inom alternativa bränslen i stadsbusstrafik, där det senaste är gasdriften.

”Vi räknar med stora årliga utsläppsminskningar inom tre viktiga områden: koldioxid, kväveoxid och partiklar.”

Mark Fowles

VD för Nottingham City Transport



Bussystem hjälper till att rädda historisk stad

I många år plågades världsarvsstaden Cartagena de Indias i Colombia av enorma trafik- och miljöproblem. Att resa genom staden kunde ta timmar och utsläppen och luftföroreningarna bidrog till de klimatutmaningar 1500-talsstaden stod inför.

De lokala myndigheterna valde Scania som exklusiv leverantör till två huvudlinjer i bussystemet ”Transcaribe”, det modernaste kollektivtrafiksystemet i

Latinamerika med stora matarbussar och ledbussar som drivs med alternativt bränsle. I december 2015 började Scania leverera 147 Euro 5-gasbussar till staden, i kombination med Scantias Fleet Management-system, fordonsfinansiering och förarutbildning.

Månader senare är Cartagena snabbt på väg att förvandlas till en renare, mer hållbar stad. Den har också blivit något av en internationell referens för andra städer med stora trafik- och miljöproblem.

”Transcaribe och gasbussarna från Scania har redan blivit populära bland Cartagenas medborgare som ett säkert och tillförlitligt sätt att ta sig fram i staden. Vi har sett stora förbättringar i människors livskvalitet.”

Humberto Ripoll Durango

Chef för Transcaribe transportsystem



Hybridlastbilar för tidigare leveranser

På grund av buller har många städer i Europa förbjudit leveranser i tätbefolkade områden före klockan 7 på morgonen, däribland Köpenhamn.

Men den nordiska bagerijätten Lantmännen Schulstad och den norska matvarukedjan Rema 1000 använder sig av Scantias elhybrid drivna distributionslastbil och kan på så sätt leverera i

Köpenhamns innerstad under den annars förbjudna tiden innan butikerna öppnar.

Med en tidigare start går leveranserna snabbare eftersom lastbilen hinner köra sin rutt innan morgonrusningen börjar. De nattliga leveranserna bidrar också till att minska stressen för förarna, eftersom de slipper att köra med pressat schema i tät trafik.



EFFEKTIVA FLÖDEN FÖR INDUSTRIN

Oavsett om det handlar om skog, gruvidrift, fabriker, hamnar eller byggarbetsplatser är transporter en central länk av värdekedjan inom industrin. Nyttänkande inom transportflödena kan ge påtagliga fördelar när det gäller kostnader, effektivitet och miljöpåverkan. Scanias fordon, tjänster och flödestänkande hjälper kunderna att eliminera slöseri i värdekedjan.

I många branscher fokuserar man på produktionen och underskattar betydelsen av ett jämnt flöde av insatsvaror och råmaterial. Störningar i transporterna hotar även produktionen, eftersom försenade leveranser orsakar problem i hela kedjan med förlängda produktions-tider, ökade driftkostnader och minskad lönsamhet. Dessutom kan förseningarna innebära negativa konsekvenser för miljön. Scania har utvecklat produkter och tjänster som minimerar risken för sådana störningar.

Scanias synsätt

Centralt för Scanias syn på flödena inom olika industrisektorer är att vi ser fordonen som en del av själva produktionskedjan. Tillsammans med våra kunder analyserar vi logistikflödena i deras specifika industri, från råmaterial till färdig produkt. Vi identifierar slöseri och ineffektivitet och föreslår åtgärder för att förbättra processerna och utformar en komplett lösning för hela logistikflödet. Det Scaniaägda företaget

LOTS använder sig av just detta synsätt. LOTS har arbetat med den svenska skogsindustrin och expanderar nu till Asien och Latinamerika och andra branscher. Ett annat exempel är Scania Site Optimisation, en samling verktyg som med hjälp av realtidsdata från varje fordon skapar en helhetssyn av transporterna i gruvidrift, för att upptäcka och åtgärda flaskhalsar i flödet.

Förutser kundernas behov

Med den nya lastbilsgenerationen ändrar vi sättet att sälja våra produkter. Genom en ännu djupare kunskap om våra kunders verksamheter kan Scania bättre än någonsin tidigare skraddarsy optimala lösningar. Våra produkter är anpassade för varje kunds specifika tillämpning, med totalekonomin i fokus.

Ett exempel på detta är Scanias nya XT-program för bygg- och anläggningsindustrin, med ett heltäckande utbud av

hytter och motorer. Programmet omfattar bland annat en ny tippbil anpassad för anläggnings- och gruvsegmenten. Med mer robusta komponenter är nyttolastkapaciteten 40 ton, en fjärdedel mer jämfört med tidigare produktprogram. Tillgängligheten är fem procent högre än tidigare, vilket motsvarar 5 000 extra drifttimmar. Det betyder i sin tur minskade driftkostnader under fordonets livstid och ökat andrahandsvärde vid försäljning för ägaren.

Transportörer inom industrin ingår i större processer där det är avgörande att undvika stillestånd. Därför kompletteras Scanias breda utbud av fordonsspecifikationer med tjänster som säkerställer bästa möjliga tillgänglighet, driftsäkerhet och lönsamhet. Tjänstepletten bygger på data som vi inhämtar från mer än 300 000 uppkopplade fordon och omfattar bland annat skraddarsydda reparations- och underhålls-avtal, finansiering och försäkring samt Scania Fleet Management (inklusive Trailer Control). Dessutom ingår förarutbildning och förarcoaching som anpassas för varje specifik branschs utmaningar.

Uppkopplade fordon möjliggör inte bara för Scania att skapa allt smartare tjänster, utan också att använda intelligent och säker teknik för självkörande, eller delvis självkörande, fordon inom avgränsade områden som gruvor och containerterminaler. Denna nya autonoma teknik har redan börjat användas på allmän väg i form av konvojkörande lastbilar.



Vikten av tillgänglighet

Bland dem som testade anläggningslastbilarna i Scantias XT-program fanns förare från brittiska Paul Smart Transport, ett åkeri inom anläggningsbranschen som är mån om att följa branschens snabba förändringar. Åkeriägaren Paul Smart har "2+2" på alla nya Scania-lastbilar, vilket innebär två års garanti och två års underhållsavtal inklusive den brittiska transportmyndighetens årliga test. Det gör att företaget kan planera allt underhåll i förväg till en fast kostnad. Värdet på ökad tillgänglighet kan inte överskattas.

"Driftsäkerheten, bränsleekonomin och stödet vi får från återförsäljarna gör att fordonen sällan står still."

Paul Smart,
vars fordonsflotta på 35 lastbilar nu till 100 procent består av Scaniafordon

Förarutbildning för varje tillämpning

Scantias omvittnat framgångsrika förarutbildnings- och förarcoachningsprogram har utökats från att tidigare mest varit inriktat på fjärrtrafik till att även omfatta andra tillämpningar som anläggningskörning och stadstransporter. Utbildningsinnehållet kan anpassas till kundens verksamhet och till varje enskild förare, med moment som förutseende körning, aerodynamik, bränsleförbrukning, bromsning, säkerhet, däck, komfort, hälsa och lastsäkring. Under 2017 utbildades runt 48 500 förare i syfte att förbättra bränsleeffektivitet, trafiksäkerhet och hållbarhetsaspekten och samtidigt markant minska ställtid och driftskostnader.

"Detta möjliggör långsiktiga förarutbildningsprogram som säkerställer en konsekvent och hållbar ökning av effektiviteten."

Johan Björkegren,
ansvarig för produkt- och konceptutveckling av Scantias förartjänster



Hybriddrift på alpsjön

Omställningen till hållbara lösningar är på väg även inom sjöfarten. Under början av 2017 sjösatte SGV, det största rederiet i Schweiz, passagerarfartyget MS Diamond till sin trafik på alpsjön Vierwaldstättersee. Fartygets drivlina har en 405 kW Scania 13-liters dieselmotor i kombination med en elektrisk motor. Med 20 procents lägre bränsleförbrukning är hybridlösningen en god affär för SGV, som beräknar att fartyget kommer att vara i drift mellan 2 000 och 3 000 timmar per år. Under 2018 kommer SGV att addera ytterligare ett hybridfartyg till sin flotta, då med en 16-liters Scania V8.

"Vi ser den här tekniken som rätt kurs mot framtiden."

Michel Scheurer,
Produktionschef, SGV

ELIMINERA SLÖSERI INOM LOGISTIKEN

Dagens globala tillväxt och ekonomiska utveckling ökar efterfrågan på vägtransporter. Dessutom innebär de miljömässiga och sociala konsekvenserna att kunder och konsumenter ställer allt högre krav på hållbart företagande. Allt detta sätter ytterligare press på transportörerna att klara just-in-time-leveranser och samtidigt upprätthålla vinstmarginaler.

Konkurrensen inom vägtransporter har alltid varit intensiv, men ny teknik och nya marknadsaktörer pressar nu marginalerna ännu mer för de som inte anpassar sig till en bransch i förändring. I e-handelns tidsålder förväntar sig transportköpare och deras slutkunder snabba leveranser och transportörer som vill överleva måste svara på kraven. Allt fler tar nu hjälp av digitalisering för att möta efterfrågan på leveransspårning och förutbestämda leveranstider.

Men för att försvara sina marginaler och bibehålla konkurrenskraften måste transportörerna också hantera den större frågan om vägtransporternas effekter på miljön, samhället och ekonomin. En transportör som vill överleva och blomstra måste vara effektiv, ansvarstagande och konsumentinriktad. Det är här som Scania kommer in i bilden.

Eliminera slöseri, skapa värde

I takt med transportbranschen har även Scania förändrats. Vi går mer och mer från att vara en tillverkare av tunga fordon till en

aktör i ett ekosystem inom transport och logistik.

Med vår holistiska syn på transportbranschen och vårt kunnande inom logistikflöden har vi en djup kunskap och förståelse om våra kunders verksamheter. Vi analyserar områden som bränsleförbrukning, förarnas körsätt, ledning av fordonsflottan, slöseri i leveranskedjan och skadliga utsläpp. Sedan utvecklar vi de lösningar transportörerna behöver för att vara hållbara och lönsamma.

En investering i Scantias nya lastbilsgeneration börjar det med den fysiska produkten. De nya lastbilarna ger fem procent lägre genomsnittlig bränsleförbrukning. Samtidigt kan transportörerna minska sina utsläpp med Scantias omfattande portfölj av lösningar för alternativa bränslen. Men förarens skicklighet har också stor betydelse. Scania erbjuder utbildning och coaching där förar en lär sig körtekniker som förbättrar bränsleeffektiviteten och vägsäkerheten samt minskar belastningen på miljön. Samtidigt minskar driftkostnad-

erna och fordonets ställtid påtagligt. Maximalt fordonsutnyttjande är också en av grundtankarna med Scantias Maintenance with Flexible Plans som bygger på att fordonen får det underhåll de behöver och inte mer.

Med uppkopplade fordon som grund utvecklar Scania mjukvarusystem för såväl åkerier som förare. Ett exempel är Scania One, en digital marknadsplats för åtkomst, köp och administration av Scantias uppkopplade tjänster från en enda plattform. Med Trailer Control-funktionen kan transportörer integrera information som aktuell temperatur i en kyltransport med spårningsmöjligheterna i Scantias fleet management-system. Uppkopplade fordon kan också hjälpa till att lösa en av dagens största utmaningar för transportbranschen – att öka fyllnadsgraden. Den genomsnittliga fyllnadsgraden för lastbilar i Europa är i dag bara 50-60 procent, vilket innebär många onödiga transporter som negativt påverkar miljön och kundernas lönsamhet.



Åbo föregångare med lastbil för flytande biogas

Finlands tredje största stad Åbo tar nu en lastbil för flytande biogas (LBG) i drift för sin avfallshantering. Åbo deltar i EU-initiativet Civitas, ett nätverk av städer som ska verka för renare och bättre transporter i Europa.

Ett av Civitas-projekten går ut på att undersöka fördelarna med ökat användande av biogas. I Åbo kör den finska gasleverantören Gasum en Scania G 340 dragbil som drivs på flytande biogas för att utvärdera biogas som bränsle för tunga transportfordon.

Åbo har som mål att bli fossilfritt till år 2040.

”Vi har ett uttalat mål att främja transporter med låga utsläpp.”

Aleksi Randell
Åbos stadsdirektör

Samarbeten med industripartner

Scanias breda expertis inom logistik kommer även våra kunder – och deras kunder – till del. Ett exempel är samarbetet med HAVI Logistics, en ledande tjänsteleverantör till den europeiska livsmedelsbranschen. De närmaste fem åren kommer HAVI att använda lastbilar och tjänster från Scania för transporter till och från McDonald’s-restauranger i flera europeiska länder. Partnerskapet innebär att HAVI byter ut omkring 70 procent av hela sin fordonssflotta till Scaniafordon ur den nya generationen, med alternativa bränslen som gas eller hybriddrift. Genom att använda olika teknik för olika regionala driftförhållanden, samt pris och tillgänglighet på olika bränslen, ska koldioxidutsläppen minska på ett kostnadsneutralt sätt.



Dessutom övervakas koldioxidutsläppen i realtid, i ett system som tar fordonsuppkoppling till en ny nivå.

Utöver att leverera varor till restaurangerna kommer lastbilarna att samla in avfall för återvinning för att ytterligare minska miljöpåverkan. Koldioxidneutralitet är inte bara en avlägsen dröm.

Scanias syn är att den gemensamma nämnaren för framgångsrika koncept som detta är man tar ett helhetsgrepp, samt att alla intressenter deltar i samarbetet – utöver Scania självt även transportköparen, transportörerna och bränsle- och infrastrukturleverantörerna.

Längre kombinationer och CNG minskar koldioxidutsläppen

Škoda har börjat köra fyra Scania-lastbilar på komprimerad naturgas (CNG) vid sin huvudfabrik i Mladá Boleslav i Tjeckien. Biltillverkaren kommer också att använda 25-meters dragbilskombinationer för att minska koldioxidutsläppen, efter att de tjeckiska myndigheterna har gett tillstånd till utvalda företag att köra längre fordonskombinationer på vissa sträckor.

De längre kombinationerna kan ta 50 procent mer last än normalt och kommer att användas på utvalda rutter för godstransporter till och från underleverantörer. Škoda minskar därmed antalet transporter per vecka på den 292 kilometer långa sträckan mellan Mladá Boleslav och Rokycany från 53 till 35, vilket motsvarar 250 000 kilometer per år.

”Som en del i vårt sociala ansvarstagande satsar vi på utveckling av miljövänligare logistiklösningar. De CNG-drivna lastbilarna är ytterligare ett steg på vägen mot att bli ett hållbart företag.”

Michael Oeljeklaus
Styrelseledamot i Škoda med ansvar för produktion och logistik

INNOVATION OCH PARTNERSKAP

Innovation för Scania innebär att vi tar vara på all talang och kompetens inom vår egen organisation samt att vi ingår strategiska samarbeten med den akademiska världen, branscher, kunder, myndigheter och städer. Innovation och partnerskap tar sig många uttryck, men vårt mål är alltid detsamma – att utveckla lösningar som skapar nytta för våra kunder och för samhället i stort.

Innovationerna som skapas inom vår forskning och utveckling syftar till att hjälpa transportörer att uppnå lönsamhet på ett sätt som är hållbart för samhället. Våra kunders behov är alltid utgångspunkten när vi utvecklar och inför ny teknik.

Förra året var ännu en intensiv period för Scania 3 800 anställda inom forskning och utveckling, med fortsatta lanseringar av den nya lastbilsgenerationen, nya tester av teknik för elektrifiering och självkörande fordon, liksom ytterligare framsteg inom uppkoppling, alternativa bränslen, bussar, motorer och optimerade transportlösningar. Under 2017 investerade Scania 7,5 miljarder SEK i forskning och utveckling – en hög nivå som speglar den fortsatta lanseringen av nya lastbilar samt utökade satsningar på ny teknik såsom elektrifiering, uppkoppling och självkörande fordon.

Fokusområden inom FoU

Det finns ingen enskild lösning som möjliggör omställningen till ett hållbart transportsystem. Scania arbetar därför med en bred portfölj av olika lösningar. Vi fokuserar våra prioriteringar och investeringar inom dessa nyckelområden:

Uppkoppling

Scania investerar kraftfullt i uppkopplade fordon. Det ger oss tillgång till stora mängder värdefull information i realtid, vilket gör att vi kan skräddarsy tjänster som svarar mot varje kunds specifika behov. Den insamlade datan ger oss bättre förståelse för varje förarens körteknik och hur vi kan hjälpa dem att sänka bränsleförbrukningen, medan tjänster som Scania Maintenance with Flexible Plans gör att



fordonen bara kallas in till verkstaden när driftdata visar att det behövs. Uppkoppling skapar enorma affärsmöjligheter och har även stor inverkan på vårt forsknings- och utvecklingsarbete.

Autonoma transportlösningar

Arbetet med automation omfattar bland annat självkörande fordon som tolkar avancerade kommandon från ledningscentraler, liksom konvojkörning, virtuellt förarstöd och smarta sensorer som underlättar körningen av bussar och lastbilar i tät trafik. Men Scania arbetar

inte bara med själva fordonen. Vi fokuserar även på att alla delar i systemet ska fungera som en helhet och på så sätt samverka i en autonom logistikkedja som effektiviserar transportflödena.

Elektrifiering

Scania s pågående utveckling och demonstrationer av fordon med hybrid- och helelektriska drivlinor visar att tekniken är mogen för en kommersiell fas som ger förutsättningar för betydligt renare transporter.

Förbränningsmotorteknik

Scania utvecklar förbränningsmotorer som gör att åkerier och bussföretag kan minska sina koldioxidutsläpp, sänka bränsleförbrukningen och förbättra avgasreningen. I den pågående omställningen till ett fossilfritt samhälle finns behov av ännu mer energieffektiva förbränningsmotorer, liksom av motorer som kan köras på gas och andra biobränslen, särskilt för lastbilar och bussar i fjärrtrafik.

Koncernsynergier

Utmaningen i att utveckla koldioxideffektiva transportlösningar är omfattande och har en mängd olika möjliga lösningar. Genom att dela kunskap, erfarenheter och produktion har vi en stor potential att nå högre kostnadseffektivitet.

Som del av Volkswagen Truck & Bus samarbetar Scania, MAN och Volkswagen Caminhões e Ônibus nära ihop. Ett viktig

steg här är konceptet "lead engineering" som sätter tydliga riktlinjer för gruppens gemensamma utvecklingsaktiviteter. 2017 utsågs Scania av Volkswagen Truck & Bus till att ansvara för utvecklingen av en elektrisk drivlina till hela gruppens framtida distributionslastbilar och stadsbussar. Scania leder även koncernens arbete med 13-litersmotorn, system för avgasefterbehandling, ljuddämpare och nya styrsystem för motor och växellåda.

Koncernsynergier bidrar till Scantias forsknings- och utvecklingsarbete genom ökad innovationskraft och förbättrad energi- och kostnadseffektivitet, något som stärker våra möjligheter att utveckla lösningar som skapar värde för våra kunder. Samtidigt skapas möjligheter för betydligt snabbare marknadsintroduktioner.

Lösningar för ökad trafiksäkerhet



Världshälsoorganisationen, WHO, uppskattar att 1,25 miljoner människor årligen dör i trafikolyckor runtom i världen. FN:s hållbarhetsmål anger att antalet ska halveras till år 2030, medan Sverige har en nollvision för dödsfall och allvarliga skador i trafiken.

Scania tar sig an säkerhetsaspekten av hållbarhetsmålen med en mängd säkerhetssystem i fordonen liksom med tjänster som hjälper föraren att köra säkrare och förebygga olyckor, till exempel automatisk nödbroms, filbytesvarnare, elektroniskt stabilitetssystem och alkolås, samt

förarutbildning och förarcoaching. Med den nya lastbilsgenerationen blev vi första lastbilstillverkare att introducera sidmonterade krockgardiner som skyddar de åkande vid vältning, vilket kraftigt minskar risken för skador och dödsfall.

Men Scania utvecklar inte bara säkerheten för förare och passagerare. Vi fokuserar också på säkerheten för dem som vistas utanför och kring fordonen. Scania har länge använt exempelvis kamerasystem för att öka säkerheten i miljöer där fotgängare, personbilar och transportfordon ska samsas om utrymmet. De nya P- och L-seriehytterna kan nu utrustas med Scania City Safe Window – ett fönster i nederkant av passagerardörren som hjälper föraren att upptäcka fotgängare och cyklister. Det är en innovativ och praktisk lösning på ett av de största stressmomenten för förare i stadstrafik.

Digitaliseringen öppnar för smartare och säkrare transporter av både gods och människor. Tekniken bäddar för mer effektiva transporter, automatisk fartbegränsning, minskade utsläpp av växthusgaser, förbättrad luftkvalitet, minskat buller och ökad trafiksäkerhet. Ett exempel är "geofencing" som kan användas för att skapa virtuella gränser

och minska ett fordonets hastighet eller till och med stanna fordonet i ett fördefinierat geografiskt område. Tekniken gör det också möjligt att begränsa olika fordonets tillgång till vissa vägar, zoner eller terminaler, och att programmera en hybridlastbil att växla över till tystgående eldrift när den kör in i ett innerstadsområde. En annan användning för fjärrstyrning är möjligheten att slå av tändningen på fordon som används vid till exempel ett rån, eller om en lastbil kapas i syftet att skada.

Bakom Scantias produkter och tjänster ligger många år av forskning, konstruktionsarbete och tester för att säkerställa säkerheten i verklig drift. Vår forskning fokuserar också på att förstå hur förare reagerar bakom ratten. Genom vårt engagemang i det europeiska forskningsprojektet ADAS & ME analyserar vi beteendet hos testförare av autonoma fordon för att förstå hur och när de kan vila. Projektet tittar också på utveckling av algoritmer för att upptäcka känslolägen som positiv, arg, rädd och neutral. Vi använder också data från analyserna för att utveckla befintliga algoritmer som upptäcker trötthet hos föraren.

Källor: Världshälsoorganisationen (uppskattning från år 2015), FN:s Globala mål för hållbar utveckling och initiativet Vision Zero.

Så leder vi omställningen



I världens första elvägsprojekt i sitt slag kör två eldrivna Scania lastbilar på allmän väg med konduktiv teknik utvecklad av Siemens.

Partnerskap i många former

Partnerskap går hand i hand med innovation i Scantias ambition att leda omställningen till hållbara transporter. Partnerskap ökar Scantias förmåga att vara snabbriktigt. Samtidigt ger det oss möjligheter att påverka framtiden. Tack vare samarbeten med en mängd olika organisationer håller vi närkontakt med det framväxande ekosystemet för hållbara transporter.

Tillsammans med partner från offentlig och privat sektor arbetar vi integrerat för att hitta den enklaste och snabbaste vägen till ett hållbart transportsystem. Detta är syftet med alla våra samarbeten, även om förutsättningarna kan skilja sig i varje projekt. Vi har delat in partnerskapen i fyra olika områden: Nyttänkande inom transporter, Specifika omställningsområden, Genomgripande innovationer och Branschsamarbeten, och vi ser tydligt att de korsbefruktar varandra och bidrar med ny kunskap till företaget.

Nyttänkande inom transporter

Samarbeten ökar vår förmåga att skapa ett effektivare ramverk för hållbara transporter, till exempel flerparsamarbeten som är inriktade på hållbar stadsplanering och infrastrukturutveckling. Exempel:

- ITRL (Integrated Transport Research Lab) är ett gemensamt initiativ av Scania, Ericsson och KTH (Kungliga Tekniska högskolan). Det kombinerar forskning och demonstrationer med ett systemtänkande för ny infrastruktur, fordonskoncept, affärsmodeller och policyer.
- I projektet ABC 2.0 (Activity Based City) samarbetar Scania, byggföretaget Skanska, konsultföretaget WSP och tågoperatören MTR för en socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbar stadsutveckling där människan står i centrum och digitaliseringen får stor betydelse.

Specifika omställningsområden

Vissa riktade insatser möjliggör utveckling av en specifik del av transportsystemet, exempelvis:

- I världens första elvägsprojekt i sitt slag kör två eldrivna Scania lastbilar utanför Gävle sedan snart två år tillbaka. Projektet är det första på allmän väg med konduktiv teknik. Scania och Siemens planerar ett liknande projekt i Tyskland och ett nytt samarbete mellan Sverige och Tyskland har etablerats, inriktat på innovation för en hållbar framtid.
- Scantias samarbete med Ericsson kring 5G-kommunikation inom transporter är ett annat exempel på partnerskap som driver på nödvändiga, omvälvande förändringar.



Scania inleder sitt första fältprov med batteridrivna bussar på en 14-kilometer lång busslinje i Östersund, i samarbete med lokala myndigheter, Jämtkraft och bussoperatören Nettbuss.

Genomgripande innovationer

Partnerskap och samarbeten kring specifika teknik- eller affärsinnovationer, exempelvis:

- Tillsammans med Norges största dagligvarudistributör Asko kommer Scania att börja testa lastbilar med elektrisk drivlina, där elenergin alstras ur vätgas i bränsleceller ombord på fordonet. Vätgasen produceras lokalt med hjälp av solceller.
- Scania inleder företagets första fältprov med batteridrivna bussar i Östersund. Två laddstationer planeras till de sex bussar som ska köra en 14 kilometer lång huvudlinje. Med 10 minuters laddtid kan bussarna gå med 15-minutersintervall, totalt 100 resor per dag. Försöken genomförs i samarbete med myndigheter, energileverantören Jämtkraft och bussoperatören Nettbuss.
- Scania och det finska åkeriet Ahola har startat ett samarbete kring automation och ny teknik för förarstöd där delvis självkörande fordon körs i konvoj. Ahola kommer att använda Scania-lastbilar i allmän trafik på finska motorvägar för att testa tekniken med en bemannad ledarlastbil och tre eller fler uppkopplade, obemannade fordon i en konvoj bakom. Projektet är ytterligare ett steg i riktningen mot att göra delvis självkörande fordon kommersiellt gångbara.



Det finska åkeriet Ahola ska använda Scania-lastbilar i allmän trafik för att testa halvautomatisk konvojkörning med tre eller fler uppkopplade lastbilar.

Branschsamarbeten

Utveckling av helhetslösningar där innovationer fintrimmas och optimeras i verklig drift. Exempel:

- Under 2017 inledde Scania och den globala logistikleverantören HAVI ett samarbete kring hållbara transport- och logistiklösningar. I projektet används Scantias nya generation lastbilar och lösningar för att utföra transporter till och från McDonald's-restauranger i flera europeiska länder. Den beräknade minskningen av koldioxidutsläppen är mellan 15 till 40 procent per körd kilometer.
- 2017 gick Scania med i initiativet Global Industry Partnership som ska förse 20 storstäder i Afrika, Asien, Latinamerika och Australien med moderna sotfria bussar. Initiativet leds av ICCT (International Council on Clean Transportation) och FN:s miljöprogram UNEP, i samarbete med stadsnätverket C40 Cities Climate Leadership Group och Centro Mario Molina i Chile.
- I initiativet Etha samarbetar Scania med etanolleverantören Lantmännen Agroetanol för att förse Arla med ett klimatsmart distributionssystem som minskar koldioxidutsläppen med omkring 11,5 ton per lastbil och år.

- Scania och Northvolt har tecknat avtal om att utveckla och kommersialisera battericellsteknik för tunga fordon. Fordonselektrifieringen går snabbt och utgör en effektiv väg mot mer hållbara transporter. För tunga lastbilar och bussar krävs fortsatt utveckling av laddinfrastrukturen och battericellerna för att åstadkomma ett brett kommersiellt genombrott. Battericellerna behöver bli mer hållbara, robusta och ekonomiskt konkurrenskraftiga. Scania och Northvolt är tekniskt ledande inom sina respektive branscher och kommer att skapa gemensamma expertteam som ska arbeta vid Northvolts planerade utvecklingsanläggningar. Produktionen av battericeller är energikrävande och Sverige erbjuder stabil tillgång till kostnadseffektiv grön el, vilket gör landet väl lämpat för storskalig tillverkning.

MEDARBETARNA NYCKELN I OMSTÄLLNINGEN

Scanias medarbetare är nyckeln till vår fortsatta framgång. Med utgångspunkten att förändring börjar inifrån fokuserar vi på medarbetarnas kompetens, engagemang och välbefinnande.

De omvälvande trender som förändrar transportbranschen gör att vi kontinuerligt behöver lära oss ny teknik och omvärdera vårt kunnande. För att möta framtida krav och säkerställa effektiv affärsutveckling måste vi vara både agila och flexibla för att hantera omställningen som också inkluderar kompetenser.

Ett affärsdrivet fokus

För att Scania ska lyckas behålla och attrahera rätt medarbetare på förändringsresan fokuserar vi på att skapa en inkluderande kultur präglad av mångfald. I nära dialog med våra arbetstagarrepresentanter tar vi tillvara kraften hos våra kompetenta medarbetare samtidigt som vi etablerar strategiska partnerskap, organisationsstrukturer och modeller för beslutsfattande som stöttar Scanias affärsstrategi.

Rätt personer med rätt kompetenser

Scanias mål är att vara den bästa arbetsgivaren med de bästa medarbetarna – som har den nödvändiga kompetensen för att driva omställningen till hållbara transporter. Vi behöver veta vilken kompetens som krävs i dag, 2025 och i framtiden. Vår metod är att bryta ner affärsmålen till roller och kunskaper och utvärdera var vi behöver ny kompetens, vidareutbilda befintlig

personalstyrka eller ingå strategiska samarbeten med ledande lärosäten.

Vi vet att det finns en enorm reserv av potentiellt underutnyttjad talang inom Scania. Vi har utvecklat en strategi för att ta vara på medarbetarnas olika kunskaper och perspektiv. Vi kallar detta Skill Capture. Genom programmet säkerställer vi mångfalden och en inkluderande företagskultur. För att kunna förstå våra kunders behov behöver våra medarbetare spegla samhället när det gäller etnicitet, kön, religion och fysiska förutsättningar. Vi måste också öka mångfalden av idéer och synsätt.

Skill Capture inleddes 2015 med chefsseminarier för att hitta arbetssätt som stöttar våra medarbetare att prestera på topp, i en miljö där alla känner sig uppskattade och respekterade. Seminarierna har lett till åtgärder för att sprida de bästa arbetssätten och nödvändiga förbättringar. Under 2018 tar vi nästa steg. Då involverar vi alla våra runt 49 300 anställda för samtal inom deras arbetsgrupper. På så sätt tar vi tillvara deras samlade kompetens för att ytterligare utveckla Scanias mångfald och inkludering.

Trygga, friska och motiverade

En trygg och hälsosam arbetsplats med balans mellan jobb och fritid är en prioritet för Scania. Ett av verktygen här är vår

SHE-standard (Safety, Health and Environment – säkerhet, hälsa och arbetsmiljö) som utgår från kärnvärdet Respekt för individen. Frisknärvaron på Scania är 96,2 procent visar hur högt vi prioriterar hälsofrågor. Vi vet att när de anställda känner sig inkluderade och trygga, engagerar de sig till sin fulla potential.

Vår höga interna personalomsättning, 5,3 procent, visar på vårt engagemang för att utveckla medarbetarna, liksom deras vilja att utvecklas och se möjligheterna med den globala rörligheten inom företaget. Mer än 378 anställda från 30 länder arbetar på internationella uppdrag i 48 länder. Tack vare att Scania är en del av Volkswagen Truck & Bus får de anställda ytterligare möjligheter till utbyte och rörlighet. Detta ger oss en bredare rekryteringsbas för att hitta relevant kompetens.

Skräddarsydd utbildning

Scania Academy erbjuder skräddarsydda utbildningsprogram för våra egna medarbetare och anställda i återförsäljarnätverket via digitala och fysiska klassrum. Scania arbetar också nära utbildningssektorn för att säkerställa ett inflöde av skickliga medarbetare genom initiativ som Scania Engineer Programme, the Scania Global Champion Trainee Programme och Scania Industrial Doctorate Programme.

Varje år genomför Scania en medarbetarundersökning. Glädjande nog bekräftar resultaten att de anställda anser att Scania är en attraktiv arbetsgivare med ett öppet företagsklimat.



Digital resetjänst förenklar pendlingen till Scania

I början av 2018 lanserar Scania Sustainable City Solutions den digitala appen Mobility as a Service som ska effektivisera de anställdas resor till och från jobbet och inom Scanias anläggningar i Södertälje.

Tjänsten möter en av de största utmaningarna för anställda över hela världen – effektivt resande till och från jobbet. Trängsel i trafiken och brist på parkeringsplatser förlänger restiden, minskar den produktiva arbetstiden och ökar koldioxidutsläppen.

Mobility as a Service-tjänsten underlättar för pendlarna att i stället för personbil kombinera kollektiva färdmedel och olika privata transporter med hjälp av en app där användaren kan planera och utföra sin resa.

”Vi ser en trend bland stora företag att skapa egna transportsystem eftersom de befintliga inte är bra nog. Det här är också en affärsmöjlighet för Scania.”

Johan Palmqvist,
Head of Business Development,
Scania Sustainable City Solutions

Målet med den integrerade appen är att koppla samman kollektivtrafiken med Scanias egna transporttjänst mellan anläggningarna i Södertälje.

– I projektet använder vi en app som kopplar ihop Scanias egna pendlarbusslinjer mellan Stockholm och Södertälje, minibussarna som kör inom Scanias områden, interntaxin, elcyklarna och förhoppningsvis även kollektivtrafiken, för att göra det enkelt för anställda att ta sig till och från jobbet och att förflytta sig inom företaget effektivare, säger Camilla Lood, Head of Product Management, Scania Sustainable City Solutions.



Framtidens hyttfabrik

Med den nya hyttfabriken i Oskarshamn har Scania tagit ett stort kliv in i framtiden. Fokus ligger på automation och bästa möjliga arbetsmiljö och på att utveckla medarbetarnas kompetens i vår resa mot hållbara transporter.

Scania har producerat lastbilshytter vid fabriken i Oskarshamn sedan 1946. I dag är den världens modernaste hyttfabrik. 285 ljusgrå robotar svingar sig och dansar runt i det 35 000 kvadratmeter stora produktionsområdet. Det liknar mest en enorm, futuristisk balettforeställning.

”En av de största positiva förändringarna är arbetsmiljön. Tack vare robotarna slipper vi många av de tidigare tunga, mindre ergonomiska arbetsmomenten.”

Johan Persson,
verkstadschef vid Scanias hyttfabrik

Förändringarna i Oskarshamn ingår i Scanias genomgripande utveckling av kompetensbasen som ska säkerställa att företaget har rätt personer och färdigheter för att vara en leverantör av framtidens hållbara transportlösningar.

Scanias kärnvärde Respekt för individen innebar att förändringarna genomfördes metodiskt, bland annat genom ett skräddarsytt program med både teoretisk och praktisk vidareutbildning för de anställda vid den traditionella sammansättningslinan.

– Vi såg till att alla medarbetare fick veta vilka förändringar som skulle ske, så att de kunde förbereda sig mentalt.

Nu, fyra år efter att utbildningen startades, säger Johan Persson att hela övergången har gått mycket bra.

– Många anställda har tagit chansen att utvecklas, vilket har gjort att de vuxit som människor och blivit mer engagerade.

En av de första att anmäla sig till utbildningsprogrammet var Joakim Allard, som tidigare var punktsvetsare men numera arbetar med underhåll av robotar i den nya hyttfabriken.

– Jag har höjt min kompetens vilket känns väldigt bra. Jag vill också framhäva framtidensandan vi känner här. Det är verkligen kul att jobba i den här moderna miljön, säger han.

Eftersom Scania fortfarande producerar modeller från det tidigare lastbilsprogrammet för vissa marknader är den äldre hyttfabriken i Oskarshamn i full drift. Men avsikten är att successivt flytta över de anställda till den nya produktionen på ett smidigt sätt.

– Vi arbetar med en tydlig och väldefinierad utvecklingsplan för varje person, säger Johan Persson. På så sätt får alla medarbetare möjlighet att påverka sin karriärutveckling.

HÅLLBARA TRANSPORTER

BIDRAR TILL FN:S GLOBALA MÅL

Världen har enats om 17 globala mål för hållbar utveckling för alla människor och alla samhällssektorer. Scania bidrar till att uppfylla målen genom att omsätta dem i hållbara affärslösningar.

På Scania ser vi FN:s Agenda 2030 som ett gemensamt åtagande som kräver samarbete mellan regeringar, företag och samhället i stort. Vi stödjer de 17 målen fullt ut och anser att de har potential att omvälvande förändra såväl samhällen som företag.

Den snabba utvecklingen inom transportsektorn kommer att ha avgörande betydelse för många av de 17 målen. Ett välfungerande transportsektorn utgör

grunden för en hållbar ekonomisk utveckling, och ett effektivt flöde av gods och människor kan bidra till en positiv samhällsutveckling genom till exempel tillförlitlig livsmedelsförsörjning, utbildningsmöjligheter, minskad fattigdom och inkluderande tillväxt.

Samtidigt förknippas dagens transporter med negativa effekter såsom koldioxidutsläpp, luftföroreningar, trängsel och

trafikolyckor. Ett hållbart transportsystem är avgörande för kampen mot klimatförändringarna och dess konsekvenser, liksom för en framtida hållbarhet för städer och samhällen.

Scania är fast beslutet att göra vår del för att uppfylla Agenda 2030. När vi utvärderar våra möjligheter till påverkan och tillväxt ser vi tydliga beröringspunkter mellan våra strategier och FN:s mål 8, 9, 11, 13 och 17.



Städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara

Välplanerade och välfungerande transportsystem kopplar samman regioner och människor och säkerställer tillgången till varor och tjänster. Lättillgänglig och kostnadseffektiv kollektiv- och godstrafik öppnar för utveckling och nya möjligheter.

Den igenkorkade trafiken i staden Jakarta med 10 miljoner invånare anses ofta vara en av de värsta i världen. Att övertyga fler resenärer att ta bussen är avgörande och det är också myndigheternas uttalade mål. Sedan 2004 har staden stegvis byggt ut sitt BRT-system (Bus Rapid Transit, bus-system) Transjakarta, som nu omfattar 12 trafikkorridorer och som varje dag transporterar omkring 350 000 passagerare. År 2015 inledde Scania leveranserna av mer än 100 Euro 6-gasbussar till Jakarta. Scaniabussarna trafikerar den prestigefyllda korridor nummer 1 i innerstaden och har blivit mycket populära bland passagerarna.





9 HÅLLBAR INDUSTRI, INNOVATIONER OCH INFRASTRUKTUR

Bygga upp en motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering och främja innovation

Merparten av transportbranschens forsknings- och utvecklingsinvesteringar går i dag till innovation inom ren och hållbar teknik. Med sin tyngd kan branschen snabba på införandet av innovationer såsom intelligenta transportsystem (ITS) och "clean tech".

I ett elvägsprojekt utanför Gävle kör två eldrivna Scania lastbilar sedan snart två år. Projektet utnyttjar konduktiv teknik från Siemens och är världens första av sitt slag på allmän väg. Resultaten imponerar – effektiviteten är dubbelt så hög med eHighway som med förbränningsmotorer. Energiförbrukningen halveras och de lokala luftföroreningarna minskar kraftigt.

En viktig milstolpe för elvägsprojektet under 2017 var när Tysklands förbundskansler Angela Merkel mötte Sveriges statsminister Stefan Löfven för att tillkännage ett nytt partnerskap mellan Sverige och Tyskland inriktat på innovation och samarbete för en hållbar framtid. Scania arbetar också tillsammans med Siemens med ett liknande elmotorvägsprojekt i Tyskland, med elledningar för elektrifierade godstransporter längs en 10 kilometer lång sträcka på autobahn.



13 BEKÄMPA KLIMATFÖRÄNDRINGEN

Vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och dess konsekvenser

Klimatförändringen är ett av de största hoten mot vår planet. Att förändra vår energianvändning är centralt för att möta mål 13.

Scania arbetar intensivt med att minimera utsläppen av växthusgaser i våra produkters hela livscykel och inom vår verksamhet. Vår långsiktiga vision är att vår verksamhet ska vara klimatneutral. För att möta målen i Parisavtalet behöver världen halvera sina utsläpp varje årtionde. Därför satte Scania under 2017 ett nytt mål om att halvera koldioxidutsläppen i hela vår verksamhet mellan 2015 och 2025. För att uppnå detta fokuserar vi på tre områden: eliminera slöseri genom optimering av produktionsprocesserna, specifika aktiviteter som förbättrar vår energieffektivitet, och till sist att ställa om till förnybar energi. En viktig milstolpe är vårt mål att all den el som vi köper in ska vara fossilfri till 2020.



17 GENOMFÖRANDE OCH GLOBALT PARTNERSKAP

Stärka genomförandemedlen och återvitalisera det globala partnerskapet för hållbar utveckling

Partnerskap där flera intressenter deltar och delar kunskap, expertis, teknik och resurser är avgörande för att vi ska lyckas uppfylla de globala hållbarhetsmålen.

2017 gick Scania med i initiativet Global Industry Partnership som ska förse 20 storstäder i Afrika, Asien, Latinamerika och Australien med moderna sotfria bussar. Initiativet leds av ICCT (International Council on Clean Transportation) och FN:s miljöprogram UNEP, i samarbete med stadsnätverket C40 Cities Climate Leadership Group och Centro Mario Molina i Chile.



8 ANSTÄNDIGA ARBETSVILLKOR OCH EKONOMISK TILLVÄXT

Verka för en inkluderande och långsiktigt hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla

Transporter ger förutsättningar för global produktivitetsoökning, jobbskapande och ekonomisk tillväxt. Men att upprätthålla anständiga arbetsvillkor i hela värdekedjan förblir en utmaning.

Som globalt företag verkar Scania för att främja ansvarsfullt företagande. För att ytterligare stärka vårt bidrag till fler arbetstillfällen och anständiga arbetsvillkor fördjupar vi våra samarbeten och dialoger med våra arbetstagarrepresentanter världen över.

Som en stor transportköpare behöver vi också agera ansvarsfullt och se till att transportererna i vår värdekedja utförs på ett socialt och etiskt tillfredsställande sätt. Scantias logistikavdelning jobbar efter en hög etisk standard och ställer hårda sociala krav på våra transportflöden.

Vi stödjer också samarbetet Global Deal, där även regeringar och relevanta organisationer ingår som partner.

HÅLLBARHET I HELA VÄRDEKEDJAN

Scanias kärnvärden och starka fokus på ständiga förbättringar är centralt för hur vi bedriver vår verksamhet. Vi strävar efter att verka ansvarsfullt och hållbart genom att ständigt ställa så höga sociala, miljömässiga och etiska krav som möjligt i alla delar av verksamheten och i vår värdekedja.

Med runt 49 300 anställda världen över, och kunder på mer än 100 marknader, påverkar Scania samhället både direkt och indirekt. För att fortsätta vara framgångsrika är det nödvändigt att vi bedriver verksamheten på ett ansvarsfullt sätt. Därför siktar vi mot hållbarhet i alla steg i våra processer, från vår leverantörskedja till vårt produktionssystem, i försäljningsrutinerna, kundrelationerna och i slutfasen av våra produkters livscykel. Scania har identifierat sex områden för ansvarsfullt företagande: läs mer på sidan 35.

Våra kärnvärden och ledarskapsprinciper, vår lean-inspirerade filosofi om ständiga förbättringar och vårt modulsystem – alla dessa påverkar hur vi bedriver vår verksamhet. Scania har åtagit sig att följa de 10 principerna i FN:s initiativ Global Compact som nu kompletterats av Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen.

Genom att ställa höga krav på vår egen verksamhet och vår egen värdekedja stärker Scania möjligheten att ta ledningen i transportbranschens omställning till en hållbar framtid. Vi samlar också på oss kunskap och förmågor som vi har nytta av i utvecklingen av produkter och tjänster med målet att fortsätta göra våra kunder framgångsrika.

Forskning och utveckling

Med investeringar på 7,5 miljarder SEK i forskning och utveckling skapar Scania värde för kunderna genom att möta deras krav på ökad tillgänglighet och effektivitet, och för samhället genom att bidra till ett säkert och effektivt transportsystem. För att kunna ta ansvar för hela värdekedjan behöver vi ha kunskap om den påverkan som uppstår från de material som ingår i våra produkter. Scania har under 2017 intensifierat arbetet med att kartlägga och förstå den miljömässiga och sociala påverkan av materialen i våra produkter. Målet är att vi ska kunna fatta väl underbyggda beslut som minimerar negativ påverkan. Mineraler och metaller är i fokus.

Logistik

Scanias egen globala logistikprocess är enorm. Inkommande materialflöden grenar ut sig över hela världen. Varje dag tar vi emot mer än 25 000 pallar från drygt 1 000 leverantörer i Europa, Asien och Amerika. Och varje dag levererar vi ett stort antal lastbilar, bussar, motorer, reservdelar och komponenter till Scaniakunder i mer än 100 länder. Läs mer om Scanias logistikverksamhet på sidan 34.

Forskning och utveckling

Inköp

Logistik

Inköp

När marknaden blir allt mer transparent måste vi ställa samma höga krav på våra leverantörer som på oss själva. Med mer än 1 000 direkta och 10 000 indirekta leverantörer är det utmanande, men samtidigt avgörande, att ha kontroll på de hållbarhetsrisker som uppstår i värdekedjan. Hållbarhet är ett av kriterierna vid Scanias inköpsbeslut tillsammans med teknik, kvalitet, leverans och kostnad, och de miljömässiga, etiska och sociala kraven anges i vår standard Sustainability in the Supply Chain. Med detta som utgångspunkt väljer vi leverantörer i den globala leverantörskedjan som upprätthåller bra arbetsvillkor, vilket i sin tur gynnar oss genom högre leverans kvalitet och produktivitet, samtidigt som det minimerar våra produkters negativa påverkan över livscykeln. Genom proaktiva arbetssätt gentemot våra leverantörer och genom att samarbeta inom olika branschinitiativ driver vi utvecklingen i hela värdekedjan i en positiv riktning. På så sätt minimerar vi miljörisker och risker som har med mänskliga rättigheter att göra.

Utbildning för ökad hållbarhet

Utbildning inom hållbarhet är högt prioriterat för Scania. Vi utbildar därför inte bara inom företaget, utan hjälper även våra leverantörer att integrera hållbarhet i deras verksamhet. Varje år håller Scania leverantörsutbildningar i flera länder. I december 2017 anordnade Scania för första gången en leverantörsdag med hållbarhetsfokus där mer än 140 företrädare från 80 av Scanias största leverantörer samlades i Sverige för en dag fylld av utbildning och diskussioner om hållbarhet i leverantörskedjan. Deltagarna uppmuntrades att berätta om sina utmaningar och samarbeta med såväl Scania som med andra deltagare för att hitta möjliga lösningar.

Produktion

Med en produktion på över 400 fordon per dag och runt 18 000 personer anställda i våra produktionsanläggningar över hela världen krävs tydliga och säkra rutiner om vi ska nå våra ambitiösa miljömål och sociala mål. Här bidrar Scantias produktionssystem med dess starka fokus på ständiga förbättringar till att eliminera slöseri, öka resurseffektiviteten och optimera produktionsflödet, och därigenom minska vår miljöpåverkan. Vårt fokus på säkerhet, hälsa och miljö (SHE-standarden) hjälper oss att mäta framstegen och ger tydliga riktlinjer för alla som arbetar i våra produktionsanläggningar.



Solenergi driver produktionen i Zwolle

Sommaren 2017 påbörjade Scania installationen av Nederländernas största soltak på produktionsanläggningen i Zwolle. Det är det senaste steget mot att enbart använda förnybar energi i produktionen. Taket har 22 000 solpaneler med en total energikapacitet på sex megawatt och är ett av flera initiativ, tillsammans med bland annat vindkraft, som Scania har vidtagit på resan mot en koldioxidneutral produktion.

Drift

Den största miljöpåverkan från Scantias produkter sett till hela livscykeln uppstår vid dess användning. Resultatet blir både lokala och globala utsläpp. Från vår nya lastbilsgeneration som har 5 procents lägre genomsnittlig bränsleförbrukning än tidigare, till vårt breda utbud av tjänster för förbättrad effektivitet och produktivitet, stöttar Scania kunderna att minska miljöpåverkan från deras verksamhet.

Återvinning

Scantias mål är att kontinuerligt minska mängden icke återvinningsbara komponenter och att tillhandahålla riktlinjer för återvinning och demontering i samarbete med andra aktörer, för att minimera våra produkters miljöpåverkan under deras livscykel. Scantias lastbilar är kommersiellt återvinningsbara till 95 procent eftersom de huvudsakligen är tillverkade av höggradigt återvinningsbara material som gjutjärn och stål. Scania främjar en cirkulär ekonomi med initiativet Service exchange, där omkring 4 200 ton defekta och utslitna delar samlas in via Scantias verkstads-nät för att sedan ombearbetas och säljas på nytt.

Produktion

Försäljning

Drift

Tjänster

Återvinning

Försäljning

Scania har en global försäljning på mer än 350 fordon per dag. Våra säljare arbetar tillsammans med kunderna för att säkerställa att fordonen optimeras för sitt specifika transportuppdrag och för att minimera den miljömässiga och sociala påverkan. Detta ansvarstagande i försäljningen speglas i våra principer och genomsvyr hela återförsäljarnätet. Under 2017 fortsatte Scania att utveckla säljverktygen för att ytterligare kunna stödja våra kunder att uppnå deras hållbarhetsmål.

Tjänster

Genom att kontinuerligt förbättra vår globala försäljnings- och serviceverksamhet i nära samarbete med våra kunder, förbättrar vi vår förmåga att hitta potential för effektivisering och leverera tjänster med högt värde för kunderna.



Hållbara lösningar globalt

Under 2017 fortsatte Scania arbetet med att ta ledarrollen inom hållbara transporter. 2018 höjer vi förändringstakten, formaliserar arbetet och bygger nätverk för att fullt ut utnyttja kompetensen som finns i företaget. Särskilda resurser har avsatts centralt och på 20 fokusmarknader för att se till att vi driver omställningen genom partnerskap på våra marknader.

Bäst på hållbar logistik

Scania vill vara ledande inom hållbar logistik och ett föredöme bland transportupphandlare. Genom att säkerställa höga sociala och juridiska standarder och genom att kontinuerligt förbättra flödena i alla delar av vår leveranskedja, kan vi eliminera slöseri, förbättra vår energieffektivitet och minska koldioxidutsläppen. Samtidigt bibehåller vi kvaliteten, minskar ledtiderna och håller kostnaderna nere.

För Scania ökar logistiken alltmer i betydelse. De främsta anledningarna är att vi byter roll från att vara en renodlad tillverkare av tunga fordon till att också leverera komponenter till andra märken inom Volkswagen Truck & Bus, samt att vi ingår i ekosystemet för transport och logistik. Våra dagliga logistikflöden är enorma och det finns stora möjligheter att upptäcka och eliminera slöseri och utsläpp från dessa processer om vi använder ett helhetsperspektiv där logistik är en del av värdekedjan.

Scania svarar också på den radikala förändring som följer med digitalisering, uppkoppling och ökande krav på hållbarhet. Vi arbetar alltmer i multimodala flöden där tåg, båt och lastbil samverkar i uppkopplade och autonoma transportnätverk, och utforskar därmed fullt ut de möjligheter som digitalisering och uppkoppling ger, med ökad effektivitet och minskade koldioxidutsläpp som resultat.

I Scantias egen logistikorganisation eftersträvar vi en optimal balans mellan koldioxidutsläpp, kvalitet och kostnad. Vid upphandling av transportlösningar värderar vi koldioxidminskning lika högt som minskade kostnader och förkortade ledtider och ökad effektivitet.

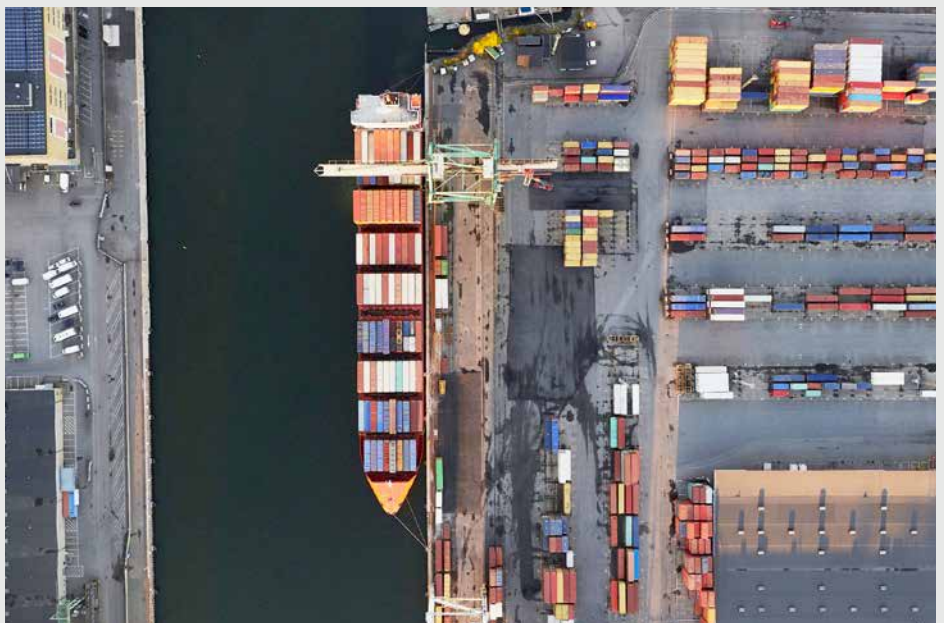
Strategin för Scantias logistik bygger på ett helhetsperspektiv, där samarbeten mellan inköp, produktion och logistik är en nyckel. Partnerskap med aktörer som åkerier och bränsleleverantörer är också en viktig del av strategin.

Genom att samarbeta med våra affärspartner kan vi äga, styra och förbättra våra fysiska flöden och informationsflöden över hela världen, från orderläggning till leverans, så effektivt som möjligt.



Balans mellan utsläpp och kostnader

Scania har satt ett nytt, mer långtgående mål om att minska utsläppen från våra egna landtransporter i Europa och Latinamerika med 50 procent senast år 2025, genom avvägningar mellan utsläpp och kostnader. Om vi ska nå målet måste hållbarhet vara en viktig faktor när vi utformar våra lösningar. När vi såg över våra flöden i Beneluxländerna och Tyskland använde vi en ny multimodal modell. Vi kombinerade gasdrivna lastbilar, tåg och båt för att hämta komponenter från våra leverantörer och frakta dem till våra produktionsenheter. Koldioxidutsläppen minskade med 20 procent och kostnaderna med 8 procent, vilket visar att hållbara transportflöden även kan vara kostnadseffektiva.



Minska utsläppen med

50,0%

Scantias mål till 2025 för våra landtransporter i Europa och Latin Amerika.

Att göra saker rätt

Med utgångspunkt i Scantias kärnvärden utvärderar vi noggrant den strategiska inriktningen för att minska vår miljöpåverkan och säkerställa att vi efterlever våra etiska principer. Scania eftersträvar tydlighet och enkelhet i styrningen av hållbarhet och etik. Varje chef ska se till att Scantias hållbarhetsagenda förstås och efterlevs i respektive enhet. Som komplement till de tre pelarna för hållbara transporter har Scania identifierat sex områden för ansvarsfullt företagande; att göra saker rätt. Arbetet följs upp med hjälp av nyckeltal och mål, se sidan 129.

Resurs- och energieffektiv verksamhet

Att minska vår egen miljöpåverkan är en viktig del av Scantias hållbarhetsarbete. Därför använder vi resurser så effektivt som möjligt i vår verksamhet. Vi är certifierade enligt ISO 14001 och förbättrar kontinuerligt den miljömässiga påverkan från våra produkter, processer och tjänster. Förbättringen drivs såväl av affärsmässiga krav som av andra förutsättningar, där uppfyllandet av lagar och regler är fundamentalt. Scantias miljöarbete är proaktivt och bygger på ett livscykelperspektiv och på försiktighetsprincipen.



Mångfald och inkluderande kultur

Scania eftersträvar mångfald och en inkluderande företagskultur, med variation bland medarbetarna vad gäller kön, ålder, bakgrund, idéer och erfarenhet. Arbetet med mångfald och inkludering innebär för Scania att vi fortlöpande utvecklar vår företagskultur och därmed drar nytta av mångfalden av kompetens, kunnande och skilda perspektiv hos vår mest värdefulla tillgång – medarbetarna. Rätt kompetensmix är en grundförutsättning för att Scania ska kunna bibehålla ledarrollen inom hållbara transporter. Scania har en global mångfaldsplan med lokala handlingsplaner, något som ska säkerställa att detta förblir en prioriterad fråga i hela organisationen.



Hälsa och säkerhet

Ett av Scantias sex kärnvärden är Respekt för individen, vilket innebär att individen står i centrum i allt vi gör. Vår största tillgång är medarbetarna. Trygga och välmående medarbetare är vår högsta prioritet. Vår SHE-standard (säkerhet, hälsa och miljö) innehåller riktlinjer, strukturer och uppföljningsrutiner för arbetsmiljöfrågor som säkerhetsutrustning, kemikaliehantering, mentalt och socialt välbefinnande, krisstöd och trafiksäkerhet.



Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

Vi har ett ansvar att se till att mänskliga rättigheter och anständiga arbetsvillkor upprätthålls i alla relationer och situationer där Scania är inblandat. Vi bedömer fortlöpande var riskerna är störst och arbetar längs vår värdekedja för att minimera dem. Vi uppmanar våra partners att ständigt förbättra sig på detta område. Samtidigt kräver vi att våra leverantörer ska hålla högsta standard och agera helt i enlighet med våra policys och riktlinjer för socialt ansvarstagande, arbetsvillkor och mänskliga rättigheter. Scania verkar också för hållbara inköpsrutiner genom samarbetet DRIVE. Dessutom är vi en partner i initiativet Global Deal, som främjar social dialog, effektiva relationer med industrin och anständiga arbetsvillkor världen över.

Affärsetik

Scania har nolltolerans för korruption, mutor och alla former av trakasserier. Högsta prioritet är att uppfylla alla gällande lagar och regler där vi bedriver affärsverksamhet. Som undertecknare följer Scania de 10 principerna i FN:s Global Compact, bland annat när det gäller korruption. Scania jobbar med ett urval av strategier för att kunna garantera integritet inom alla delar av verksamheten. För att skapa engagemang kring affärsetikfrågor och för att förmedla företagets riktlinjer erbjuder Scania en onlineutbildning kring ett antal affärssituationer som beskrivs i personalhandboken "Rätt från mig". I slutet av 2017 införde Scania en ny uppförandekod som täcker in ett brett spektrum av etikfrågor och under 2018 kommer hela organisationen att utbildas i koden.



Samhällsengagemang

Överallt i världen där Scania verkar engagerar vi oss i de lokala samhällena, vilket ger stora bidrag till företaget men också för med sig stort ansvar. Vi behöver fokusera våra insatser till områden där vi har rätt kunnande och kapacitet så att våra åtaganden kan vara långsiktiga. Under 2017 antog Scania ett globalt ramverk för samhällsengagemang, för att stötta vår affärsverksamhet att identifiera var, hur och vad vi ska sponsra och stödja på lokal nivå.

BOLAGSSTYRNING

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

Styrdokument i Scania

De viktigaste styrande dokumenten inom Scania är:

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

Tillämpning

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

Aktieägarna

Ägare till Scania som innehar mer än 10 procent av rösterna var per den 31 december 2017, Volkswagen Truck & Bus GmbH och dess dotterföretag MAN SE. Volkswagen Truck & Bus GmbH innehar ca 86,65 procent av aktierna i Scania AB och MAN SE innehar ca 13,35 procent av aktierna i Scania AB. Volkswagen-koncernen äger således direkt eller indirekt 100 procent av aktierna i Scania och kontrollerar därmed direkt eller indirekt samtliga röster i Scania.

Bolagsstämman

Aktieägarnas rätt att besluta i Scanias angelägenheter utövas ytterst vid bolagsstämman. Enligt aktiebolagslagen ska svenska aktiebolag senast inom sex månader från utgången av varje räkenskapsår hålla en ordinarie bolagsstämma där styrelsen ska lägga fram årsredovisningen och revisionsberättelsen.

Denna bolagsstämma benämns "årsstämma". Inom Scania hålls årsstämman normalt under april/maj månad. Kallelse till årsstämma ska ske tidigast sex och senast fyra veckor före stämman. Kallelse till extra bolagsstämma ska ske tidigast sex veckor och senast tre veckor före stämman.

I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scantias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning genom val. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet.

Bolagsstämman har under 2017 inte bemyndigat styrelsen att besluta om att utge eller återköpa aktier.

Styrelsen

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

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

Scantias styrelse består av sju valda styrelseledamöter och inga suppleanter. Dessa var vid slutet av 2017:

Helmut Aurenz¹
Matthias Gründler
Henrik Henriksson
Marcus S Piëch
Stephanie Porsche-Schröder
Andreas Renschler
Peter Wallenberg Jr

¹ Helmut Aurenz har på egen begäran avgått ur styrelsen den 8 februari 2018.

Andreas Renschler är styrelsens ordförande. Dessutom har fackföreningarna inom Scania utsett två ordinarie styrelseledamöter och två suppleanter för dem. Dessa var för år 2017:

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

Instruktion till verkställande direktören

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

Revisionskommittén

Styrelsen utser revisionskommitténs ledamöter inom sig. Revisionskommittén behandlar och kontrollerar frågor avseende administrativa processer, refinansiering, treasuryverksamhet, riskkontroll och controllerorganisationen. Dessutom behandlar och utvärderar den bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och principer, bolagets finansiella rapportering samt utvärderar revisorerna och godkänner användande av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster.

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

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

Revisorer

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

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

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

Bolagets ledning

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

För koncernen gäller även de principer och regler som framgår av styrdokumentet "Scania Financial Manual".

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

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

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

Verkställande direktören

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

Verkställande ledningen (Executive Board)

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

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

Ledningsenheterna

Cheferna för ledningsenheterna ansvarar inför den verkställande ledningen inom sina respektive ansvarsområden för att rätt åtgärder vidtas utifrån beslutade strategier. Varje ledningsenhet rapporterar till en av ledamöterna i den verkställande ledningen. Cheferna för ledningsenheterna har också ett generellt ansvar för frågor som påverkar hela företaget och stöder verkställande direktören och verkställande ledningen i deras arbete. De medlemmar av verkställande ledningen och flertalet av cheferna för ledningsenheterna som inte är förhindrade av andra åtaganden träffas även vid ett kort möte en gång varje normal arbetsvecka.

Intern kontroll av den finansiella rapporteringen

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

Kontrollmiljö

Basen för den interna kontrollen inom Scania utgörs av de beslut om organisation, befogenheter och riktlinjer som styrelsen fattat. Styrelsens beslut har omsatts till fungerande lednings- och kontrollsystem av den verkställande ledningen. Organisation, beslutsvägar, befogenheter och ansvar dokumenteras och kommuniceras i styrande dokument såsom interna policies, manualer och koder. I basen för den interna kontrollen ingår också koncerngemensamma redovisnings- och rapporteringsinstruktioner, instruktioner för befogenheter och attesträtter samt manualer.

Koncernrapporteringssystemet för integrerad finansiell och operationell information är också det en central del av kontrollmiljön och den interna kontrollen. Genom integrerad rapportering av finansiell och operativ information tryggas en god verksamhetsförankring av den externa finansiella rapporteringen. Rapporteringen omfattar utöver utfallsinformation även kvartalsvis rullande prognosinformation. Corporate Control ansvarar för fortlöpande uppdatering av redovisnings- och rapporteringsinstruktioner med beaktande av externa och interna krav.

Riskbedömning och kontrollaktiviteter

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

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

Information och kommunikation

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

Uppföljning

Scania följer upp efterlevnaden av tidigare beskrivna styrande dokument samt effektiviteten i kontrollstrukturen. Uppföljning och utvärdering utförs av bolagets centrala controllerfunktioner inom såväl den industriella verksamheten som samtliga försäljnings- och finansbolag. Under räkenskapsår 2017 har bolaget vid kontroll och granskningsaktiviteter prioriterat områden och processer med stora flöden och värden samt utvalda operativa risker. Kontroll av efterlevnaden av Scania Corporate Governance Manual och Scania Financial Manual har också fortsatt utgjort prioriterade områden liksom enheter som genomgår förändring.

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

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

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

SCANIAS VERKSAMHET 2017

Den globala ekonomiska tillväxten tog fart 2017. Scania slog rekord i nettoomsättning och volymer. Efterfrågan ökade på våra lastbilar, bussar, tjänster och motorer, med positiv utveckling i de flesta regioner. Vinsten förblev god när de höga fordons- och tjänstevolymerna kompenserade för högre produktionskostnader som en följd av dubbla produktprogram.

16,2 %

Scanias marknadsandel i Europa baserat på lastbilsregistreringar 2017

49 198

Antal registrerade Scania-lastbilar i Europa 2017

MSEK

23 727

Serviceintäkter 2017

Fordon och tjänster

Under 2017 levererade Scania 90 777 lastbilar och bussar, en ökning med 12 procent jämfört med 2016. Antalet levererade lastbilar var 82 472 jämfört med 73 093 under 2016, en ökning med 13 procent och företagets högsta nivå någonsin. Antalet levererade bussar var 8 305, en ökning med 1 procent från 8 253 under 2016. Efterfrågan på Scanias tjänster var fortsatt god, och med högre volymer i alla regioner ökade tjänsteintäkterna med 10 procent till 23,7 miljarder kronor. I lokala valutor var intäktsoökningen 8 procent. För affärsområdet Engines ökade det totala antalet leveranser med 9 procent till 8 521 (7 800) enheter under 2017.

Den europeiska lastbilsmarknaden

Den totala marknaden för tunga lastbilar i 25 EU-länder (samtliga utom Grekland, Bulgarien och Malta), samt Norge, Schweiz, Island och Bosnien och Herzegovina, ökade med 1 procent till 304 424 (301 085) enheter under 2017. Kombinationen av stabilt ökande fraktvolym, som skapar ett ersättningsbehov och attraktiva finansieringsnivåer ger stöd åt de höga volymerna i Europa.

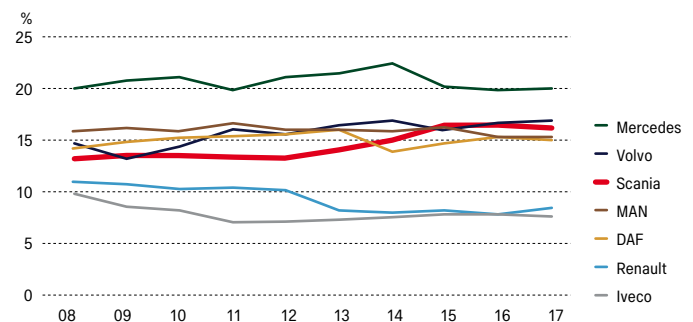
Fortsatt hög marknadsandel i Europa

Efter lanseringen av fjärrtrafikprogrammet i Europa 2016 kompletterade Scania den nya lastbilsgenerationen med det anläggningsinriktade XT-programmet och stadslastbilsprogrammet under 2017. De nya lastbilarna är resultatet av många års utveckling och täcker in en mängd tillämpningar inom bygg- och anläggningsindustrin liksom inom stadssegmentet med tillämpningar som avfallshantering, godsdistribution och brandbilar.

Scanias lastbilsleveranser i Europa minskade något jämfört med förra året, men är fortsatt på en hög nivå. Minskningar i Storbritannien, Italien, Slovakien och Bulgarien kompenserades delvis av ökning i Belgien och Estland. Scanias lastbilsregistreringar i Europa under 2017 uppgick till 49 198 (49 771), motsvarande en marknadsandel på 16,2 (16,5) procent. Företagets bibehållna starka position i Europa beror på kundernas fortsatta uppskattning av lastbilarna i PGR-serierna, men också av den nya lastbilsgenerationen som ökar sin andel av försäljningen.

Marknadsandel

Lastbilar över 16 ton, 25 EU-länder plus Norge och Schweiz (alla EU-länder utom Grekland, Bulgarien och Malta).



Scanias starka position på den europeiska marknaden uppmärksammades under 2017 genom ett flertal bransch-utmärkelser. Den italienska tidningen Vado e Torno tilldelade Scanias nya lastbil utmärkelsen Truck of the Year Award 2017 inom fjärrtrafiks- och distributionssegmenten vid transportmässan EcoMondo. Företaget tilldelades Green Truck Award 2017 av den tyska tidskriften Verkehrs Rundschau, medan ryska ComTrans Fair utnämnde Scanias lastbil till Best Commercial Vehicle 2017. Scania Fleet Management och Scanias förutseende farthållare Active Prediction uppmärksammades också, med det tyska Telematics Prize 2018 respektive European Transport Award for Sustainability 2018. Den nya lastbilen har också deltagit i tre stora europeiska jämförelsetest av lastbilers bränsleförbrukning och fick i samtliga fall lägst förbrukning.

Positiva tecken i Brasilien

Efter flera år av svåra ekonomiska förhållanden i Brasilien kom under 2017 några positiva tecken. Ökningen i efterfrågan drivs till stor del av Brasiliens jordbrukssektor. Scanias lastbilsregistreringar i Brasilien uppgick till omkring 5 754 (4 245) enheter, vilket motsvarar en marknadsandel på cirka 17,8 (14,3) procent. Andra latinamerikanska marknader såsom Argentina, Chile och Peru har under en tid legat på relativt goda nivåer.

Stärkt efterfrågan på andra lastbilsmarknader

Trenden är positiv även i Eurasien, där leveranserna ökade till 6 748 (3 233) tack vare Rysslands starka återhämtning. Vi ser en stark efterfrågan i Asien med dragloken Kina och Iran där det europeiska lastbilssegmentet växer i takt med att logistiksystemet utvecklas. Leveranserna i Asien ökade till 13 175 (9 287). I regionen Afrika och Oceanien var leveranserna i princip oförändrade med 4 412 under 2017 jämfört med 4 449 föregående år.

Busmarknaden fortsatt stark

Leveranserna av Scanias bussar ökade i Asien och Eurasien tack vare utvecklingen i Iran och Ryssland. Leveranserna minskade något i Europa, Latinamerika samt Afrika och Oceanien, men höll totalt sett en god nivå.

I Europa uppgick Scanias marknadsandel för bussar till 6,8 procent, jämfört med 7,1 procent under 2016.

På fackmässan Busworld 2017 i Belgien lanserade Scania hybridbussen Scania Interlink Low Decker, en turistbuss som kan köras på el eller alternativa bränslen, vilket utökar företagets redan breda utbud av hållbara kollektivtrafiklösningar. På samma mässa presenterade Scania även sin batteridrivna Scania Citywide Low Floor buss, som kommer att börja säljas under 2018. Scania avtalade också med Yousuf Dewan Truck and Bus Company om att för första gången sälja Scaniabussar i Pakistan. Utvecklingen av samarbetet med Higer i Kina fortsatte, efter att Scania och Higer under 2016 invigde en ny, toppmodern bussfabrik i Suzhou i Kina. Fabriken bygger uteslutande modellen Scania Touring samt premiumbussar under det dubbla varumärket Scania-Higer.

Ett starkt år för Engines

2017 var ett bra år för Scania Engines, med rekordleveranser främst tack vare ökning i Sydkorea, Storbritannien och Tyskland, delvis motverkade av en minskning i Brasilien. Samtliga segment växte – industrimotorer, marinmotorer och strömförsörjning.

Scania Engines har viktiga avtal med globala OEM-tillverkare såsom Doosan, Atlas Copco och Terex. Dessutom har Scania partnerskap med Oshkosh Corporation för motorer till flygplatsfordon och med Hyundai Heavy Industries för grävmaskiner och hjullastare.

Tjänster växer stadigt

Tjänsteintäkterna uppgick 2017 till 23 727 (21 611) miljoner kronor, en ökning med 10 procent. I lokala valutor ökade intäkterna med 8 procent. I Europa ökade intäkterna för Tjänster med 7 procent jämfört med föregående år till 16,1 (15,0) miljarder kronor. I Latinamerika ökade intäkterna med 14 procent till 3,0 (2,7) miljarder kronor och i Eurasien ökade intäkterna till 686 (540) miljoner kronor. Intäkterna i Asien var 16 procent högre än föregående år med 2,3 (2,0) miljarder kronor. I Afrika och Oceanien uppgick tjänsteintäkterna till 1,6 (1,4) miljarder kronor.

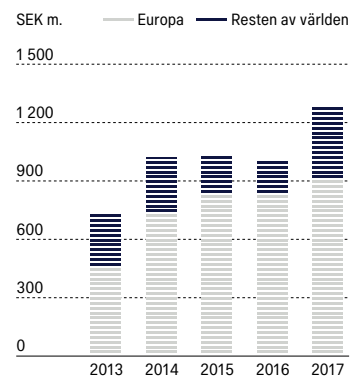
Efterfrågan på tjänster är stabilare än på fordon eftersom reparationer och underhåll alltid behövs, men Tjänster drar också nytta av Scanias tillgång till data från mer än 300 000 uppkopplade fordon. Denna informationskälla gör att Scania kan fortsätta att utveckla utbudet av förutseende underhåll och hållbara tjänstelösningar, med fokus på att stärka kundernas lönsamhet.

Finansiella tjänster

Vid utgången av 2017 uppgick Scanias kundfinansieringsportfölj till 77 miljarder kronor, vilket var 9,1 miljarder kronor mer än vid utgången av 2016. I lokala valutor växte portföljen med 8,9 miljarder kronor, motsvarande 13 procent. Penetrationsgraden var 46,1 (43,0) procent på de marknader där Scania har egen finansieringsverksamhet. Rörelseintäkterna inom finansiella tjänster ökade 2017 till 1 274 miljoner kronor jämfört med 1 015 miljoner kronor föregående år. En större portfölj och valutaeffekter inverkar positivt på vinsten, medan lägre marginaler och ökade driftkostnader inverkar negativt. Kostnaden för osäkra fordringar uppgick till 0,14 (0,25) procent av portföljens värde.

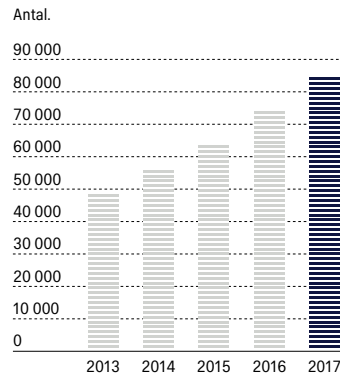
Rörelseresultat Finansiella tjänster

Rörelseresultatet för finansiella tjänster för 2017 ökade till 1 274 (1 015) miljoner kronor. En större portfölj och valutaeffekter hade positiv inverkan på resultatet, medan lägre marginaler och ökade rörelsekostnader hade en negativ inverkan.



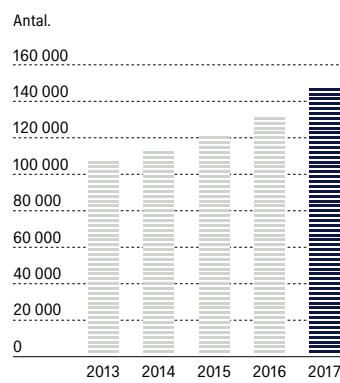
Försäkringslösningar

Efterfrågan på Scantias försäkringslösningar ökade under 2017. Effektiv skadereglering och snabba reparationer i Scantias eget servicenätverk är kärnan i erbjudandet.



Finansieringskontrakt

Kunderna väljer allt oftare Scania som långsiktig partner för fordonfinansiering.



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

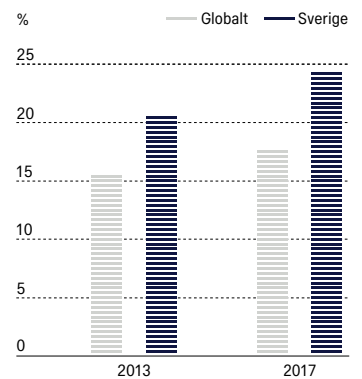
Våra medarbetare

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

Frågor som rör trivsel, arbetsmiljö, säkerhet och hälsa har hög prioritet. Alla chefer och anställda vid produktionsenheter deltar i förbättringen av arbetsmetoderna. Scania har på detta sätt kunnat bibehålla en låg personalomsättning och en hög och stabil frisknärvaro genom åren, 96,2 procent för 2017, samtidigt som produktionskapaciteten har ökat. Arbetsprinciperna som har utvecklats under många år vid Scantias produktionsenheter har anpassats och införts inom andra delar av företaget. Antalet anställda inom Scania ökade under 2017 till 49 263 jämfört med 46 243 vid föregående års utgång.

Antal kvinnliga chefer

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



Produktion och miljö

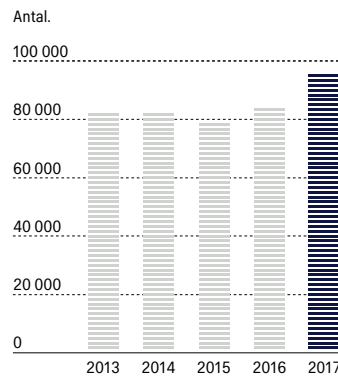
Det senaste året har Scantias produktion gått för fullt för att möta den globala efterfrågan, samtidigt som företaget har rullat ut hela det nya lastbilsprogrammet. Scantias globala produktionssystem gör det möjligt att fördela kapaciteten mellan våra produktionsanläggningar världen över. Scantias tillverkningskapacitet är 120 000 fordon och arbetet med att säkerställa flexibiliteten för att kunna möta kortsiktiga variationer i efterfrågan fortsätter. Scania arbetar kontinuerligt med att förbättra miljöprestanda vid produktionsenheterna. Här är SPS (Scania Production System) ett väsentligt verktyg för att öka energieffektiviteten och för att minska slöseri och användningen av kemikalier. Scania fokuserar särskilt på miljöeffekterna från transporter, såväl av inkommande komponenter och andra artiklar från leverantörer som av utgående delar och fordon.

I slutet av 2017 beslutade Scania att investera 1,5 miljarder kronor i ett nytt gjuteri i Södertälje. Ny teknik och nya metoder tredubblar tillverkningskapaciteten och halverar energiförbrukningen jämfört med det befintliga gjuteriet. Gjuteriet kommer att drivas med el från förnybara energikällor och energianvändningen per producerat ton beräknas minska med 50 procent. Detta är en av Scantias största enskilda investeringar någonsin i en helt ny industrianläggning.

Efter att ha startat i Södertälje har även produktionsanläggningen i Angers i Frankrike och delar av anläggningen i Zwolle i Nederländerna övergått till att producera Scantias nya lastbilsgeneration.

Tillverkade fordon

Under 2017 producerade Scania 95 781 fordon (83 940).

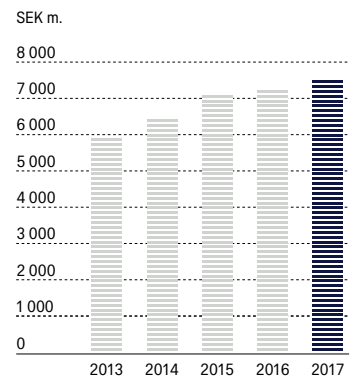


Forskning och utveckling

Målet med Scantias forskning och utveckling är att skapa hållbara lösningar som förbättrar produktiviteten och lönsamheten i kundernas verksamhet genom låg bränsleförbrukning, hög fordonstillgänglighet och låga servicekostnader, kombinerat med bra prestanda. Scania investerar stora resurser i forsknings- och utvecklingsverksamheten, som är koncentrerad till Scania Tekniskt Centrum i Södertälje med cirka 3 800 anställda. Under 2017 uppgick Scantias investeringar i forskning och utveckling till cirka 7,5 (7,2) miljarder kronor, motsvarande 6,3 procent av nettoomsättningen.

Investeringar i forskning och utveckling

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



HÅLLBARHETS- RAPPORTERING

I enlighet med ÅRL 6 kap 11§ har Scania AB valt att upprätta hållbarhetsrapporten som en från årsredovisningen avskild rapport. Hållbarhetsrapportens omfattning framgår på sid 132 i det här dokumentet.

RISKER OCH RISKHANTERING

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

Scania är ett av de ledande företagen inom branschen för tunga fordon. Detta leder till höga förväntningar från samtliga intressenter, inte minst kunder, på hur Scania ska agera som företag och på produkternas och tjänsternas kvalitet.

Scanias varumärke och förtroende är avgörande för fortsatt framgång och det är därför viktigt att vara uppmärksam på handlingar och beteenden som kan ha negativa konsekvenser för företagets anseende.

Scania har en stark företagskultur som bygger på etablerade värderingar, principer och metoder och som utgör grunden för företagets riskhantering. Det är Scanias styrelse som ansvarar inför ägarna för företagets riskhantering. Företaget rapporterar löpande i riskfrågor till styrelsen och styrelsens revisionskommitté

Strategiska risker

Företagsstyrnings- och policyrisker

Verkställande ledningen har det övergripande ansvaret för hantering av företags- och policyrisker. Alla enheter inom företaget arbetar enligt ett ledningssystem som uppfyller Scanias krav, riktlinjer och policys och som är väl dokumenterat. Snabb spridning av ändamålsenlig information säkerställs genom att följa företagets ledningsstrukturer och ledningsprocesser. Ledningssystemen förbättras ständigt genom dagligt arbete och regelbunden översyn, såväl internt som av tredje part.

Den centrala supportfunktionen Governance, Risk and Compliance är inrättad för att stödja såväl verkställande ledningen som linjechefer i att reducera efterlevnads- och affärsrisker genom att erbjuda kompetens när det gäller policys, riktlinjer, utbildning och rådgivning samt genom att sätta upp respektive strukturer och processer.

Denna supportfunktion ansvarar också för att internationella standarder, goda exempel och andra krav uppfylls, givet Scanias specifika riskmiljö och kultur.

Affärsutvecklingsrisker

Risker förknippade med affärsutveckling och långsiktig planering hanteras främst genom Scanias tvärfunktionella mötesstruktur, som sammanför olika avdelningar för beslut av strategisk och taktisk karaktär, samt genom en etablerad årlig process för Scanias strategiplan. Planeringen följer inte en fast rutin, utan diskuteras och ifrågasätts i alla delar av företaget utifrån externa och interna överväganden. Samtliga enheter och nivåer i företaget är involverade i strategiprocessen.

Såväl den tvärfunktionella mötesstrukturen som strategiprocessen är sedan länge etablerade och utvecklas ständigt. Detta arbetssätt med kontinuerlig utvärdering och anpassning minskar risken att förbise hot och möjligheter och att ta felbeslut som leder till att företagets verksamheter inte uppfyller kraven. Det innebär också att risken för otydlighet och osäkerhet kring företagets strategi och affärsutveckling kan hanteras precist och effektivt.

Som tillägg till detta analyserar Scania på ett strukturerat och kontinuerligt sätt nya områden som kan komma att bli intressanta i den framtida utvecklingen av ekosystemet för transport och logistik.

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

Operativa risker

Marknadsrisker

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

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

Scantias väl diversifierade försäljning i mer än 100 länder hjälper till att begränsa effekten av en enskild marknads nedgång. På enskilda marknader kan väsentliga ändringar i spelreglerna ske såsom införande eller höjning av tullar och skatter, införande eller upphörande av stimulansåtgärder samt ändrade krav på fordonsspecifikationer. Införande av sanktioner mot vissa länder kan reducera möjligheterna att få avsättning för Scantias produkter. Vidare kan länders legala system påverka förutsättningarna för Scantias verksamhet och försäljning. Scania bevakar ständigt alla företagets marknader för att tidigt uppfatta varningssignaler och därmed kunna göra nödvändiga förändringar i marknadsstrategin.

Risker i distributörsledet

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

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

Distributörerna har en kreditrisk gentemot sina kunder huvudsakligen för utförda verkstadstjänster och sålda reservdelar. Emellertid är företagets kundstock så spridd att risken på en enskild kund är begränsad.

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

Oberoende distributörer kan drabbas av problem, vilket kan få en negativ effekt på Scantias verksamhet. Det kan exempelvis gälla brister hos ledningen, svag investeringsförmåga eller problem med generationsväxlingar i familjeföretag. Om problemen visar sig vara ihållande kan Scania byta distributör alternativt överta verksamheten. Scania håller löpande nära kontakt med sina oberoende distributörer för att tidigt uppfatta varningssignaler och kunna vidta åtgärder vid behov.

Regleringsrisker inom Scantias verksamhet för finansiella tjänster

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

Produktionsrisker

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

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

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

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

Årlig avrapportering görs till Scantias högsta ledning.

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

Leverantörsrisker

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

Scantias leverantörer åtar sig att följa United Nations Global Compact, som tar upp hållbarhet i människorätts-, arbetsförhållande-, miljö- och korruptionsfrågor.

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

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

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

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

Risk för naturkatastrofer

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

Personal- och kompetensförsörjning

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

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

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

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

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

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

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

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

Informationsrisker

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

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

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

Hållbarhetsrisker

Med hållbarhetsrisker avses risker för negativa konsekvenser på miljö, hälsa och säkerhet, mänskliga rättigheter och affärsetik inom Scantias affärsverksamheter. Riskbedömning och kontinuitetsplanering är en del av varje chefs ansvar och omfattar bland annat verksamhetsanpassad analys, planering och implementering.

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

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

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

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

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

Förvaltningsberättelse

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

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

Scania ställer samma krav oavsett var i världen vi verkar. Vi har ett ansvar att säkerställa att mänskliga rättigheter och anständiga arbetsvillkor upprätthålls, även i vår värdekedja.

Vidare vägledning och stöd ges till de anställda genom manualer och utbildning. Särskilt fokus läggs på frågor som rör etik och mänskliga rättigheter i problematiska regioner och inom utsatta affärsområden.

Klimatförändringar, och de alltmer oförutsägbara och extrema väderförhållanden som förändringarna ger upphov till, utgör en global risk och Scania arbetar kontinuerligt för att minska påverkan från produkter och i den löpande verksamheten.

Forsknings- och utvecklingsrisker

Forskning och produktutveckling sker i anslutning till produktionen och försäljnings- och marknadsorganisationen, för att på ett effektivt sätt säkerställa kvaliteten. Scania arbetar nu med att samordna sin forskning och utveckling med VW Truck & Bus, för att säkra tillgången till ny teknik och öka kostnadseffektiviteten.

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

Ny lagstiftning

Förmågan att uppfylla kommande miljö- och säkerhetskrav på olika marknader är av stor betydelse för Scantias framtid. Detta gäller inte minst lagkrav för att reducera nivåer av förbifartsbuller och regler gällande koldioxiddeklaration för tunga fordon inom EU, som träder i kraft i etapper från 2018.

Andra viktiga förändringar är skärpta nationella utsläppsregler på flera av Scantias marknader. Inom några år kommer också ny säkerhetslagstiftning med krav på flera avancerade förarassistanssystem.

Den kommande revideringen av EU:s ramverksdirektiv kan också innebära nya och hårdare krav på kontroll- och certifieringsprocesser. För att uppfylla de nya kraven utnyttjar Scania sitt globala, moduluppbyggda produktprogram och anpassar tekniken i sin framtida produktportfölj.

Produktlanseringsrisker

Politiska beslut som syftar till att påverka fordonsmarknaden i viss riktning, exempelvis av miljöskäl, genom skattelättnader och pålagor samt exempelvis regionala miljözonsregler, kan leda till snabba förändringar i efterfrågan. Detta kan kräva tidigareläggning av introduktioner och ökade resurser för forskning och utveckling i ett tidigare stadium. Scania hanterar detta genom att integrera sin omvärldsbevakning i alla utvecklings- och introduktionsprojekt. Arbetet sker tvärfunktionellt under hela utvecklingstiden för att säkerställa att resultatet av alla funktioners omvärldsbevakning beaktas och att rätt prioriteringar görs i utvecklingsportföljen.

I processen för produktlanseringar ingår att vid ett flertal tillfällen genomföra analyser för att hantera denna typ av risker.

Produktansvar

Marknadsintroduktion av nya produkter kan innebära en ansvarsrisk, som Scania hanterar genom rutiner för utveckling, kontroll och validering. Scania har som mål att utveckla produkter som är pålitliga och säkra för användaren, allmänheten och miljön. Skulle emellertid en produkt visa tecken på sådana tekniska brister som skulle kunna skada personer eller egendom, hanteras detta av Scantias Product Liability Council. Detta organ avgör vilka tekniska lösningar som ska användas för att lösa problemet och vilka marknadsåtgärder som behövs. Vidare genomför Product Liability Council en översyn av de aktuella processerna för att säkerställa att problemet inte återkommer. När så är möjligt har Scania ett delat risktagande med våra leverantörer avseende produktåtagande, vilket minimerar den finansiella risken för Scania.

Försäkringsbara risker

Scania arbetar kontinuerligt med att identifiera, analysera och hantera försäkringsbara risker både på concernnivå och lokal nivå. En central enhet ansvarar för concernens globala försäkringsportfölj. Sedvanliga concernförsäkringar för att skydda concernens transporter, tillgångar och skyldigheter arrangeras i enlighet med Scantias Corporate Governance Manual och Finance Policy. Lokala försäkringar placeras vid behov enligt lagar och standards i aktuellt land. Vid behov assisteras Scania av externa försäkringskonsultföretag för riskidentifiering och hantering. Placering av försäkring sker endast i välrenommerade försäkringsbolag vilkas finansiella styrka övervakas kontinuerligt. Riskbesiktningar, med huvudsaklig inriktning på fysiska risker, utförs i flertalet fall varje år på alla produktionsenheter och på ett antal Scaniaägda distributörer/verkstäder enligt ett standardiserat system, Scania Blue Rating Fire Safety. Detta arbete säkerställer en fortsatt hög skadeförebyggande nivå och ett lågt skadeutfall.

Legala risker

Avtal och rättigheter

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

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

Rättsprocesser

Scania berörs av en mängd rättsliga förfaranden till följd av bolagets löpande verksamhet. I detta inbegrips påstådda kontraktsbrott, bristande leverans av varor eller tjänster, producentansvar, patentintrång eller intrång rörande andra immateriella rättigheter eller påstådda brott mot gällande lagar och regleringar.

Även om tvister av detta slag skulle avgöras på gynnsamt sätt utan negativa ekonomiska konsekvenser, kan de påverka Scanias anseende negativt. För mer information se not 2.

Handhavande av avtal, väsentliga rättigheter, legala risker samt riskrapportering

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

Skatterisker

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

Finansiella risker

Utöver affärsrisker är Scania exponerat för olika finansiella risker. De som är av störst betydelse är valuta-, ränte-, refinansierings- och kreditrisker. Särskilt inom Scanias Financial Services är tillgång till konkurrenskraftig finansiering kritiskt och till stor del beroende av Scanias kreditbetyg på den finansiella marknaden. Som en följd av att Scania är ett helägt dotterbolag till Volkswagen påverkas Scania även av förändringar i Volkswagens kreditbetyg. Kreditvärderingsinstitutet Standard & Poor's betraktar Volkswagens ägande av Scania som "Highly Strategic" snarare än "Core" och deras värderingsmetodik innebär då att Scanias kreditbetyg skall begränsas till det högsta av (i) dess fristående kreditbetyg (ii) ett betyg motsvarandes en grad lägre än Volkswagens. Scanias kreditbetyg kan aldrig vara högre än Volkswagens. En nedgradering av Volkswagens kreditbetyg från Standard & Poor's kan därför innebära en nedgradering av Standard & Poor's kreditbetyg på Scania. Finansiella risker hanteras i enlighet med den Finance Policy som årligen fastställs av Scanias styrelse. Se vidare not 27.

STYRELSE



Andreas Renschler

Ordförande i styrelsen sedan 2015.

Född: 1958.

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

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

Relevant arbetserfarenhet:

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



Henrik Henriksson

Ledamot i styrelsen sedan 2016.

Född: 1970.

Utbildning: Civilekonom.

Relevant arbetserfarenhet:

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



Helmut Aurenz¹⁾

Ledamot i styrelsen sedan 2008.

Född: 1937.

Utbildning: Lärotid inom hortikultur, företagare.

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i ett flertal styrelser och rådgivande organ, bland annat församlingarna för Baden-Württembergische Bank och Landesbank Baden-Württemberg. Oberoende ledamot i Audi AG och Automobili Lamborghini Holding Spa. Senator h.c. vid University of Hohenheim. Estlands honorärkonsul för Baden-Württemberg.

Relevant arbetserfarenhet:

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

1) Helmut Aurenz har på egen begäran avgått ur styrelsen den 8 februari 2018.



Matthias Gründler

Ledamot i styrelsen sedan 2015. Ordförande i revisionskommittén.

Född: 1965.

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

Övriga styrelseuppdrag: Ledamot i Supervisory Board, MAN SE, Supervisory Board, MAN Truck & Bus AG och Supervisory Board, MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos Ltda, Board of Directors, Sinotruk (Hongkong) Limited och Board of Directors, Navistar Int. Corp.

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



Markus S. Piëch

Ledamot i styrelsen sedan 2015.

Född: 1985.

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

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

Relevant arbetserfarenhet:

Ledamot i Executive Board of Salzach Privatstiftung.



Stephanie Porsche-Schröder

Ledamot i styrelsen sedan 2017.
Ledamot i revisionskommittén.

Född: 1978.

Utbildning: Diplomerad designer ("Diplom Designer").

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

Relevant arbetserfarenhet:

Designer vid Bosch Siemens Haushaltsgeräte GmbH, Munich.



Peter Wallenberg Jr

Ledamot i styrelsen sedan 2005.

Född: 1959.

Utbildning: MBA.

Övriga styrelseuppdrag: Ordförande i Knut och Alice Wallenbergs Stiftelse och The Grand Group AB. Ledamot i Atlas Copco AB, Aleris Holdings AB och EQT Holdings AB.

Relevant arbetserfarenhet: Olika ledande befattningar inom Grand Hôtel.



Lisa Lorentzon

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

Född: 1982.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 2007.



Mari Carlquist

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

Född: 1969.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania sedan 1987.



Johan Järvklo

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

Född: 1973.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania.



Mikael Johansson

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

Född: 1963.

Relevant arbetserfarenhet: Olika befattningar inom Scania.

VERKSTÄLLANDE LEDNING



Henrik Henriksson

Ledamot i styrelsen.
President and CEO.

Född: 1970.

Utbildning: Civilekonom.

Anställd sedan 1997.



Johan Haeggman

Executive Vice President,
Chief Financial Officer (CFO).

Född: 1960.

Utbildning: Civilekonom.

Anställd 1989-1999 och sedan
2003.



Kent Conradson

Executive Vice President,
Head of Human Resources.

Född: 1958.

Utbildning: Civilekonom.

Anställd sedan 1979.



Mathias Carlbaum

Executive Vice President,
Head of Commercial Operations.

Född: 1972.

Utbildning: Civilekonom.

Anställd sedan 1997.



Claes Erixon

Executive Vice President,
Head of Research and Development.

Född: 1969.

Utbildning: Civilingenjör.

Anställd sedan 1994.



Christian Levin

Executive Vice President,
Head of Sales and Marketing.

Född: 1967.

Utbildning: Civilekonom och
civilingenjör.

Anställd sedan 1994.



Anders Williamsson

Executive Vice President,
Head of Purchasing.

Född: 1969.

Utbildning: Civilingenjör.

Anställd sedan 1994.



Ruthger de Vries

Executive Vice President,
Head of Production and Logistics.

Född: 1965.

Utbildning: Civilingenjör.

Anställd sedan 1990.

KONCERNENS EKONOMISKA ÖVERSIKT

Nettoomsättning

Scaniakoncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 15,2 procent till MSEK 119 713 (103 927). Valutaeffekter hade en positiv påverkan på omsättningen med 2 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 12,1 procent. Omsättningen påverkades positivt av en ökad andel fordon ur Scantias nya lasbilsgeneration och positiva valutaeffekter vilket delvis motverkades av en mindre fördelaktig marknadsmix. Intäkter från försäljning av motorer ökade med 11,1 procent. Serviceintäkterna ökade med 9,8 procent och uppgick till MSEK 23 727 (21 611). Högre volymer på verkstadstimmar och reservdelar påverkade positivt såväl som positiva valutaeffekter.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Financial Services, ökade med 2,5 procent till följd av den högre finansieringsvolymen, högre räntenivåer och positiva valutaeffekter.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2017	2016
Lastbilar	75 226	65 615
Bussar	10 480	10 867
Motorer	1 830	1 647
Service	23 727	21 611
Begagnade fordon	7 077	6 452
Övrigt	3 940	2 753
Summa leveransvärde	122 280	108 995
Justering för hyresintäkter ¹⁾	-2 567	-5 018
Fordon och tjänster, totalt	119 713	103 927
Financial Services	6 943	6 734
Eliminering ²⁾	-3 291	-3 558
Scaniakoncernen totalt	123 365	107 103

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

2) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

Leveranser

Under 2017 levererade Scania 82 472 (73 093) lastbilar, en ökning med 12,8 procent. Leveranserna av bussar ökade med 1 procent och uppgick till 8 305 (8 253) enheter. Leverans av motorer ökade med 9,2 procent till 8 521 (7 800) enheter.

Levererade fordon	2017	2016
Fordon och tjänster		
Lastbilar	82 472	73 093
Bussar	8 305	8 253
Totalt nya fordon	90 777	81 346
Begagnade fordon	18 346	17 868
Motorer	8 521	7 800

Financial Services

Antal finansierade (nya under året)	2017	2016
Lastbilar	31 387	27 073
Bussar	962	752
Totalt nya fordon	32 349	27 825
Begagnade fordon	5 703	6 098
Nyfinansiering, MSEK	41 499	35 249
Portfölj, MSEK	77 028	67 935

Resultat

Scanias rörelseresultat uppgick till MSEK 12 434 (6 324) under 2017. Rörelsemarginalen uppgick till 10,4 (6,1) procent. Rörelseresultatet 2016 var påverkat av avsättningen om MSEK 3 800 avseende EUs konkurrensmål.

Rörelseresultatet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 11 160 (5 309) under 2017. Rörelseresultatet 2016 var påverkat av avsättningen om MSEK 3 800 MSEK avseende EUs konkurrensmål. Högre fordonsleveranser och högre servicevolymerna tillsammans med positiva valutaeffekter hade en positiv påverkan på resultatet.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 7 499 (7 199). Efter justering för aktivering med MSEK 1 367 (1 682) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 455 (387) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 6 587 (5 904).

Jämfört med helåret 2016 var den totala valutaeffekten positiv och uppgick till MSEK 425.

Rörelseresultatet för Financial Services ökade till MSEK 1 274 (1 015), vilket motsvarar 1,8 (1,6) procent av årets genomsnittsportfölj. Det förbättrade resultatet berodde i huvudsak på en större portfölj och positiva valutaeffekter vilket delvis motverkades av lägre marginaler. Kostnaderna för osäkra fordringar minskade under året.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2017 till 77 miljarder kronor, vilket är en ökning med 9,1 miljarder kronor sedan utgången av 2016. I lokala valutor ökade portföljen med 8,9 miljarder kronor, motsvarande 13 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2017	2016
Fordon och tjänster		
Rörelseresultat	11 160	5 309
Rörelsemarginal, %	9,3	5,2
Financial Services		
Rörelseresultat	1 274	1 015
Rörelsemarginal, % ¹⁾	1,8	1,6
Rörelseresultat Scaniakoncernen	12 434	6 324
Rörelsemarginal, %	10,4	6,1
Resultat före skatt	12 082	5 963
Skatt	-3 377	-2 720
Årets resultat	8 705	3 243

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

Scanias finansnetto uppgick till MSEK -352 (-361) inklusive andel av resultat i intresseföretag och joint ventures uppgående till MSEK 44 (60). Räntenettet uppgick till MSEK -373 (-405). Räntenettet påverkades av lägre kostnader för upplåning, delvis motverkat av högre lånevolymerna. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -23 (-16). I dessa ingick MSEK 21 (88) av värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

Resultat före skatt uppgick till MSEK 12 082 (5 963). Scania-koncernens skattkostnad för 2017 motsvarade 28,0 (45,6) procent av resultatet före skatt.

Årets resultat uppgick till MSEK 8 705 (3 243), motsvarande en nettomarginal på 7,3 (3,1) procent. Årets resultat 2016 var påverkat av avsättningen om MSEK 3 800.

Kassaflöde

Kassaflödet för Fordon och tjänster uppgick till MSEK 5 701 (3 427). Rörelsekapitalbindningen ökade med MSEK 328. Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 6 626 (7 864) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 1 367 (1 682). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2017 till MSEK 17 058 (10 954).

Kassaflödet för Financial Services uppgick till MSEK -7 215 (-7 784) beroende på en växande kundfinansieringsportfölj.

Finansiell ställning

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2017	2016
Soliditet, %	28,1	26,0
Soliditet, Fordon och tjänster, %	38,2	36,3
Soliditet, Financial Services, %	9,0	9,0
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % ²⁾	24,5	14,0
Nettoskudsättningsgrad, Fordon och tjänster ³⁾	-0,40	-0,31

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

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

Scaniakoncernens egna kapital ökade under året med MSEK 7 607 och uppgick vid årets utgång till MSEK 49 919 (42 312). Årets resultat tillförde 8 705 (3 243). Eget kapital har minskat med MSEK -824 (1 932) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK -337 (-936), avseende aktuariella vinster på pensionsskuld. Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till MSEK 63 (249). Innehav utan bestämmande inflytande minskade under året med MSEK -5 bestående av valutaeffekt med MSEK -2 och andel av årets resultat med MSEK -3.

Finansiella risker

Valutarisk

De största flödesvalutorna var euro, brittiska pund och norska kronor. Enligt Scantias finanspolicy kan framtida kassaflöden säkras under en tidsperiod som tillåts variera mellan 0 till 12 månader. Löptid över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid utgången av 2017 var inga framtida valutaflöden säkrade.

Utländska nettotillgångar i dotterföretag säkras i normalfallet inte. I den mån dotterföretag har betydande monetära nettotillgångar i funktionell valuta kan dock säkring ske. Vid utgången av 2017 var inga utländska nettotillgångar säkrade.

Ränterisk

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

Kreditrisk

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

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

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

Upplåning och refinansieringsrisk

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

Scania CV ABs kreditbetyg av Standard & Poor's (S&P) 2017 var oförändrat och ligger kvar på BBB+ avseende lång upplåning, d.v.s. längre än ett år.

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

Andra kontrakterade risker

Restvärdeexponering

Scania levererar en del av fordonen med återköpsåtaganden där Scania således har en restvärdeexponering. Det finns även en restvärdeexponering för korttidsuthyrda fordon med ett beräknat restvärde. Värdet på restvärdeexponeringen uppgick vid årsskiftet till MSEK 16 502 (15 200). Exponeringen minskade med MSEK 17. Under år 2017 nytecknades cirka 11 100 (11 900) avtal med återköpsåtaganden, exklusive kontrakt för korttidsuthyrda fordon.

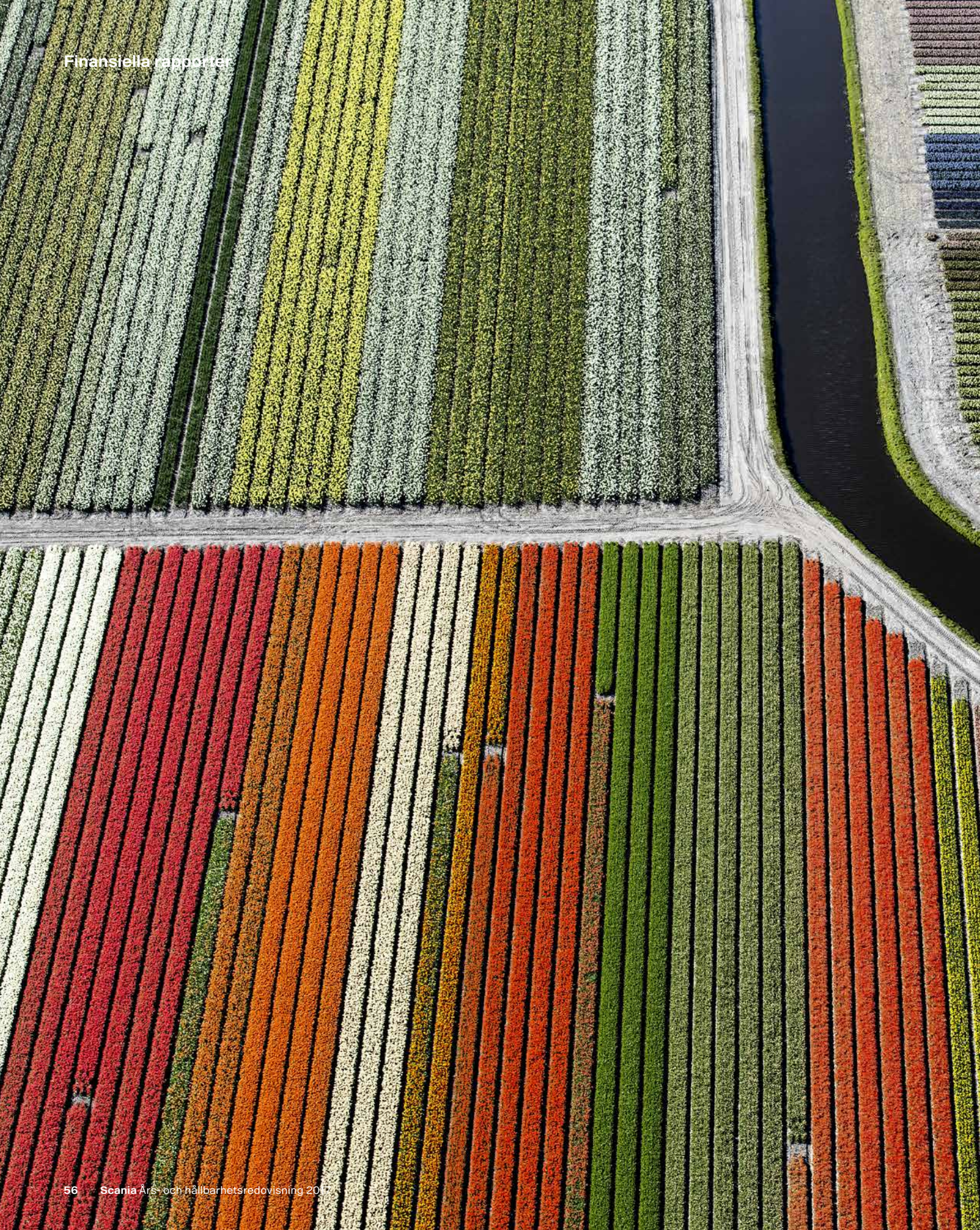
Serviceavtal

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

Antalet kontrakt ökade under 2017 med 32 500 kontrakt och uppgick vid årets slut till 208 000 stycken. Merparten av dessa finns på den europeiska marknaden.

Moderbolaget

Moderbolaget Scania AB är ett publikt bolag vars tillgångar består av aktierna i Scania CV AB. Moderbolaget driver i övrigt ingen verksamhet. Resultat före skatt för Scania AB för 2017 uppgick till MSEK 0 (0). Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i den koncern som omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scaniakoncernen.





Innehåll

Koncernens resultaträkningar	58
Koncernens balansräkningar	60
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	62
Koncernens kassaflödesanalyser	63
Koncernens noter	64
Not 1 Redovisningsprinciper	64
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	75
Not 3 Rapportering per segment	77
Not 4 Rörelsens kostnader	80
Not 5 Financial Services	80
Not 6 Finansiella intäkter och kostnader	81
Not 7 Skatt	82
Not 8 Avskrivningar	83
Not 9 Immateriella anläggningstillgångar	84
Not 10 Materiella anläggningstillgångar	86
Not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures	88
Not 12 Varulager	89
Not 13 Andra fordringar	89
Not 14 Eget kapital	90
Not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	91
Not 16 Övriga avsättningar	96
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	96
Not 18 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	97
Not 19 Leasingåtaganden	97
Not 20 Statliga stöd och bidrag	98
Not 21 Kassaflödesanalys	98
Not 22 Förvärvade/avytttrade verksamheter	99
Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda	99
Not 24 Transaktioner med närstående	100
Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare	101
Not 26 Arvoden och ersättningar till revisorer	102
Not 27 Finansiell riskhantering	102
Not 28 Finansiella instrument	109
Not 29 Aktier och andelar i dotterföretag	113
Moderbolaget Scania AB, räkningar	116
Moderbolaget Scania AB, noter	117
Förslag till vinstdisposition	119
Revisionsberättelse	120
Nyckeltal	124
Definitioner	126
Flerårsöversikt	127

Koncernens resultaträkningar

Januari – december, MSEK	Not	2017	2016
Fordon och tjänster			
Nettoomsättning	3	119 713	103 927
Kostnad för sålda varor	4	-90 238	-77 688
Bruttoresultat		29 475	26 239
Forsknings- och utvecklingskostnader ¹⁾	4	-6 587	-5 904
Försäljningskostnader	4	-9 934	-9 736
Administrationskostnader	4	-1 794	-1 490
Jämförelsestörande poster	2, 16		-3 800
Rörelseresultat Fordon och tjänster		11 160	5 309
Financial Services	5		
Ränte- och hyresintäkter		6 731	6 564
Försäkringskommission		212	170
Kostnader för räntor och avskrivningar		-4 487	-4 521
Ränteöverskott och försäkringskommission		2 456	2 213
Andra intäkter		169	116
Andra kostnader		-250	-233
Bruttoresultat		2 375	2 096
Försäljnings- och administrationskostnader	4	-996	-925
Kreditförluster, konstaterade och befarade		-105	-156
Rörelseresultat Financial Services		1 274	1 015
Rörelseresultat		12 434	6 324
Ränteintäkter		583	629
Räntekostnader		-956	-1 034
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	11	44	60
Övriga finansiella intäkter		171	292
Övriga finansiella kostnader		-194	-308
Summa finansiella intäkter och kostnader	6	-352	-361
Resultat före skatt		12 082	5 963
Skatt	7	-3 377	-2 720
Årets resultat		8 705	3 243

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 7 499 (7 199).

Januari – december, MSEK	Not	2017	2016
Övrigt totalresultat	14		
Poster som kan komma att omklassificeras till årets resultat			
Omräkningsdifferenser		-824	1 932
Skatt		-1	42
		-825	1 974
Poster som inte kommer att omklassificeras till årets resultat			
Omvärdering av förmånsbestämda planer	15	-337	-936
Skatt		64	207
		-273	-729
Summa övrigt totalresultat		-1 098	1 245
Årets totalresultat		7 607	4 488
Årets resultat hänförligt till:			
Scanias aktieägare		8 708	3 256
Innehav utan bestämmande inflytande		-3	-13
Årets totalresultat hänförligt till:			
Scanias aktieägare		7 612	4 502
Innehav utan bestämmande inflytande		-5	-14
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med ²⁾	8	-3 967	-3 595

2) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.

Koncernens balansräkningar

31 december, MSEK	Not	2017	2016
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Immateriella anläggningstillgångar	9	9 421	8 438
Materiella anläggningstillgångar	10	29 711	29 078
Uthyrningstillgångar	10	26 547	25 532
Andelar i intresseföretag och joint ventures	11	587	605
Långfristiga räntebärande fordringar	28	37 218	30 985
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	13, 28	1 488	1 292
Uppskjutna skattefordringar	7	3 901	3 832
Skattefordringar		376	519
Summa anläggningstillgångar		109 249	100 281
Omsättningstillgångar			
Varulager	12	21 589	19 119
Kortfristiga fordringar			
Skattefordringar		555	369
Räntebärande fordringar	28	23 452	20 481
Icke räntebärande kundfordringar	28	9 024	8 446
Andra kortfristiga fordringar ¹⁾	13, 28	5 721	5 541
Summa kortfristiga fordringar		38 752	34 837
Kortfristiga placeringar	28	1 245	1 122
Likvida medel	28		
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		3 083	3 352
Kassa och bank		3 421	4 282
Summa likvida medel		6 504	7 634
Summa omsättningstillgångar		68 090	62 712
Summa tillgångar		177 339	162 993
¹⁾ Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:			
Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		239	374
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		377	291
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		474	778
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		781	420
Netto		-639	-533

31 december, MSEK	Not	2017	2016
Eget kapital och skulder			
Eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		1 120	1 120
Reserver		-2 767	-1 944
Balanserat resultat		49 551	41 116
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		49 904	42 292
Innehav utan bestämmande inflytande		15	20
Summa eget kapital	14	49 919	42 312
Långfristiga skulder			
Långfristiga räntebärande skulder	28	39 869	27 298
Avsättningar för pensioner	15	9 346	8 627
Övriga långfristiga avsättningar	16	6 498	6 439
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	12 186	11 409
Uppskjutna skatteskulder	7	2 862	2 369
Andra långfristiga skulder ¹⁾	28	744	916
Summa långfristiga skulder		71 505	57 058
Kortfristiga skulder			
Kortfristiga räntebärande skulder	28	18 822	30 713
Kortfristiga avsättningar	16	3 523	3 221
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	12 729	10 987
Förskott från kunder		1 199	990
Skulder till leverantörer	28	14 016	12 740
Skatteskulder		1 132	1 388
Andra kortfristiga skulder ¹⁾	28	4 494	3 584
Summa kortfristiga skulder		55 915	63 623
Summa eget kapital och skulder		177 339	162 993
Nettoskudsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK		51 581	49 788
Nettoskudsättningsgrad		1,03	1,18
Soliditet, %		28,1	26,0
Sysselsatt kapital, MSEK		118 595	109 483

Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen

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

	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
2017							
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-1 944	41 116	42 292	20	42 312
Årets förändring av omräkningsreserv			-822		-822	-2	-824
Omvärdering av förmånsbestämda planer			0	-337	-337		-337
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			-1	64	63		63
Summa övrigt totalresultat			-823	-273	-1 096	-2	-1 098
Årets resultat				8 708	8 708	-3	8 705
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-2 767	49 551	49 904	15	49 919

	Aktie- kapital	Övrigt tillskjutet kapital	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
2016							
Ingående eget kapital	2 000	1 120	-3 943	38 613	37 790	47	37 837
Justerings av skatt från tidigare år			24	-24	0	-	0
Justerat ingående kapital	2 000	1 120	-3 919	38 589	37 790	47	37 837
Årets förändring av omräkningsreserv			1 933		1 933	-1	1 932
Omvärdering av förmånsbestämda planer				-936	-936		-936
Skatt hänförlig till poster som redovisats i övrigt totalresultat			42	207	249		249
Summa övrigt totalresultat			1 975	-729	1 246	-1	1 245
Årets resultat				3 256	3 256	-13	3 243
Förändringar av innehav utan bestämmande inflytande						-13	-13
Utgående eget kapital per 31 december	2 000	1 120	-1 944	41 116	42 292	20	42 312

Koncernens kassaflödesanalyser

Januari – december, MSEK	Not	2017	2016
Den löpande verksamheten			
Resultat före skatt	21 a	12 082	5 963
Icke kassaflödespåverkande poster	21 b	4 256	8 030
Betald skatt		-3 343	-2 721
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		12 995	11 272
Förändring av rörelsekapital			
Varulager		-2 926	-1 245
Fordringar		-1 535	-2 487
Avsatt till pensioner		322	309
Skulder till leverantörer		1 207	1 421
Andra skulder och avsättningar		3 260	2 880
Summa förändring av rörelsekapital		328	878
Kassaflöde från den löpande verksamheten		13 323	12 150
Investeringsverksamheten			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	21 c	-32	0
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar, Fordon och tjänster	21 d	-6 594	-7 864
Nettoinvesteringar i kreditportfölj mm, Financial Services	21 d	-8 211	-8 643
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-14 837	-16 507
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		-1 514	-4 357
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	21 e	705	-925
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		705	-925
Årets kassaflöde		-809	-5 282
Likvida medel vid årets början		7 634	12 295
Valutakursdifferens i likvida medel		-321	621
Likvida medel vid årets slut	21 f	6 504	7 634
Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster		2017	2016
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		11 999	10 413
Förändring i rörelsekapital mm		328	878
Kassaflöde från den löpande verksamheten		12 327	11 291
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-6 626	-7 864
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		5 701	3 427

Koncernens noter

NOT 1 Redovisningsprinciper

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

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

Ändrade redovisningsprinciper

Ett antal ändrade standarder har trätt i kraft 2017 varav ingen har haft någon, eller endast oväsentlig, påverkan på koncernredovisningen.

Från och med januari 2017 har vissa omklassificeringar gjorts avseende presentationen i resultaträkningen. I Fordon och tjänster har Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures omklassificerats från att ha presenterats i rörelseresultatet till att presenteras bland finansiella intäkter och kostnader. I Financial Services har resultat från

försäljning av återtagna fordon och försäkringskommission, som tidigare presenterats bland övriga intäkter och kostnader omklassificerats till ränte- och hyresintäkter respektive som försäkringskommission. Omklassificeringarna har gjorts retroaktivt vilket innebär att jämförelsesiffror har justerats. Omklassificeringarna har endast mindre effekt på nyckeltal.

Tillämpning av redovisningsprinciper

Koncernredovisning

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

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

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

företaget. Orealiserade förluster elimineras på samma sätt som realiserade vinster, men endast i den utsträckning det inte finns något nedskrivningsbehov. Innehav utan bestämmande inflytande, dvs eget kapital i ett dotterbolag som inte är hänförligt till moderbolaget, redovisas som en särskild post inom eget kapital separat från moderbolagets ägares andel av eget kapital. Särskild upplysning lämnas om den andel av årets resultat som tillhör innehav utan bestämmande inflytande.

Intresseföretag och joint ventures

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

Utländska valutor – omräkning

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

Vid upprättande av koncernens bokslut omräknas de utländska dotterföretagens resultat- och balansräkningar till koncernens rapporteringsvaluta svenska kronor. Samtliga poster i resultaträkningen för utländska dotterföretag omräknas med de genomsnittliga valutakurserna under året (medelkurser). Samtliga poster i balansräkningen omräknas med valutakurserna på balansdagen. De omräkningsdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven inom eget kapital. Dotterföretagen använder den lokala valutan som funktionell valuta, förutom ett fåtal dotterföretag för vilka euro är den funktionella valutan.

Monetära långfristiga poster till en utlandsverksamhet för vilken reglering inte är planerad eller troligen inte kommer att ske inom överskådlig framtid, är i praktiken en del av företagets nettoinvestering i utlandsverksamheten. Valutakursdifferenser på sådana monetära poster som utgör en del av ett företags nettoinvestering (utvidgad investering) redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven i eget kapital.

Balansräkning – klassificeringar

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

Andra tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar och övriga skulder klassificeras som långfristiga. För klassificering av finansiella instrument – se avsnitt Finansiella tillgångar och skulder under avsnittet Klassificering av finansiella instrument.

Klassificering av finansiell och operationell leasing (Scania som leasegivare)

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

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

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

Leasingåtaganden (Scania som leasetagare)

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

Balansräkning – värderingsprinciper

Materiella anläggningstillgångar inklusive uthyrningstillgångar

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för ackumulerade avskrivningar och eventuella nedskrivningar. En anläggningstillgång delas upp i komponenter med olika nyttjandeperioder, vilka skrivs av separat. Maskiner och inventarier samt uthyrningstillgångar har nyttjandeperioder på 3–12 år. Genomsnittlig nyttjandeperiod för byggnader är 40 år baserat på att stommar har 50–100 år, stomkomplettering/innerväggar 20–40 år, installationer 20–40 år, yttre ytskikt 20–30 år och inre ytskikt 10–15 år. Mark skrivs inte av.

Koncernens noter, forts.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

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

Immateriella anläggningstillgångar

Scanias immateriella anläggningstillgångar utgörs av goodwill, aktiverade utgifter för utveckling av nya produkter samt programvara. Immateriella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde med avdrag för eventuella ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar.

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

Goodwill

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

Aktiverade utgifter för produktutveckling

Scanias forsknings- och utvecklingsaktiviteter delas upp i två faser, konceptutveckling och produktutveckling. Utgifter under konceptutvecklingsfasen kostnadsförs när de uppstår. Utgifter under produktutvecklingsfasen aktiveras från och med tidpunkten då utgifterna sannolikt kommer att leda till framtida ekonomiska fördelar, vilket innebär att det är tekniskt möjligt att färdigställa den immateriella tillgången, företaget har för avsikt och förutsättningar att färdigställa den och använda eller sälja den, det finns adekvata resurser för att fullfölja utveckling och försäljning samt att kvarstående utgifter kan beräknas på ett tillförlitligt sätt. Nedskrivningsprövning sker årligen för produktutvecklingsprojekt som ännu ej tagits i bruk enligt de principer som anges nedan. Avskrivning av aktiverade utgifter för utveckling påbörjas när tillgången tas i bruk och sker linjärt över bedömd nyttjandeperiod. För aktiverade utgifter avseende produktutveckling bedöms nyttjandeperioden uppgå till mellan 3–10 år.

Aktiverade utgifter för utveckling av programvara

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

Nedskrivningsprövning av anläggningstillgångar

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

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

Varulager

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

Finansiella tillgångar och skulder

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

Klassificering av finansiella instrument

Alla finansiella tillgångar och skulder klassificeras i följande kategorier:

- a) Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultatet består av två undergrupper;
 - i) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som innehas för handel vilket innefattar Scanias bostadsobligationer och alla derivat förutom de derivat som används som säkringsinstrument när säkringsredovisning tillämpas. Derivathandel bedrivs i huvudsak för att säkra koncernens valuta- och ränterisker.
 - ii) Finansiella tillgångar och finansiella skulder som vid det första redovisningstillfället identifieras som en post värderad till verkligt värde via resultatet. Scania har inga finansiella instrument klassificerade i denna undergrupp.
- b) Lånefordringar och kundfordringar
Dessa tillgångar har fastställda eller fastställbara betalningar och är inte noterade på en aktiv marknad. Scanias likvida medel, kundfordringar och lånefordringar ingår i denna kategori.
- c) Övriga finansiella skulder
Innefattar finansiella skulder som inte innehas för handel. Scanias leverantörsskulder samt upplåning ingår i denna kategori.

Redovisning och värdering

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

Säkringsredovisning

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

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

Kassaflödessäkring

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

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

Säkring av verkligt värde

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

Säkring av utländska nettoinvesteringar

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

Koncernens noter, forts

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Avsättningar

Avsättningar redovisas om ett åtagande, legalt eller informellt, föreligger som följd av inträffade händelser. Vidare måste det bedömas som troligt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera åtagandet samt att beloppet kan uppskattas tillförlitligt. Avsättningar för garanti för under året sålda fordon baseras på garantivillkor och bedömt kvalitetsläge. Avsättningar relaterade till serviceavtal avser förväntade framtida oundvikliga kostnader som överstiger de avtalade framtida intäkterna. Avsättningar för restvärdesåtaganden uppkommer till följd av antingen en operationell lease (Scania som leasegivare) eller en leverans med återköpsåtagande. Avsättningen ska täcka den aktuella bedömningen av att det förväntade framtida marknadsvärdet understiger det pris som avtalats i leasingavtalet eller återköpsavtalet. I detta fall redovisas en avsättning på mellanskillnaden, såvida inte denna understiger ännu ej redovisad uppskjuten vinst. Bedömningen av den framtida restvärdesrisken sker löpande under avtalstiden. För avsättningar avseende pensioner se beskrivning av Ersättningar till anställda nedan, samt i not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. För avsättning avseende uppskjutna skatteskulder, se Skatter nedan.

Skatter

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

Ersättningar till anställda

Inom koncernen finns ett flertal såväl avgiftsbestämda som förmånsbestämda pensions- och liknande planer, varav några har 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. Se även not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Scania följer reglerna i IAS 19 om begränsning i värdering av nettotillgångar det så kallade tillgångstaket, då dessa aldrig värderas högre än nuvärdet av tillgängliga ekonomiska fördelar i form av återbetalningar från planen eller i form av minskningar av framtida avgifter till planen. Detta värde nuvärdesbestäms med hänsyn till gällande diskonteringsränta.

Resultaträkning – klassificeringar

Forsknings- och utvecklingskostnader

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

Försäljningskostnader

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

Administrationskostnader

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

Finansiella intäkter och kostnader

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

Resultaträkning – värderingsprinciper

Intäktsredovisning

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

Nettoomsättning – Fordon och tjänster

Försäljning

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

Uthyrning

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

Service och tjänster

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

Financial Services

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

Övrigt

Transaktioner med närstående

Transaktioner med närstående sker till marknadsmässiga villkor.

Statliga bidrag inklusive stöd från EU

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

Eventualförpliktelser (ansvarsförbindelser)

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

Incitamentsprogram

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

Koncernens noter, forts.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Ändrade redovisningsprinciper kommande år

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2018 och senare har inte förtidstillämpats. Nedanstående nya standarder och ändringar har ännu ej börjat tillämpas.

IFRS 9 Financial Instruments har ersatt IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering från 1 januari 2018. IFRS 9 skiljer sig åt jämfört med IAS 39 avseende klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder, nedskrivning av finansiella instrument och säkringsredovisning. För tillgångarna har de tidigare fyra kategorierna ersatts med tre – finansiella instrument värderade till upplupet anskaffningsvärde, verkligt värde via resultaträkningen och verkligt värde via övrigt totalresultat. Scantias finansiella tillgångar har klassificerats i kategorin finansiella instrument värderade till upplupet anskaffningsvärde. Effekten av IFRS 9 på Scania hänförs till nedskrivningsmodellen och kravet att beakta förväntade kreditförluster vid beräkningen av förlustreserveringar. Nedskrivningsprövning görs enligt en generell eller en förenklad modell. Säkringsredovisning bygger mer på den interna riskhanteringen för att företagets riskhantering ska återspeglas i de finansiella rapporterna. Scantias tillämpning av säkringsredovisning är begränsad och IFRS 9 hade ingen påverkan avseende säkringsredovisning.

Scania har valt att tillämpa IFRS 9 retroaktivt utan omräkning av jämförelsesiffror. Effekten vid övergången 1 januari 2018 är hänförlig till nedskrivningsmodellen och uppgår till MSEK 150 netto beaktat uppskjuten skatt, och har redovisats i eget kapital.

IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers tillämpas från 1 januari 2018 och har ersatt befintliga intäktsstandarder och tolkningar.

Huvudprincipen i IFRS 15 är att ett företag ska redovisa intäkter till ett belopp som motsvarar den ersättning som företaget räknar med att ha rätt till i utbyte mot överföring av varor eller tjänster till en kund.

Övergången till IFRS 15 har gjorts retroaktivt enligt den "modifierade metoden" som innebär att jämförelsesiffror inte har räknats om.

Scantias tidigare tillämpade principer avseende intäktsredovisning, se beskrivning i denna årsredovisning, var i enlighet med IFRS 15 och Scania har därför ingen effekt av övergången till IFRS 15.

IFRS 16 Leases – Från 1 januari 2016 kommer IFRS 16 att ersätta IAS 17 Leasingavtal samt tillhörande tolkningar IFRIC 4, SIC-15 och SIC-27. Standarden kräver att tillgångar och skulder hänförliga till alla leasingavtal, med några undantag, redovisas i balansräkningen. Denna redovisning baseras på synsättet att leasetagaren har en rättighet att använda en tillgång

under en specifik tidsperiod och samtidigt en skyldighet att betala för denna rättighet. Redovisningen för leasegivaren kommer i allt väsentligt att vara oförändrad. Standarden är tillämplig för räkenskapsår som påbörjas den 1 januari 2019 eller senare med förtida tillämpning tillåten. Koncernen har påbörjat arbetet med att analysera effekten av IFRS 16 men kan ännu inte kvantifiera effekterna av den nya standarden.

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2018 eller senare bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på Scantias redovisning.

Moderbolaget

Moderbolagets redovisningsprinciper

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

Moderbolaget tillämpar inte IAS 39 Finansiella instrument utan tillämpar en metod med utgångspunkt i anskaffningsvärde enligt årsredovisningslagen.

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

Dotterföretag

Andelar i dotterföretag redovisas i moderbolaget enligt 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.

Nya redovisningsprinciper från räkenskapsåret 2018

Från räkenskapsåret 2018 träder nya standarder för intäkter och finansiella instrument i kraft. Nedan är en beskrivning av dessa redovisningsprinciper, som kommer att utgöra en del av nästa års beskrivning av koncernens kompletta redovisningsprinciper.

Finansiella instrument

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

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

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

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

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

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

Finansiella tillgångar

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

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

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

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

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

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

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

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

Ränteintäkter redovisas med tillämpning av effektivräntemetoden för finansiella tillgångar som utgör skuldinstrument. För finansiella instrument (utom sådana som anses blivit kreditförsämrade, se nedan) beräknas ränteintäkter genom tillämpning av effektivräntemetoden på den finansiella tillgångens redovisade värde brutto. För finansiella tillgångar som anses blivit kreditförsämrade redovisas ränteintäkter genom tillämpning av effektivräntemetoden på det upplupna anskaffningsvärdet med avdrag för nedskrivningar. Om kreditrisken för den kreditförsämrade finansiella tillgången förbättras i efterföljande rapporteringsperioder så att den finansiella tillgången inte längre anses kreditförsämrade redovisas ränteintäkterna genom tillämpning av effektivräntan på den finansiella tillgångens redovisade värde brutto.

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

Koncernens noter, forts.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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

Nedskrivning av finansiella tillgångar

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

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

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

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

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

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

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

Finansiella skulder och egetkapitalinstrument

Klassificering som skuld eller eget kapital

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

Egetkapitalinstrument

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

Finansiella skulder

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

Derivatinstrument

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

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

Intäktsredovisning

Koncernen redovisar intäkter från följande huvudkällor:

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

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

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

Försäljning av varor

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

I transaktioner där koncernen inte har några återköpsåtaganden redovisas en intäkt när kontrollen överförs till kunden. Det sker normalt när fordonen har levererats till kunden, kunden har godkänt fordonet och koncernen har erhållit betalning eller fakturerat med kortfristig kredittid. Produktgaranti innebär att sålda produkter uppfyller överenskomna specifikationer, och redovisas i enlighet med IAS 37 Avsättningar, eventualförpliktelser och eventualtillgångar.

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

Utförande av tjänsteuppdrag

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

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

Kritiska bedömningar vid tillämpning av redovisningsprinciper

Finansiella instrument

Ökad kreditrisk

Oavsett resultatet av bedömningen om huruvida det har skett en väsentlig ökning av kreditrisken, förutsätter koncernen att kreditrisken för en finansiell tillgång har ökat väsentligt sedan det första redovisningstillfället om avtalsenliga belopp fortfarande är obetalda mer än 30 dagar efter förfallodagen, såvida inte koncernen har rimliga och verifierbara uppgifter som visar på annat.

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

Kreditförsämring

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

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

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

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

Principer för bortskrivning

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

Intäktsredovisning

Följande är de kritiska bedömningar vid tillämpning av redovisningsprinciper som styrelseledamöterna har gjort under processen att tillämpa IFRS 15 Intäkter från kontrakt med kunder, och som kan ha störst effekt på de belopp som redovisas i koncernredovisningen.

Transaktioner bestående av flera komponenter

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

I dessa transaktioner fördelas det totala transaktionspriset på dessa åtskilda komponenter. Ett serviceavtal tecknas aldrig separat utan endast tillsammans med, eller i anslutning till, försäljningen av ett fordon.

När priset fördelas mellan de olika prestationsåtagandena använder Scania fristående försäljningspriser. Eventuella rabatter förs till fordonet.

Koncernens noter, forts.

NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

Återköpsskyldigheter

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

Kontraktskostnader

Kontraktskostnader i form av provision för försäljningen av ett serviceavtal är oväsentliga och redovisas därför löpande som kostnader.

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

Kontraktskostnader som hänför sig till försäljning av fordon med återköpsåtaganden anses inte omfattas av IFRS 15. Kontraktskostnader avseende sådana transaktioner redovisas i enlighet med IAS 17 Leasingavtal.

Garantikostnader

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

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

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

Åtaganden

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

Om väsentliga nedgångar sker i marknadsvärdet för begagnade fordon ökar det risken för framtida förluster vid avyttring av återlämnade fordon. När ett restvärdesåtagande bedöms ge upphov till en framtida förlust redovisas en avsättning i de fall när den förväntade förlusten överstiger ännu ej intäktsförd vinst på fordonet.

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

Vid utgången av året uppgick åtaganden avseende återköp till MSEK 16 502 (15 200).

Kreditrisk

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 77 028 (67 935). I allt väsentligt har Scania säkerhet i form av återtaganderätt i det underliggande fordonet. I de fall marknadsvärdet på säkerheten ej täcker exponeringen mot kund, och kunden har problem att fullfölja sina kontrakterade betalningar, har Scania en förlustrisk. Reserven för osäkra fordringar i verksamheten Financial Services uppgick per 31 december till MSEK 954 (973). Se vidare Kreditrisk under not 27 Finansiell riskhantering.

Immateriella tillgångar

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

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

Antagandena avviker inte från uppgifter från externa informationskällor eller från tidigare erfarenheter. I den mån ovanstående parametrar förändras negativt kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias goodwill uppgick per 31 december till MSEK 1 341 (1 357). Genomförda nedskrivningsprövningar visade att det finns betryggande marginaler innan nedskrivningsbehov uppstår.

Scantias utvecklingsutgifter aktiveras i den fas av produktutvecklingen där beslut tas om framtida produktions- och marknadsintroduktion. Vid denna tidpunkt finns en framtida prognostiserad intäkt samt motsvarande produktionskostnad. I de fall framtida volymer eller pris- och kostnadsutveckling negativt avviker från förkalkyl kan nedskrivningsbehov uppstå. Scantias aktiverade utvecklingsutgifter uppgick per 31 december till MSEK 7 525 (6 618).

Pensionsåtaganden

I de aktuariella metoder som används för att fastställa Scantias pensionsskulder är ett antal antaganden av stor betydelse. Det mest kritiska avser diskonteringsräntan på åtaganden. Andra väsentliga antaganden är genomsnittlig livslängd och genomsnittlig duration på utfästelserna. En höjd diskonteringsränta minskar den redovisade pensionsskulden. Vid beräkningen av den svenska pensionsskulden har diskonteringsränta om 2,75 procent (2,75) använts. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.

Koncernens noter, forts.

NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

Produktåtaganden

Scanias produktåtagande avser i huvudsak fordonsgarantier i form av en ettårig så kallad fabriksgaranti samt förlängda garantier och i förekommande fall särskilda kvalitetskampanjer. För varje sålt fordon görs en garantiavsättning. För förlängda garantier och kampanjer sker avsättning vid beslutstillfället. Avsättningarna är beroende av bedömt kvalitetsläge och graden av utnyttjande vid kampanjer. En väsentlig förändring av kvalitetsläget kan medföra att tidigare avsättningar måste korrigeras. Scanias produktåtagande framgår av not 16 Övriga avsättningar och uppgick per 31 december till MSEK 1 747 (1 683).

Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31 december till MSEK 948 (1 017), se not 16 Övriga avsättningar.

Legala risker

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

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

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

Vidare är Scania föremål för relaterade civilrättsliga krav från direkta och indirekta kunder och kan bli föremål för ytterligare sådana krav.

Skattemässiga risker

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

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

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment

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

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

Rörelsesegment

Resultaträkning	Fordon och tjänster		Financial Services ⁵⁾		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Januari – december, MSEK								
Intäkter från externa kunder ¹⁾	119 713	103 927	6 943	6 734	-3 291	-3 558	123 365	107 103
Kostnader ¹⁾	-108 553	-94 818	-5 669	-5 719	3 291	3 558	110 931	-96 979
Jämförelsestörande poster ²⁾		-3 800					0	-3 800
Rörelseresultat	11 160	5 309	1 274	1 015	0	0	12 434	6 324
Ränteintäkter	583	629	-	-	-	-	583	629
Räntekostnader	-956	-1 034	-	-	-	-	-996	-1 034
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	44	60	-	-	-	-	44	60
Övriga finansiella intäkter och kostnader ³⁾	-23	-16	(1 274)	-	-	-	-23	-16
Resultat före skatt	10 808	4 948		1 015	-	-	12 082	5 963
Skatt ³⁾	-3 084	-2 355	-293	-365	-	-	-3 377	-2 720
Årets resultat	7 724	2 593	981	650	-	-	8 705	3 243
Avskrivningar ingår med ⁴⁾	-3 941	-3 572	-26	-23	-	-	-3 967	-3 595

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

2) Avsättning 2016 för EUs konkurrens mål, se not 2.

3) Finansiella intäkter och kostnader samt skatt redovisas på segmentsnivå för att bättre spegla rörelsesegmentet Financial Services, vars verksamhet baseras på nettofinansieringskostnaden efter skatt. Av jämförelseskäl redovisas motsvarande information även för rörelsesegmentet Fordon och tjänster.

4) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.

5) Fördelningen av Scanias intäkter i segmentet Financial Services framgår av not 5.

Kassaflödesanalys per segment	Fordon och tjänster		Financial Services		Scaniakoncernen	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	11 999	10 413	996	859	12 995	11 272
Förändring i rörelsekapital mm	328	878	-	-	328	878
Kassaflöde från den löpande verksamheten	12 327	11 291	996	859	13 323	12 150
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-6 629	-7 864	-8 211	-8 643	-14 837	-16 507
Kassaflöde före finansieringsverksamheten	5 701	3 427	-7 215	-7 784	-1 514	-4 357

Koncernens noter, forts

NOT 3 Rapportering per rörelsesegment, forts.

Balansräkning	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scaniakoncernen	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Januari – december, MSEK								
Tillgångar								
Immateriella anläggningstillgångar	9 391	8 404	30	34	–	–	9 421	8 438
Materiella anläggningstillgångar	29 601	28 967	110	111	–	–	29 711	29 078
Uthyrningstillgångar ⁶⁾	12 294	11 218	16 665	16 715	–2 412	–2 401	26 547	25 532
Andelar i intresseföretag och joint ventures	587	605	0	0	–	–	587	605
Räntebärande fordringar, långfristiga ⁷⁾	64	60	37 154	30 925	–	–	37 218	30 985
Andra fordringar, långfristiga	5 211	5 074	554	569	–	–	5 765	5 643
Varulager	21 589	19 119	0	0	–	–	21 589	19 119
Räntebärande fordringar, kortfristiga ⁷⁾	243	186	23 209	20 295	–	–	23 452	20 481
Andra fordringar, kortfristiga ⁸⁾	14 926	13 650	1 691	1 498	–1 317	–793	15 300	14 356
Kortfristiga placeringar och likvida medel	17 697	11 487	1 100	1 442	–11 048	–4 173	7 749	8 756
Summa tillgångar	111 603	98 770	80 513	71 589	–14 777	–7 367	177 339	162 993
Eget kapital och skulder								
Eget kapital	42 658	35 859	7 261	6 453	–	–	49 919	42 312
Räntebärande skulder ⁹⁾	0	0	69 739	62 184	–11 048	–4 173	58 691	58 011
Avsättningar för pensioner	9 275	8 555	71	72	–	–	9 346	8 627
Övriga långfristiga avsättningar	6 496	6 436	2	3	–	–	6 498	6 439
Andra skulder, långfristiga	14 995	13 960	797	734	–	–	15 792	14 694
Kortfristiga avsättningar	3 459	3 148	64	73	–	–	3 523	3 221
Andra skulder, kortfristiga ⁸⁾	34 720	30 812	2 579	2 070	–3 729	–3 194	33 570	29 689
Summa eget kapital och skulder	111 603	98 770	80 513	71 589	14 777	–7 367	177 339	162 993
Periodens bruttoinvesteringar i								
– Immateriella anläggningstillgångar	1 567	1 855	8	10	–	0	1 576	1 865
– Materiella anläggningstillgångar	4 188	5 674	18	33	–	0	4 206	5 707
– Uthyrningstillgångar ⁸⁾	5 584	5 789	7 636	8 904	–	–1 002	12 219	13 691

6) Eliminering avser uppskjuten vinst på uthyrningstillgångar.

7) Räntebärande fordringar i segmentet Financial Services består främst av avbetalningsfordringar och fordringar avseende finansiell leasing.

8) Eliminering avser interna fordringar och skulder mellan de båda segmenten.

9) Avser räntebärande skulder som ej är fördelade som lång- respektive kortfristiga för segmenten.

Produkter och tjänster		
Fordon och tjänster		
	2017	2016
Lastbilar	75 226	65 615
Bussar	10 480	10 867
Motorer	1 830	1 647
Service	23 727	21 611
Begagnade fordon	7 077	6 452
Övrigt	3 940	2 753
Summa leveransvärde	122 280	108 945
Justering för hyresintäkter ¹⁾	-2 567	-5 018
Nettoomsättning Fordon och tjänster	119 713	103 927
Financial Services	6 943	6 734
Eliminering ²⁾	-3 291	-3 558
Intäkter från externa kunder	123 365	107 103

1) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -1 812 (-4 083) och nya bussar MSEK -464 (-589). Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.

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

Geografiska områden

MSEK	Europa		Eurasien		Asien		Amerika ³⁾		Afrika & Oceanien		Summa	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Fordon och tjänster												
Nettoomsättning, januari – december ^{1),4)}	74 330	68 174	6 631	3 291	16 552	13 194	13 588	10 713	8 612	8 555	119 713	103 927
Tillgångar, 31 december ²⁾	89 866	78 513	965	604	2 801	2 357	16 116	15 553	1 855	1 744	111 603	98 771
Bruttoinvesteringar ²⁾	4 392	6 154	45	46	114	70	1 154	1 233	50	26	5 755	7 529
Anläggningstillgångar ⁵⁾	47 474	45 336	529	463	1 245	1 200	6 975	6 448	925	881	57 148	54 328
Financial Services												
Intäkter, januari – december ^{1),6)}	5 220	5 442	450	281	165	141	692	545	416	355	6 943	6 734
Tillgångar, 31 december ²⁾	61 847	55 715	3 586	2 203	2 808	2 342	8 344	8 065	3 928	3 264	80 513	71 589
Nyfinansiering till kunder	39 474	35 724	3 166	1 466	1 452	1 310	3 810	2 602	2 623	1 959	50 526	43 061
Anläggningstillgångar ⁷⁾	43 768	39 350	1 739	983	1 874	1 588	4 674	4 344	2 458	2 089	54 513	48 354

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

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

3) Avser i huvudsak Latinamerika.

4) Varav Sverige 6 579 (6 496).

5) Varav Sverige 24 873 (25 482).

6) Varav Sverige 217 (176).

7) Varav Sverige 4 062 (3 462).

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

Koncernens noter, forts

NOT 4 Rörelsens kostnader

Fordon och tjänster	2017	2016
Kostnad för sålda varor		
Varukostnader	58 640	49 599
Personal	17 823	15 824
Avskrivningar ¹⁾	2 872	2 552
Övrigt	10 903	9 713
Summa	90 238	77 688

1) varav nedskrivning MSEK 4 (59).

Forsknings- och utvecklingskostnader	2017	2016
Personal	2 559	2 237
Avskrivningar	746	718
Övrigt ¹⁾	3 282	2 949
Summa	6 587	5 904

1) varav nedskrivning MSEK 0 (2).

Försäljningskostnader	2017	2016
Personal	5 668	5 282
Avskrivningar ¹⁾	310	293
Övrigt	3 956	4 161
Summa	9 934	9 736

1) varav nedskrivning MSEK 0 (9).

Administrationskostnader	2017	2016
Personal	1 048	780
Avskrivningar	13	9
Övrigt	733	701
Summa	1 794	1 490

Financial Services	2017	2016
Försäljnings- och administrationskostnader		
Personal	677	625
Avskrivningar	26	23
Övrigt	293	277
Summa	996	925

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

NOT 5 Financial Services

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

	2017	2016
Ränteintäkter	2 924	2 329
Hysesintäkter	3 807	4 235
Avskrivningar	-3 291	-3 558
Räntekostnader	-1 196	-963
Försäkringskommission	212	170
Ränteöverskott och försäkringskommission	2 456	2 213
Andra intäkter och kostnader	-81	-117
Bruttoresultat	2 375	2 096
Försäljnings- och administrationskostnader	-996	-925
Kreditförluster konstaterade och befarade ¹⁾	-105	-156
Rörelseresultat	1 274	1 015

1) Kostnaderna motsvarar 0,14 procent (0,25) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2017	2016
Vid årets början	16 715	13 889
Tillkommande kontrakt	7 636	8 904
Avskrivning	-3 291	-3 558
Avslutade kontrakt	-4 739	-2 701
Förändring av värdering	3	-5
Valutakursdifferenser	341	186
Redovisat värde vid årets slut²⁾	16 665	16 715

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering avseende uppskjuten vinst om MSEK 2 412 (2 401).

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2017	2016
Vid årets början	51 220	42 597
Tillkommande fordringar	33 863	26 345
Amortering/avslutade kontrakt	-24 751	-20 541
Avyttring av rörelse	-	-46
Förändring av värdereglering	-44	-78
Valutakursdifferenser	75	2 943
Redovisat värde vid årets slut	60 363	51 220
Summa fordringar och uthyrningstillgångar³⁾	77 028	67 935

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 146 000 (132 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2017	2016
Fordringar avseende framtida minimileaseavgifter	39 214	31 769
Avgår belopp för:		
Reserv för osäkra fordringar	-629	-628
Beräknad ränta	-2 817	-2 308
Nettoinvestering⁴⁾	35 768	28 833

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

Framtida minimileaseavgifter⁵⁾	Operationell leasing	Finansiell leasing
2018	3 247	13 938
2019	2 318	10 812
2020	1 371	7 564
2021	585	4 306
2022	231	2 041
2023 och därefter	67	553
Summa	7 819	39 214

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

NOT 6 Finansiella intäkter och kostnader

	2017	2016
Ränteintäkter		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	325	361
Derivat ¹⁾	258	268
Summa ränteintäkter	583	629
Räntekostnader		
Upplåning	-668	-589
Derivat ¹⁾	-689	-759
Summa upplåning och derivat	-1 354	-1 348
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services ²⁾	660	568
Pensionsskuld	-262	-254
Summa räntekostnader	-956	-1 035
Summa räntenetto	-373	-405
Andel av resultat av intresseföretag och joint ventures	44	60
Övriga finansiella intäkter ³⁾	171	292
Övriga finansiella kostnader ³⁾	-194	-308
Summa övriga finansiella intäkter och kostnader	-23	-16
Finansiella intäkter och kostnader, netto	-352	-361

1) Avser räntor på derivat som används för att matcha räntan på upplåning och utlåning samt räntekomponenten i derivat som används för att konvertera upplåningsvalutor till utlåningsvalutor.

2) Redovisas i rörelseresultat för Financial Services.

3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK 21 (88), samt valutakursdifferenser och orealiserade/realiserade vinster om MSEK 4 993 (7 288) och realiserade/orealiserade förluster om MSEK 4 997 (7 298) hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader.

Koncernens noter, forts

NOT 7 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2017	2016
Aktuell skatt ¹⁾	-2 979	-2 725
Uppskjuten skatt	-398	5
Summa	-3 377	-2 720
1) Varav betald skatt:	-3 343	-2 721

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2017	2016
Skatt avseende temporära skillnader	-162	292
Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler ²⁾	24	14
Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	25	32
Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-167	-208
Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	-100	-186
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	-18	61
Summa	-398	5

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Frankrike (år 2017) och Tyskland och Chile (år 2016).

Avstämning av effektiv skatt	2017		2016	
	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	12 082	-	5 963	-
Skatt beräknad med svensk skattesats	-2 658	22	-1 312	22
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-401	3	-164	3
Ej skattepliktiga intäkter	154	-1	152	-3
Ej avdragsgilla kostnader	-166	1	-1 012	17
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	19	0	2	0
Ej värderade underskottsavdrag	-127	1	-128	2
Minskning uppskjuten skattefordran som inte nyttjats	-152	1	-188	3
Justering av skatt avseende tidigare år	-91	1	-92	2
Ändrade skattesatser	30	0	22	0
Övrigt	15	0	0	0
Redovisad skatt	-3 377	28	-2 720	46

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2017	2016
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar	1 148	1 096
Avsättningar för pensioner	1 696	1 571
Anläggningstillgångar	2 140	1 998
Varulager	817	819
Ej utnyttjade underskottsavdrag ³⁾	104	254
Andra skulder	2 683	2 430
Övrigt	4	1
Kvittning inom skatteenheter	-4 691	-4 337
Summa uppskjutna skattefordringar	3 901	3 832
Uppskjutna skatteskulder		
Avsättningar	195	202
Anläggningstillgångar	6 875	6 136
Andra skulder	98	74
Periodiseringsfond ⁴⁾	385	287
Övrigt	0	7
Kvittning inom skatteenheter	-4 691	-4 337
Summa uppskjutna skatteskulder	2 862	2 369
Uppskjuten skattefordran (-) /skatteskuld (+), netto	-1 039	-1 463

3) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 414 (166) har inte värderats. Ej värderade underskott kan nyttjas utan tidsbegränsning.

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

Avstämning av uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto:	2017	2016
Redovisat värde vid årets början	-1 463	-1 098
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	398	-5
Valutakursdifferenser	90	-153
Förvärade/avytttrade verksamheter	0	0
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförliga till:		
– omvärdering av förmånsbestämda planer	-64	-207
Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto	-1 039	-1 463

NOT 8 Avskrivningar

	2017	2016
Fordon och tjänster		
Immateriella anläggningstillgångar		
Forsknings- och utvecklingskostnader	482	413
Försäljningskostnader	91	67
Summa	573	480
Materiella anläggningstillgångar		
Kostnad för sålda varor ¹⁾	2 872	2 552
Forsknings- och utvecklingskostnader	264	305
Försäljningskostnader	219	226
Administrationskostnader	13	9
Summa	3 368	3 092
Summa avskrivningar, Fordon och tjänster²⁾	3 941	3 572

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och tjänster MSEK 364 (374). Därutöver tillkommer värdeminskning avseende aktiverade återköpsåtaganden med MSEK 2 133 (1 484).

2) Varav MSEK 4 (70) är nedskrivningar.

	2017	2016
Financial Services		
Operationell leasing (amortering)	3 291	3 558
Övriga anläggningstillgångar ¹⁾	26	23
Summa avskrivningar, Financial Services	3 317	3 581

I koncernen nedjusteras avskrivningarna till koncernmässigt värde med MSEK 990 (833). I not 10 uppgår därmed koncernens avskrivningar avseende korttidsuthyrning, aktiverade återköpsåtaganden samt operationell leasing under rubriken Uthyrningstillgångar till MSEK 4 799 (4 583).

1) Varav immateriella tillgångar MSEK 10 (8).

Koncernens noter, forts

NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar

2017	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 382	10 490	1 180	13 052
Förvärv/avyttring av dotterföretag	11	–	12	23
Nyanskaffningar	–	1 367	209	1 576
Avyttringar och utrangeringar	–3	–	–99	–102
Omklassificeringar	–	–	13	13
Valutakursdifferenser	–21	–6	–18	–45
Summa	1 369	11 851	1 297	14 517
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar				
Vid årets början	25	3 872	717	4 614
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	454	116	570
– Financial Services	–	–	9	9
Årets nedskrivningar	3	0	–	3
Avyttringar och utrangeringar	0	–	–90	–90
Valutakursdifferenser	0	0	–10	–10
Summa	28	4 326	742	5 096
Redovisat värde vid årets slut	1 341	7 525	555	9 421
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		6 286		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		1 239		
1) Avser främst programvara, vilken i sin helhet är externt anskaffad, och kundrelationer aktiverade vid förvärv				
Låneutgifter Koncernen				
Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året		1		
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet		0,39%		

2016	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden				
Vid årets början	1 253	8 802	959	11 014
Förvärv/avyttring av dotterföretag	1	–	1	2
Nyanskaffningar	–	1 682	183	1 865
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–71	–71
Omklassificeringar	–	–	52	52
Valutakursdifferenser	128	6	56	190
Summa	1 382	10 490	1 180	13 052
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar				
Vid årets början	22	3 485	652	4 159
Årets avskrivningar				
– Fordon och tjänster	–	384	91	475
– Financial Services	–	–	8	8
Årets nedskrivningar	3	2	–	5
Avyttringar och utrangeringar	–	–	–66	–66
Valutakursdifferenser	0	1	32	33
Summa	25	3 872	717	4 614
Redovisat värde vid årets slut	1 357	6 618	463	8 438
– varav aktiverade utgifter för projekt som tagits i bruk		933		
– varav aktiverade utgifter för projekt under utveckling		5 685		
1) Avser främst programvara, vilken i sin helhet är externt anskaffad, och kundrelationer aktiverade vid förvärv				
Låneutgifter Koncernen				
Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året		3		
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet		0,48%		

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

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

Koncernens noter, forts

NOT 10 Materiella anläggningstillgångar

2017	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	21 410	36 390	5 545	32 229	95 574
Förvärv/avyttring av dotterföretag ²⁾	0	8	0	–	8
Nyanskaffningar	147	1 406	2 645	12 219	16 417
Avyttringar och uttrangeringar ³⁾	–51	–800	–21	–8 633	–9 505
Omklassificeringar	443	2 948	–3 446	–2 964	–3 019
Valutakursdifferenser	–54	–539	–196	721	–68
Summa	21 895	39 413	4 527	33 572	99 407
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar⁴⁾					
Vid årets början	8 860	25 407	–	6 697	40 964
Förvärv/avyttring av dotterföretag	0	0	–	–	0
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	473	2 529	–	2 498	5 500
– Financial Services	2	15	–	3 291	3 308
– Eliminering	–	–	–	–990	–990
Årets nedskrivningar	1	0	–	21	22
Avyttringar och uttrangeringar	–44	–732	–	–3 713	–4 489
Omklassificeringar	–1	7	–	–960	–954
Valutakursdifferenser	–11	–382	–	181	–212
Summa	9 280	26 844		7 025	43 149
Redovisat värde vid årets slut	12 615	12 569	4 527	26 547	56 258
– varav Byggnader	9 424				
– varav Mark	3 191				
– varav Financial Services	59	51	0	16 665	16 775

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

2) Varav ökning genom rörelseförvärv uppgår till MSEK 8.

3) Belopp om MSEK 0 som ersättning för skadad materiell anläggningstillgång har erhållits från tredje part och redovisats som intäkt i resultaträkningen.

4) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.

2016	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings- tillgångar ¹⁾	Totalt
Akkumulerade anskaffningsvärden					
Vid årets början	19 497	31 488	5 417	25 752	82 154
Förvärv/avyttring av dotterföretag ²⁾	0	2	0	–	2
Nyanskaffningar	169	836	4 702	13 691	19 398
Avyttringar och utrangeringar ³⁾	–66	–820	–5	–6 192	–7 083
Omklassificeringar	923	3 776	–4 770	–1 670	–1 741
Valutakursdifferenser	887	1 108	201	648	2 844
Summa	21 410	36 390	5 545	32 229	95 574
Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar⁴⁾					
Vid årets början	8 039	23 054	–	5 324	36 417
Förvärv/avyttring av dotterföretag	0	2	–	–	2
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	460	2 194	–	1 858	4 512
– Financial Services	2	13	–	3 558	3 573
– Eliminering	–	–	–	–833	–833
Årets nedskrivningar	46	18	–	14	78
Avyttringar och utrangeringar	–25	–709	–	–2 784	–3 518
Omklassificeringar	8	–3	–	–590	–585
Valutakursdifferenser	330	838	–	150	1 318
Summa	8 860	25 407	–	6 697	40 964
Redovisat värde vid årets slut	12 550	10 983	5 545	25 532	54 610
– varav Byggnader	9 393				
– varav Mark	3 157				
– varav Financial Services	60	49	1	16 715	16 825

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

2) Varav ökning genom rörelseförvärv uppgår till MSEK 2.

3) Belopp om MSEK 12 som ersättning för skadad materiell anläggningstillgång har erhållits från tredje part och redovisats som intäkt i resultaträkningen.

4) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.

Koncernens noter, forts

NOT 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	2017	2016
Redovisat värde vid årets början	580	496
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året ¹⁾	–	4
Valutakursdifferenser	–44	38
Årets resultatandel	44	60
Utdelning	–51	–18
Redovisat värde vid årets slut	529	580
Eventualförpliktelser	–	–

1) MSEK 4 avser försäljning av N.W.S S.R, 2016.

Intresseföretag / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2017	2016
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	5	5
Laxå Specialvehicles AB, 556548-4705, Sverige	47,5	25	47	50
ScaValencia S.A., A46332995, Spanien	26	15	25	24
N.W.S S.R.L., IT1541500227, Italien	46,5	4	1	3
Andelar i intresseföretag		46	78	82
Andel i:				
– Årets resultat			11	17
– Årets totalresultat			11	17

Joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	Andelens värde i koncernen	
			2017	2016
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50	454	440	489
Oppland Tungbilservice A/S, 982 787 602, Norge	50	1	6	5
Tynset Diesel A/S, 982 787 580, Norge	50	1	5	4
Andelar i joint ventures		456	451	498
Andel i:				
– Årets resultat			33	43
– Årets totalresultat			33	43
Andelar i intresseföretag och joint ventures			529	580
Övriga aktier och andelar	–	–	58	25
Summa	–	–	587	605

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

Summerade resultaträkningar	2017	2016
Nettoomsättning	2 667	2 062
Rörelseresultat ¹⁾	108	120
Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter	-20	-2
Skatt	-26	-35
Periodens resultat	62	83
Övrigt totalresultat	-	-
Periodens totalresultat	62	83
Scaniakoncernens andel (50%)	31	42

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

NOT 12 Varulager

	2017	2016
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	2 643	2 478
Varor under tillverkning	1 580	1 508
Färdiga varor ¹⁾	17 366	15 133
Summa	21 589	19 119
1) Varav begagnade fordon	2 183	2 139
Värderegleringsreserv vid årets slut	-875	-1 016

Summerade balansräkningar	2017	2016
Anläggningstillgångar	588	686
Kortfristiga placeringar och likvida medel	240	314
Övriga omsättningstillgångar	720	485
Summa tillgångar	1 548	1 485
Eget kapital	880	979
Övriga kortfristiga skulder	668	506
Summa eget kapital och skulder	1 548	1 485
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50%)	440	490
Redovisat värde	440	490

Scania har erhållit utdelning från Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC om MSEK 36 (0). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC är ett joint venture med Scania och Cummins som delägare. Joint venture tillverkar bränsleinsprutningssystem för enhetsinsprutning med extra högt tryck (XPI). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

NOT 13 Andra fordringar

	2017	2016
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	455	519
Derivat med positivt värde	239	374
Förskottsbetalningar	28	24
Pensionstillgång	109	10
Övriga fordringar	657	365
Summa andra långfristiga fordringar	1 488	1 292
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 212	1 346
Derivat med positivt värde	377	329
Mervärdesskatt	2 659	2 243
Förskottsbetalningar	213	239
Övriga fordringar	1 260	1 384
Summa andra kortfristiga fordringar	5 721	5 541
Summa andra fordringar	7 209	6 833

Koncernens noter, forts

NOT 14 Eget kapital

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

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

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

Omräkningsreserv uppstår vid omräkning av utländska netto-tillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagets nettoinvestering. Årets negativa valutakursdifferens på MSEK -824 (1 932) har uppstått som en följd av att den svenska kronan har förstärkts mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan förstärkts främst mot BRL.

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

Styrelsen har beslutat att föreslå en utdelning om MSEK 4 353 vilket motsvarar 50 procent av årets resultat 2017. Styrelsens förslag innebär att balanserade vinstmedel uppgående till MSEK 2 529 balanseras i ny räkning.

Innehav utan bestämmande inflytande utgör den andel av eget kapital som tillhör externa ägare utanför Scaniakoncernen i vissa dotterföretag inom koncernen. Scaniakoncernen har några få icke helägda dotterföretag varav ett bedöms ha ett väsentligt innehav utan bestämmande inflytande. Qanadeel AL Rafidain Automotive Trading Co. Ltd., i Irak har ett innehav utan bestämmande inflytande som uppgår till 24.5 (24.5) procent av aktierna och röstandelen i företaget. Under 2017 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK -3 (-13) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 15 (20) per 31 december 2017.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2017	2016
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 2017 uppgick koncernens kapital till MSEK 49 919 (42 312). Enligt koncernens finanspolicy skall koncernens finansiella ställning motsvara kraven i uppställda affärsmässiga mål. För närvarande bedöms detta förutsätta en finansiell ställning motsvarande kraven för att erhålla minst kreditvärderingen BBB+ från ett av de mest betydelsefulla kreditvärderingsinstituten.

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

Inom Financial Services ingår elva bolag som är tillsynspliktiga under nationella finansinspektioner. I vissa länder måste Scania följa lokala krav avseende kapitaltäckning. Under 2017 har kapitaltäckningskraven i dessa enheter uppfyllts.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scantias kreditvärdering enligt Standard and Poors vid utgången av 2017 var för:

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

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2017 uppgick till MSEK 1 106 (980). Förpliktelser som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. Planerna är tryggade genom återförsäkrade avsättningar i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna utförs enligt Projected Unit Credit Method med de antaganden som gäller för respektive land enligt nedan.

Scantias prognosticerade utbetalningar av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade, är MSEK 252 för 2018.

De största planerna beskrivs i mer detalj nedan.

Sverige

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

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

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

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

Schweiz

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

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

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

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

Brasilien

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

Storbritannien

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

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

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

Den normala pensionsåldern i planerna är 65 år.

Koncernens noter, forts

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare**Sverige**

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

Vid utgången av året uppgick Alectas överskott i form av den kollektiva konsolideringsnivån (tillgångar i förhållande till försäkringsåtagandet) till 154 procent (149). Om konsolideringsnivån under- eller överstiger normalintervallet (122–155) ska Alecta vidta åtgärder, till exempel höja avtalade priser för nyteckning och utökning av befintliga förmåner, eller införa premierreduktioner.

Alectas försäkringsåtagande beräknas enligt Alectas försäkringstekniska metoder och antaganden, vilka skiljer sig från de metoder och antaganden som tillämpas vid värdering av förmånsbestämda pensioner enligt IAS 19. Avgifterna till Alecta uppgick till MSEK 135 (114).

Holland

Anställda på Scania's bolag i Holland omfattas av de holländska kollektivavtalade pensionsplanerna som är förmånsbestämda och omfattar flera arbetsgivare. Pensioenfonderna Metaal en Techniek (PMT) och Bedrijfstakpensioenfond Metaal en Techniek (PME) administreras via MN Services. Både PMT och PME saknar information om fördelning av åtaganden varför dessa redovisas som en avgiftsbestämd plan. I de holländska planerna bidrar både företag och anställda till planen. Företagens avgifter till MN Services uppgick till MSEK 104 (97). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 102 procent (97) och för PME till 102 procent (96).

Information gällande de största planerna 2017	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	8 015	942	541	953
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–1051	–72	–779
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	–	5	–
Redovisat som pensionskulda (tillgång) i balansräkningen, MSEK	8 015	–109	474	174
Uppdelning i kategorier				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	5 452	498	–151	–
Aktiva, antal	9 595	363	2 739	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 204	–	–	743
Fribrevshavare, antal	2 529	–	–	393
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 359	444	692	210
Pensionärer, antal	2 499	106	1089	214
Antaganden/förutsättningar				
Diskonteringsränta, %	2,8	0,6	10,3	2,4
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	88	83	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	21,0	17,1	6,9	22,0
Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK				
0,5% ökning diskonteringsräntan	–807	–60	–18	–89
0,5% minskning diskonteringsräntan	927	69	18	101
1 års ökning livslängd	313	9	18	37

Information gällande de största planerna 2016	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	7 098	978	637	933
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–988	–78	–703
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	–	14	–
Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK	7 098	–10	573	230

Uppdelning i kategorier

Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	4 738	522	–41	–
Aktiva, antal	8 885	342	2 845	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	1 145	–	–	713
Fribrevshavare, antal	2 609	–	–	407
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 215	456	678	220
Pensionärer, antal	2 393	104	1 095	204

Antaganden/förutsättningar

Diskonteringsränta, %	2,8	0,5	12,0	2,6
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	88	88	83	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	22,0	15,0	8,4	22,0

Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK

0,5% ökning diskonteringsräntan	–717	–66	–44	–92
0,5% minskning diskonteringsräntan	826	75	47	105
1 års ökning livslängd	263	11	18	36

	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	2017	2016
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–357	–359
Ränte intäkter/kostnader, netto	–262	–254
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	–23	–8
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	19	0
Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen	–623	–621

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 133 (134), kostnad för sålda varor MSEK 131 (113), försäljningskostnader MSEK 82 (105) och administrativa kostnader MSEK 15 (15). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

Koncernens noter, forts

NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser, forts.

Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat	Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2017	2016
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	-408	-194
Effekter av ändrade demografiska antaganden	-85	-111
Effekter av ändrade finansiella antaganden	-4	-734
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	150	94
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	10	9
Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat	-337	-936

Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen	Pensionsförpliktelser	
	2017	2016
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	2 989	3 099
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	8 526	7 646
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	11 515	10 745
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-2 283	-2 142
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	5	14
Redovisat i balansräkningen	9 237	8 617
Varav pensionssskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	9 346	8 627
Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar	-109	-10

Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:	Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2017	2016
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	10 745	9 207
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	4	0
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	357	359
Räntekostnader	298	299
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	13	13
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	408	194
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	85	111
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	4	734
Valutakursdifferenser	-105	147
Utbetalningar av pensionsersättningar	-298	-327
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	23	8
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna i köpta/sålda bolag	-	-
Regleringar	0	0
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	-19	-
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut	11 515	10 745

	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2017	2016
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:		
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	2 142	1 992
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	–	0
Ränteintäkter på förvaltningstillgångarna	38	47
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	150	94
Effekter av ändrade finansiella antaganden	0	0
Valutakursdifferenser	–62	16
Inbetalningar till pensionsplanen	99	115
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	16	16
Utbetalningar av pensionsersättningar	–100	–138
Regleringar	0	0
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut	2 283	2 142

	Tillgångstak	
	2017	2016
Nuvärde av tillgångstaket		
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	14	17
Räntekostnader	2	2
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	–10	–9
Valutakursdifferenser	–1	4
Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut	5	14

	2017		2016	
Fördelning av verkligt värde förvaltningstillgångar	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	6	51	5	35
Eget kapitalement utgivet av annan	6	–	6	–
Skuldinstrument utgivet av Scania	–	3	–	3
Skuldinstrument utgivet av annan	114	–	111	–
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	–	36	–	39
Fastigheter investeringsobjekt	24	–	20	–
Aktiefonder	917	–	823	–
Räntefonder	649	–	624	–
Fastighetsfonder	327	–	341	–
Övriga investeringsfonder	19	20	20	21
Övriga förvaltningstillgångar	52	59	36	58
Totalt	2 114	169	1 986	156

Koncernens noter, forts.

NOT 16 Övriga avsättningar

2017	Produktåtaganden	EU's konkurrens mål ²⁾	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar ¹⁾	Summa
Vid årets ingång	1 683	3 800	1 017	3 160	9 660
Avsättningar under året	1 438		126	1 442	3 006
Under året ianspråktaga avsättningar	-999		-91	-1 047	-2 137
Under året återförda avsättningar	-368		-104	-25	-497
Valutakursdifferenser	-7			-4	-11
Vid årets utgång	1 747	3 800	948	3 526	10 021
- varav kortfristiga avsättningar	1 329		225	1 969	3 523
- varav övriga långfristiga avsättningar	418	3 800	723	1 557	6 498

2016	Produktåtaganden	EU's konkurrens mål ²⁾	Legala och skattemässiga risker	Andra avsättningar ¹⁾	Summa
Vid årets ingång	1 381	0	1 336	2 177	4 894
Avsättningar under året	1 437	3 800	193	1 603	7 033
Under året ianspråktaga avsättningar	-950		-484	-613	-2 047
Under året återförda avsättningar	-196		-21	-18	-235
Valutakursdifferenser	11		-7	11	15
Vid årets utgång	1 683	3 800	1 017	3 160	9 660
- varav kortfristiga avsättningar	1 290	-	222	1 709	3 221
- varav övriga långfristiga avsättningar	393	3 800	795	1 451	6 439

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2017 med 32 500 stycken (25 500) och uppgick vid årets slut till 208 000 stycken (175 500).

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

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

NOT 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2017	2016
Upplupna personalrelaterade kostnader	5 426	4 729
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	5 723	4 920
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande ¹⁾	10 582	9 831
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	3 184	2 916
Summa	24 915	22 396
- varav kortfristigt	12 729	10 987
- varav långfristigt	12 186	11 409
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	486	453

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 648 (1 471) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 866 (651) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

NOT 18 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser

Ställda säkerheter	2017	2016
Finansiella fordringar ²⁾	111	174
Övrigt	0	0
Summa¹⁾	111	174

¹⁾Varav säkerheter ställda för:

– Upplåning	111	174
– Annans skuld	0	0

²⁾ Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services, MSEK 111 (146).

Eventalförpliktelser	2017	2016
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	78	66
Borgensförbindelser	0	2
Övriga garantiförbindelser	278	382
Summa	356	450

Utöver dessa eventalförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 54 (22).

NOT 19 Leasingåtaganden

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

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt

	2017		2016	
	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler
Operationell leasing				
Inom ett år	604	282	622	261
Mellan ett år och fem år	1 449	758	1 095	539
Senare än fem år	418	384	419	370
Summa	2 471	1 424	2 136	1 170

Kostnadsförda minimi-leaseavgifter uppgår till MSEK 694 (655), varav MSEK 282 (285) avser kostnader för lokalhyra.

Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt

	2017			2016		
	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgifter	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimi-leaseavgifter
Finansiell leasing						
Inom ett år	6	1	5	14	1	13
Mellan ett år och fem år	14	8	6	14	7	7
Senare än fem år	0	0	0	3	3	0
Summa	20	9	11	31	11	20

Koncernens noter, forts.

NOT 19 Leasingåtaganden, forts.

Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing

Redovisat värde	2017	2016
Byggnader	28	20
Maskiner	15	15
Övrigt	6	6
Summa	49	41

NOT 21 Kassaflödesanalys

I de fall segmentsuppdelning ej anges hänför sig kassaflödesspecifikationen nedan till Scania koncernen.

a. Fordon och tjänster; erhållen/ erlagd ränta och utdelning		
Erhållen utdelning från intresseföretag	51	18
Erhållen ränta	522	786
Erlagd ränta	-653	-869

b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödospåverkande poster

Avskrivningar	3 941	3 572
Osäkra fordringar	54	41
Intresseföretag	7	-42
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	66	404
EU Konkurrens mål	-	3 800
Övriga icke kassaflödospåverkande poster	-6	31
Summa	4 062	7 806

b.2. Financial Services; icke kassaflödospåverkande poster

Avskrivningar	26	23
Osäkra fordringar	105	156
Övrigt	63	45
Summa	194	224

c. Nettoinvestering genom förvärv/avyttring av verksamheter¹⁾

Försäljning av verksamheter	-	0
Förvärv av verksamheter	-32	0
Summa	-32	0

1) Se not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

d.1. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar

NOT 20 Statliga stöd och bidrag

Scaniakoncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 21 (25) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 105 (98).

	2017	2016
Investeringar i anläggningstillgångar ²⁾	-7 880	-9 058
Försäljning av anläggningstillgångar	1 286	1 194
Summa	-6 594	-7 864

2) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 1 367 (1 682).

d.2. Financial Services; nettoinvestering i kreditportfölj etc.

Nyfinansiering ³⁾	-41 526	-35 292
Amorteringar och avslutade kontrakt	33 315	26 649
Summa	-8 211	-8 643

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

e. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter

Nettoförändring av kortfristiga placeringar	-249	-768
Nettoförändring av kortfristig upplåning	-17 031	-12 878
Minskning av långfristig upplåning	-481	-1 078
Ökning av långfristig upplåning	18 466	13 799
Summa	705	-925

f. Likvida medel

Kassa och bank	3 421	4 282
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	3 083	3 352
Summa	6 504	7 634

Avstämning av skulder från finansieringsverksamheten

	2016	Förändring kassaflöde	Ej kassaflödespåverkande Valutakurs förändringar	Förändring verkligt värde	2017
Långfristiga räntebärande skulder	27 298	11 997	574		39 869
Kortfristiga räntebärande skulder	30 527	-12 388	308		18 447
Finansiella leasingkulder	20	-9			11
Upplupen ränta	186	176	13		375
	58 032	-223	895	0	58 703
Likvida medel	7 634	-809	-321		6 504
	65 666	-1 032	574	0	65 207

NOT 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter

Scania är inte en förvärvsintensiv koncern eller en koncern som avyttrar verksamheter i någon större omfattning och inga väsentliga förvärv eller avyttringar har skett under åren 2016–2017.

NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2017	2016
Styrelser och ledande befattningshavare ¹⁾	526	430
– varav tantiem	227	132
Övriga anställda	17 463	15 894
Summa²⁾	17 989	16 324
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	6 208	5 447
– varav pensionskostnader ²⁾	1 568	1 364
Summa	24 197	21 771

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 564 (532).

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 35 (29) styrelser och ledande befattningshavare i Scania-koncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 119 (176) för denna grupp.

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2017		2016	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	15 652	21%	14 702	21%
Europa (exklusive Sverige)	15 129	14%	14 526	14%
Eurasien	740	26%	735	27%
Amerika	6 871	13%	6 347	14%
Asien	2 269	18%	2 353	18%
Afrika och Oceanien	1 708	18%	1 623	18%
Summa	42 369	17%	40 286	17%

Koncernens noter, forts.

NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda, forts.

Könsfördelning	2017	2016
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	452	424
– varav män	417	384
– varav kvinnor	35	40
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	112	108
– varav män	108	104
– varav kvinnor	4	4

Antal anställda per 31 december	2017	2016
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	24 298	21 736
Forskning och utveckling	3 908	3 900
Försäljnings- och servicebolag	20 166	19 718
Summa	48 372	45 354
Financial Services	891	889
Summa	49 263	46 243
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	7 140	5 533

NOT 24 Transaktioner med närstående

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Volkswagenkoncernen	1 292	248	542	402	2 506	1 538	4 473	7 194
Intresseföretag och joint ventures								
BITS DATA i Södertälje AB	0	0	13	14	0	0	2	0
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	123	115	843	750	20	14	0	0
Laxå Special Vehicles AB	41	78	141	158	10	17	43	20
ScaValencia S.A.	156	146	88	88	5	8	0	1
Övriga	7	8	7	6	1	1	1	0

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

Samtliga transaktioner med närstående sker på marknadsmässiga villkor.

NOT 25 Ersättningar till ledande befattningshavare

Principer för ersättning till ledande befattningshavare

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

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

Den fasta lönen för ledande befattningshavare ska vara marknadsmässig i relation till positionen, de individuella kvalifikationerna och prestationen. Den fasta lönen revideras årligen. Den rörliga löns storlek är beroende av Scantias resultat, Volkswagen Truck & Bus avkastning på försäljning och ett långsiktigt Volkswagen incitamentsindex. Pensionen omfattas av ett premiebaserat pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP.

Uppsägningsvillkor för den verkställande ledningen

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

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

2017, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode ¹⁾	Rörlig lön	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	0	–	–	0	–
Verkställande direktören	7 300	–	13 359	264	20 923	2 708	374	3 082	2 539
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	23 949	–	43 827	1 509	69 285	8 329	3 512	11 841	18 132

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Andreas Renschler 0, Helmut Aurenz 500; Peter Wallenberg Jr. 500; Christian Porsche 0; Annika Falkengren 325; Matthias Gründler 0; Markus S. Piëch 0; Stephanie Porsche-Schröder 0; Johan Järnklo 0; Lisa Lorentzon 0. Annika Falkengren avgick den 14 juli 2017. Christian Porsche avgick den 13 november 2017 och ersattes av Stephanie Porsche-Schröder 28 november 2017.

2016, KSEK	Fast lön	Styrelse-arvode ¹⁾	Rörlig lön	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
Styrelsens ordförande	–	–	–	–	0	–	–	0	–
Verkställande direktören	6 500	–	10 595	283	17 378	1 719	185	1 904	2 332
Tidigare verkställande direktör	3 375	–	–	9 649	13 024	1 101	291	1 392	8 817
Övriga verkställande ledningen (7 personer)	27 936	–	31 407	8 953	68 296	6 083	2 471	8 554	31 061

1) Andra styrelseledamöters totala ersättningar: Helmut Aurenz 500; Peter Wallenberg Jr. 500; Christian Porsche 0; Annika Falkengren 650; Matthias Gründler 0; Markus S. Piëch 0; Johan Järnklo 0; Lisa Lorentzon 0.

Koncernens noter, forts.

NOT 25 Ersättningar till ledande befattningshavare, forts.

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

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

Övriga ersättningar: skattepliktigt förmånsvärde av bil, dagstidningar etc.

Pensionsålder: avtalad pensionsålder är 60 år för den verkställande direktören och den verkställande ledningen. Pensionsåldern enligt ITP är 65 år.

NOT 26 Arvoden och ersättningar till revisorer

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

bolagsordning, stadgar eller avtal som inte innefattas av revisionsuppdraget och som ska utmytna i en rapport, ett intyg eller någon annan handling som är avsedd även för andra än uppdragsgivaren. Skatterådgivning är konsultation i skatterättsliga frågeställningar. Övriga tjänster är rådgivning som inte går att hänföra till någon av de andra kategorierna. Revisionskostnader som uppkommit på grund av att Scania är dotterföretag till Volkswagen har vidarefakturerats.

Revisionsfirma	2017		2016	
	PwC	Övriga revisorer	PwC	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	40	1	36	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	2	0	1	1
Skatterådgivning	3	0	2	1
Övriga tjänster	2	0	2	0
Summa	47	1	41	3

NOT 27 Finansiell riskhantering

Finansiell riskhantering inom Scaniakoncernen

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

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

Valutarisk

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

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

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

Under 2017 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 95 (94) procent. Eftersom en stor andel av produktionen sker i Sverige med kostnaderna denominerade i svenska kronor, medför detta att Scania har stora nettoinflöden i utländska valutor.

Total valutaexponering i rörelseresultatet motsvarade under 2017 cirka MSEK 46 500 (40 600). De största flödesvalutorna var EUR, GBP och BRL. I tabellen på nästa sida framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2017	2016
Brittiska pund, GBP	6 000	6 500
Euro, EUR	4 800	5 500
Ryska rubel, RUB	4 500	1 900
Polska zloty, PLN	3 600	3 000
Arabiska dirham, AED	2 900	1 600
US dollar, USD	2 800	1 000
Norska kronor, NOK	2 800	2 800
Koreanska Won, KRW	2 600	3 000
Australiska dollar, AUD	2 200	1 900
Kinesiska Yuan Renminbi, CNY	2 000	900
Sydafrikanska Rand, ZAR	1 900	1 600
Schweiziska Franc, CHF	1 500	1 300
Brasilianska real, BRL	-3 000	-3 000
Övriga valutor	10 600	11 400
Summa Valutaexponering i rörelseresultat	45 200	39 400

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2017	2016
Euro, EUR	500	500
Övriga valutor	800	700
Summa valutaexponering i rörelseresultat	1 300	1 200

Baserat på 2017 års intäkter och kostnader i utländska valutor medför en procentenhets förändring av den svenska kronan mot övriga valutor, exklusive valutasäkringar, en rörelseresultatpåverkan på årsbasis om cirka MSEK 465 (406). För Fordon och tjänster uppgick de totala negativa valuta-effekterna jämfört med 2016 till cirka MSEK 425 (-900).

I enlighet med Scantias finanspolicy kan framtida kassaflöden säkras med en säkringsperiod som tillåts variera mellan 0 och 12 månader. Löptid på över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminskontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner. Vid utgången av 2017 säkrade Scania inga framtida valutaflöden.

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

Genom derivatkontrakt omvandlas den centrala upplåningen till utlåningsvalutorna. Inom Financial Services ska tillgångar finansieras av skulder i samma valuta. Scantias upplåning i olika valutor exklusive och inklusive valutaderivat framgår av tabellen Upplåning under avsnittet Ränterisk.

Scantias nettotillgångar i utländsk valuta uppgick vid utgången av 2017 till MSEK 29 500 (26 600). 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 2017 var inga utländska nettotillgångar säkrade (-).

Koncernens noter, forts.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Euro, EUR	5 600	4 900
Brasilianska Real, BRL	5 000	4 700
Brittiska Pund, GBP	1 100	1 200
Argentiska Pesos, ARS	1 100	1 100
Polska zloty, PLN	800	600
Norska kronor, NOK	700	700
Ryska rubel, RUB	600	400
Schweiziska Franc, CHF	600	500
Kinesiska Yuan Renminbi, CNY	500	200
Danska kronor, DKK	400	400
Australiska dollar, AUD	400	400
Koreanska Won, KRW	400	600
US dollar, USD	-100	-100
Övriga valutor	2 300	2 000
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster	19 400	17 600

Nettotillgångar, Financial Services	2017	2016
Euro, EUR	5 600	4 900
Övriga valutor	4 500	4 100
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services	10 100	9 000
Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scania-koncernen	29 500	26 600

Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	2017	2016
Rörelseresultat	-34	-49
Finansiella intäkter och kostnader	-5	-10
Skatter	0	0
Påverkan på årets resultat	-39	-59

Ränterisk

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor påverkar räntekostnader och ränteintäkter negativt. För Scantias tillgångar och skulder som löper med rörlig ränta får en förändring av marknadsräntor en direkt effekt på kassaflödet, medan för fastförräntade tillgångar och skulder påverkas i stället portföljens verkliga värde. För att hantera ränterisken används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Vid utgången av 2017 bestod Scantias räntebärande tillgångar främst av tillgångar inom segmentet Financial Services samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Räntebärande skulder bestod i huvudsak av lån, i stor utsträckning avsedda att finansiera utlåningen inom Financial Services verksamhet och i mindre omfattning att finansiera rörelsekapital inom Fordon och tjänster.

Ränterisk inom Fordon och tjänster

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

Nettokassan inom Fordon och tjänster var MSEK 17 058 (10 954) vid årets slut. Låneskuldena uppgick till MSEK 0 (0) Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 17 716 (11 487) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1) månad. I nettokassan ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK -639 (-533).

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra ränteintäkterna med cirka MSEK 175 (110) på årsbasis.

Ränterisk inom Financial Services

Scanias finanspolicy för ränterisker inom segment Financial Services är att tillgångar och skulder ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Financial Services följande struktur per den 31 december 2017.

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2017	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2018	38 617	37 424
2019	16 260	15 332
2020	11 978	11 533
2021	6 607	4 226
2022	2 844	750
2023 och senare	722	118
Summa	77 028	69 383

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2016	Räntebärande portfölj ¹⁾	Räntebärande skulder ²⁾
2017	35 208	35 673
2018	14 073	13 247
2019	10 491	8 948
2020	5 428	3 313
2021	2 154	631
2022 och senare	581	102
Summa	67 935	61 914

1) Inklusiv operationell leasing.

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

Givet motsvarande ut- och upplåning som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 50 baspunkter (0,5 procentenheter) påverka räntan inom Financial Services med cirka MSEK 3,2 (7,8).

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 58 691 (58 011).

Upplåning per den 31 december 2017	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	36 476	23 911
BRL	6 393	6 393
GBP	5 377	–
ZAR	3 141	–
CLP	2 050	1 049
KRW	1 737	35
DKK	1 602	–
PEN	1 319	–
NOK	1 274	700
USD	1 271	1 348
THB	836	52
CHF	676	–
MYR	673	–
AUD	305	–
MXN	146	–
HKD	129	–
SEK	–9 521	21 592
Övriga	4 432	3 236
Summa¹⁾	58 316	58 316
Upplupen ränta	375	375
Summa	58 691	58 691

1) Total upplåning exkluderar MSEK 375 (186) avseende upplupna räntor.

Koncernens noter, forts.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Kreditrisk

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

Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 9 265 (8 598), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 763. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 5.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2017	Förfallna betalningar 2016
< 30 dagar	1 159	991
30–90 dagar	313	228
91–180 dagar	82	237
> 180 dagar	112	109
Summa	1 666	1 565

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 292 (332) motsvarande 3,1 (3,7) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 54 (41).

Tidsanalys på portföljens tillgångar

	2017			2016		
	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering ¹⁾	Beräknat verkligt värde på säkerhet
Förfallna men inte nedskrivna						
< 30 dagar	86	4 195	4 096	76	3 480	3 535
30–90 dagar	167	2 316	2 212	114	1 650	1 610
Förfallna och nedskrivna						
91–180 dagar	36	294	266	30	234	224
> 180 dagar	43	160	145	48	221	213
Ej aktiva kontrakt	138	609	421	101	427	299
Summa	470	7 574	7 140	369	6 012	5 881

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

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2017	2016
Avsättning vid årets början	332	313
Reservering för befarade förluster	41	15
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-85	-22
Valutakursdifferenser	2	28
Övrigt	2	-2
Avsättning vid årets slut	292	332

Kreditrisk inom Financial Services

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

Kreditportfölj	2017	2016
Exponering	77 982	68 908
– varav operationell leasing	16 679	16 731
Kreditriskreserv	954	973
Redovisat värde	77 028	67 935
– varav operationell leasing	16 665	16 715

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom segmentet stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna begränsas genom aktiv kreditbedömning, hantering av finansieringsportföljen och dess underliggande tillgångar samt ett intensivt fokus på och konstruktiv dialog med de kunder som inte följer avtalad betalplan. Säkerheter finns i huvudsak i form av möjlighet att återta de finansierade tillgångarna.

Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag. Koncentrationen av kreditrisken 2017 är likvärdig med hur den såg ut 2016.

En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan.

Koncentration av kreditrisk	31 december 2017			31 december 2016		
	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Exponering < 15 MSEK	34 284	98,1	68,2	32 268	98,4	68,6
Exponering 15–50 MSEK	545	1,6	17,2	443	1,3	15,7
Exponering > 50 MSEK	110	0,3	14,6	105	0,3	15,7
Summa	34 939	100,0	100,0	32 816	100,0	100,0

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

För Scantias kunder var behovet av omförhandling på samma nivå 2017 som under 2016. Det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats, uppgick vid utgången av 2017 till MSEK 2 236 (1 561). Kontrakten anses vara osäkra när betalning är förfallen över 90 dagar eller när det finns tillgänglig information som föranleder att Scania säger upp kontrakten i förtid.

Andrahandsmarknaden för återtagna och begagnade fordon har varit väl fungerande under 2017. Under året återtogs 1 360 (1 287) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 270 (284) med ett totalt redovisat värde på MSEK 102 (107). Återtagna fordon realiserar genom nytt finansieringskontrakt till annan kund, direkt försäljning till slutkund eller försäljning via Scantias återförsäljarnät.

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2017	2016
Avsättning vid årets början	973	872
Reservering för befarade förluster	95	124
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-97	-74
Valutakursdifferenser	-17	51
Avsättning vid årets slut	954	973
Avsättning som procent av bruttoportföljen	1,2	1,4

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 105 (156).

Övriga kreditrisker inom Scania

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

Nettoexponering för motpartsrisken avseende derivathandel uppgick till MSEK -651 (-496) vid utgången av 2017. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisken avseende derivathandel uppgick till MSEK 616 (703) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 7 749 (8 756). De kortfristiga placeringarna finns placerade hos ett flertal banker.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 4 328 (4 474) varav MSEK 3 083 (3 352) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 1 245 (1 122) utgörs av placeringar med en löptid på 91-365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 3 421 (4 282).

Koncernens noter, forts.

NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Refinansieringsrisk

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

För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker den bedömda efterfrågan av finansiering för de nästkommande 6 månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning som säkerställer refinansieringen av den existerande portföljen.

Scanias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2017 till MSEK 38 877 (45 144). Scanias kreditfaciliteter innehåller sedvanliga så kallad Change of Control klausuler vilket innebär att motparten skulle kunna kräva förtida betalning vid väsentliga ägarförändringar som innebär att kontrollen över bolaget förändras.

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

Upplåning 2017	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	33 872	49 157
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	31 128
Företagscertifikat Sverige	500	10 000
Företagscertifikat Belgien	4 178	9 831
Banklån	19 766	–
Summa ¹⁾	58 316	100 116

Upplåning 2016	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	24 982	47 836
Kreditfacilitet (EUR, SEK)	–	36 388
Företagscertifikat Sverige	802	10 000
Företagscertifikat Belgien	8 180	9 567
Banklån	23 861	–
Summa ¹⁾	57 825	103 791

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 31 128 (36 388).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 375 (186) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

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

Förfallostruktur på Scanias upplåning	2017	2016
2017	–	30 527
2018	18 447	8 610
2019	21 777	8 670
2020	9 650	3 612
2021	5 122	3 980
2022	3 303	2 426
2023 och senare	17	–
Summa	58 316	57 825¹⁾

1) Total upplåning exkluderar MSEK 375 (186) avseende upplupna räntor samt verkligt värdejustering på obligationer där säkringsredovisning tidigare tillämpats.

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2016	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2018	6	0
2019	9	–3
2020	25	0
2021	0	–42
2022	0	–5
2023 och senare	0	0
Summa ¹⁾	40	–50

Förfallostruktur derivat hänförliga till upplåning 2016	Derivat med positivt värde	Derivat med negativt värde
2017	28	–
2018	12	–
2019	14	–1
2020	31	–
2021	–	–22
2022 och senare	–	–
Summa ¹⁾	85	–23

1) Inkluderar ej upplupen ränta.

NOT 28 Finansiella instrument

Finansiella tillgångar inom Scania-koncernen består främst av finansiella leasingfordringar och avbetalningsfordringar som uppkommit inom segmentet Financial Services till följd av finansiering av kunders fordonsköp. Övriga finansiella tillgångar av betydelse är kundfordringar på fristående återförsäljare och slutkunder inom segmentet Fordon och tjänster samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Scantias finansiella skulder består till stor del av lån, som upptagits främst för att finansiera utlåning och uthyrning till kunder inom Financial Services och i mindre omfattning för att finansiera sysselsatt kapital inom Fordon och tjänster. Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till risker av olika slag, vilka i stor utsträckning hanteras med olika derivatinstrument. Scania använder sig av derivatinstrument främst i syfte att:

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

Verkligt värde på finansiella instrument

I Scantias balansräkning är det i huvudsak derivat och kortfristiga placeringar som värderas till verkligt värde. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejusteringen via resultatet. Derivat hänförliga till kassaflödessäkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts. Kortfristiga placeringar och likvida medel har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 738 (1 275). Övriga tillgångar som värderats till verkligt värde avser derivat. Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data än de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. Scania tillämpar en värderingsteknik som består i att nuvärdesberäkna framtida kassaflöden utifrån observerbara räntekurvor. Tillämpad räntekurva härleds från noterade relevanta räntor för respektive löptid som kassaflödena erhålls eller betalas. Derivat är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK -651 (495).

För finansiella instrument som redovisas till upplupet anskaffningsvärde lämnas upplysning om verkligt värde i tabellen nedan. Redovisat värde på räntebärande tillgångar och skulder i balansräkningen kan avvika från dess verkliga värde, bland annat som följd av förändringar i marknadsräntor. För att fastställa verkligt värde på finansiella tillgångar och skulder har officiella marknadsnoteringar använts för de tillgångar och skulder som omsätts på en aktiv marknad.

I de fall tillgångarna och skulderna inte omsätts på en aktiv marknad har verkligt värde fastställts genom diskontering av framtida betalningsflöden till aktuell marknadsränta och sedan konverterats till svenska kronor med aktuell valutakurs.

För finansiella instrument som kundfordringar, leverantörs-skulder och andra ej räntebärande finansiella tillgångar och skulder, vilka redovisas till upplupet anskaffningsvärde med avdrag för eventuell nedskrivning, bedöms det verkliga värdet överensstämma med det redovisade värdet. Verkligt värde upplysningar om samtliga finansiella instrument som inte värderas till verkligt värde är hänförliga till nivå 2.

Finansiella tillgångar och skulder som har kvittats mot varandra består utav lånefordringar och låneskulder. Brutto-beloppen uppgår till MSEK 0 (14). Det belopp som har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 0 (14).

Finansiella tillgångar och skulder som kan kvittas mot varandra består av derivat som täcks av juridiskt bindande ramavtal om nettning. Redovisade värden på tillgångar och skulder uppgår till MSEK 608 (660) respektive MSEK 1 253 (1 190). Det belopp som inte har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 540 (598).

Nedskrivningar av tillgångar sker endast när det finns anledning att tro att motparten inte kommer att fullfölja sina förpliktelser enligt avtal och inte som följd av förändringar i marknadsräntor.

Koncernens noter, forts.

NOT 28 Finansiella instrument, forts.

	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen*	Låne- fordringar och kund- fordringar	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Koncernen 2017, MSEK					
Långfristiga räntebärande fordringar	–	37 218	–	37 218	37 463
Kortfristiga räntebärande fordringar	–	23 452	–	23 452	23 267
Icke räntebärande kundfordringar	–	9 024	–	9 024	9 024
Kortfristiga placeringar och likvida medel	738	7 011	–	7 749	7 750
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	239	101	–	340	313
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	377	1	–	378	378
Summa tillgångar	1 354	76 807	–	78 161	78 195
Långfristiga räntebärande skulder	–	–	39 869	39 869	39 951
Kortfristiga räntebärande skulder	–	–	18 822	18 822	18 733
Leverantörsskulder	–	–	14 016	14 016	14 016
Andra långfristiga skulder ³⁾	474	–	–	474	474
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	793	–	–	793	793
Summa skulder	1 267	–	72 707	73 974	73 967

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 488.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 5 721.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 744.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 4 494.

* Innehas för handel

Koncernen 2016, MSEK	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen*	Lånefordringar och kundfordringar	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
Långfristiga räntebärande fordringar		30 985		30 985	31 086
Kortfristiga räntebärande fordringar		20 481		20 481	20 167
Icke räntebärande kundfordringar		8 446		8 446	8 446
Kortfristiga placeringar och likvida medel	1 275	7 481		8 756	8 757
Andra långfristiga fordringar ¹⁾	374	95		469	470
Andra kortfristiga fordringar ²⁾	329	4		333	333
Summa tillgångar	1 978	67 492	-	69 470	69 259
Långfristiga räntebärande skulder			27 298	27 298	27 200
Kortfristiga räntebärande skulder			30 713	30 713	30 789
Leverantörsskulder			12 740	12 740	12 740
Andra långfristiga skulder ³⁾	778			778	778
Andra kortfristiga skulder ⁴⁾	420			420	420
Summa skulder	1 198	-	70 751	71 949	71 927

1) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga fordringar MSEK 1 292.

2) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga fordringar MSEK 5 541.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 916.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 3 584.

* Innehas för handel

Säkringsredovisning

År 2017 tillämpade Scania inte kassaflödessäkringsredovisning.

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

Vinster/förluster netto på finansiella instrument redovisade i resultaträkningen

Nedanstående tabell visar följande poster som redovisats i resultaträkningen:

- Vinster och förluster avseende valutakursdifferenser, inklusive vinster och förluster hänförliga till säkringsredovisning av kassaflöden.

Vinster/förluster netto	2017	2016
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	-129	-840
Lånefordringar och kundfordringar ¹⁾	196	2 150
Övriga finansiella skulder	-236	-1 194
Summa	-169	116

1) Inkluderar även operationell leasing.

Koncernens noter, forts.

NOT 28 Finansiella instrument, forts.

Vinster och förluster till följd av valutakursdifferenser avseende derivat, lånefordringar samt upplåning uppstår främst inom Scantias treasuryenhet. Den övervägande andelen av de lånefordringar som ger upphov till valutakursdifferenser utgör treasuryenhetens fordringar på koncernbolag.

Ränteintäkter och räntekostnader på finansiella instrument

Nedanstående tabell visar ränteintäkter och räntekostnader avseende Scantias samtliga finansiella tillgångar och finansiella skulder:

	2017	2016
Ränteintäkter på finansiella tillgångar ¹⁾	3 380	2 855
Räntekostnader på finansiella skulder ^{2), 3)}	-1 851	-1 765
Summa	1 529	1 090

1) MSEK 252 (270) består av ränteintäkter genererade av finansiella tillgångar som värderas till verkligt värde.

2) Inkluderar även räntekostnader hänförliga till operationell leasing och räntekostnader avseende Financial Services som redovisas i rörelseresultatet.

3) MSEK -681 (-760) består av räntekostnader genererade av finansiella skulder som värderas till verkligt värde.

Anledningen till att resultatet avviker från redovisat ränteresultat i finansnettot beror till stor del på att Financial Services ingår i tabellen samt att ränteintäkter och räntekostnader hänförliga till pensioner är exkluderade.

NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag

Nedanstående företeckning omfattar moderbolagets direkt och indirekt ägda dotterbolag per den 31 december 2016.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
DynaMate Industrial Services AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Motorblocket	556716-6698	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
LOTS Group AB	556593-3057	Södertälje	Sverige	100
MW-Hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80,00
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Södertälje	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Scania Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Growth Capital AB	559090-6524	Södertälje	Sverige	90,10
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate AB	556084-1180	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	Södertälje	Sverige	100
Scania Sverige AB	556051-4621	Södertälje	Sverige	100
Scania Trade Development AB	556013-2002	Södertälje	Sverige	100
Scania Transportlaboratorium AB	556528-9294	Södertälje	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Scania Trucks & Buses AB	556267-1585	Södertälje	Sverige	100
Scania Used Vehicles AB	556548-4713	Södertälje	Sverige	100
Stockholms Industriassistans AB	556662-3459	Södertälje	Sverige	100
Sågverket 6 AB	556528-9062	Södertälje	Sverige	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
Vindbron Arendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100
Volkswagen Truck & Bus AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
CNC Factory AB	556387-4659	Värnamo	Sverige	100
TimmerLogistikVäst AB	556636-2959	Åmål	Sverige	100
Aconcagua Vehiculos Comerciales S.A.	30-70737179-6	Buenos Aires	Argentina	100
Automotores del Atlantico S.A.	30-70709795-3	Buenos Aires	Argentina	100
Concesionaria Automotores Pesados S.A.	30-55137605-9	Buenos Aires	Argentina	100
Motorcam S.A.	33-70791031-9	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Argentina S.A.	30-51742430-3	Buenos Aires	Argentina	100
Scania Australia Pty Ltd.	000537333	Melbourne	Australien	100
Scania Belgium N.V.	BE0402.607.507	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Real Estate Belgium N.V.	BE0423.251.481	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania BH d.o.o., Sarajevo	4200363460007	Sarajevo	Bosnien-Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd.	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Santa Catarina Veiculos e Serviços Ltda.	22.416.982/0001-30	Biguaçu	Brasilien	100
Scania Administradora de Consórcios Ltda.	96.479.258/0001-91	Cotia	Brasilien	99,99
Suvesa Super Veics Pesados Ltda.	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Codema Comercial e Importadora Ltda.	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,98
LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda.	29.094.173/0001-06	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Latin America Ltda.	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	BG201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago de Chile	Chile	100
Vabis Transportation Services (Guangxi) Ltd	32956526-9	Beihai, Guangxi Province	China	100
Scania Sales (China) Co., Ltd.	110000450001661	Beijing	China	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd.	440101400126397	Guangzhou	China	100
Scania (Hong Kong) Ltd.	1205987	Hongkong	China	100
Scania Real Estate Hong Kong Ltd.	2083208	Hongkong	China	100
Scania Colombia S.A.S.	900.353.873-2	Bogotá	Colombia	100
Scania Danmark A/S	DK17045210	Ishøj	Danmark	100
Scania Danmark Ejendom ApS	33156332	Ishøj	Danmark	100
Scania Eesti AS	10238872	Tallinn	Estland	100
Scania Real Estate Finland Oy	2559582-1	Helsinki	Finland	100
Scania Real Estate Holding Oy	2566377-5	Helsinki	Finland	100
Scania Suomi Oy	0202014-4	Helsinki	Finland	100
SOE Busproduction Finland Oy	26121679	Lahti	Finland	100
Scania France S.A.S.	307166934	Angers	Frankrike	100
Scania Holding France S.A.S.	403092786	Angers	Frankrike	100
Scania IT France S.A.S.	412282626	Angers	Frankrike	100
Scania Production Angers S.A.S.	378442982	Angers	Frankrike	100
Scania Real Estate France S.A.S.	78961241300011	Angers	Frankrike	100
Scania Middle East FZE	150175	Dubai	Förenade Arabemiraten	100
Scania West Africa Ltd.	CS450862014	Accra	Ghana	100
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd.	U35999KA2011FTC05698	Bangalore	Indien	100
SST Sustainable Transport Solutions India Private Ltd	U74999MH2017PTC29098	Nagpur	Indien	99,99

Koncernens noter, forts.

NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
PT Scania Parts Indonesia	AHU-09655.40.10.2014	Balikpapan	Indonesien	100
Scania Iraq Automotive Trading Company Ltd	000088307-02	Basra	Irak	100
Qanadeel AL Rafidain Automotive Trading Co. Ltd.	7500	Erbil	Irak	75.50
Italscandia S.p.A.	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A.	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A.	IT 02170120220	Trento	Italien	100
Scania Japan Ltd.	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-TOO	Almaty	Kazakhstan	100
Scania East Africa Ltd.	PO51426902Z	Nairobi	Kenya	100
Scania Hrvatska d.o.o.	080213913	Zagreb	Kroatien	100
Scania Latvia SIA	50003118401	Riga	Latvia	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münzbach	Luxemburg	100
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l.	B160795	Münzbach	Luxemburg	100
Scania Makedonija d.o.o.e.l	7027532	Ilinden	Makedonien	100
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd.	518606-D	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Comercial, S.A. de C.V.	SCO031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Servicios, S.A. de C.V.	SSE031124MF5	Queretaro	Mexiko	100
Scania Moçambique, S.A.	100453150	Beira	Moçambique	100
Scania Maroc S.A.	06100472	Casablanca	Morocco	100
Scania Namibia (Pty) Ltd.	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	50687921	Breda	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	05046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania IT Nederland B.V.	05062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Logistics Netherlands B.V.	56552793	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	Zwolle	Nederländerna	100
Norsk Scania A/S	879263662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eiendom A/S	996036545	Oslo	Norge	100
Scania del Perú S.A.	20101363008	Lima	Peru	100
Scania Polska S.A.	KRS0000091840	Nadarzyn	Polen	100
Scania Real Estate Polska Sp.z o.o.	435941	Nadarzyn	Polen	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Power Polska Sp. z o.o.	517301	Warszawa	Polen	100
Scania Portugal S.A.	PT502929995	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	PT508948118	Vialonga	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/2019/29.07.2011	Ciorogârla	Romania	100
Scania Romania S.R.L.	J23/588/27.04.2004	Ciorogârla	Romania	100
OOO Scania-Rus	1025004070079	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania Peter	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Garage Vetterli AG	CH-020.3.909.930-2	Seuzach	Schweiz	100
Scania Real Estate d.o.o. Beograd	20659874	Beograd	Serbien	100
Scania Srbija d.o.o.	17333321	Krnjesevci	Serbien	100
Scania Singapore Pte. Ltd.	200309593R	Singapore	Singapore	100
Scania Real Estate Slovakia s.r.o.	44767668	Senec	Slovakien	100
Scania Slovakia s.r.o.	35826649	Senec	Slovakien	100
Scania Slovenija d.o.o.	1124773	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Hispania Holding S.L.	B82853938	Madrid	Spanien	100
Scania Hispania S.A.	A59596734	Madrid	Spanien	100
Scania Real Estate Hispania, S.L.U.	B36682003	Pontevedra	Spanien	100
Scania Great Britain Ltd.	831017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate (UK) Ltd.	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Griffin Automotive Ltd.	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd.	1995/001275/07	Aeroton	Sydafrika	100
Scania Korea Group Ltd.	110111-5304681	Seoul	Syd Korea	100
Scania Tanzania Ltd.	39320	Dar es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co.Ltd.	01055547132895	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd.	0105545023525	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd.	0105543060121	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd.	0105534098031	Bangkok	Thailand	100
Scania Group (Thailand) Co., Ltd.	0115560001383	Smutprakarn	Thailand	100
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.	0115560001375	Smutprakarn	Thailand	100
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Praha	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o.	24196746	Praha	Tjeckien	100
Scania Danmark GmbH	DE 1529518862	Flensburg	Tyskland	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 20490	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG	HRA 3377	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücks-Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH	HRB 2277	Koblenz	Tyskland	100
Scania CV Deutschland Holding GmbH	HRB 6077	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH	HRB 532	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH	HRB 23796	Koblenz	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland Holding GmbH	HRB 23798	Koblenz	Tyskland	100
TOV Kyiv-Scan	35706433	Kyiv	Ukraina	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
TOV Scania Ukraine	30107866	Kyiv	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
Scanexpo International S.A.	21.490591.0012	Montevideo	Uruguay	100
Scania USA Inc.	06-1288161	San Antonio/ TX	USA	100
Scania Holding Inc.	4019619	Wilmington	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Financial Services				
Scania Credit AB	556062-7373	Södertälje	Sverige	100
Scania Finance Holding AB	556548-4697	Södertälje	Sverige	100
Scania Finans AB	556049-2570	Södertälje	Sverige	100
Scania Projektfinans AB	556593-3008	Södertälje	Sverige	100
Scania Credit Taiwan Ltd.	54330725	Taipeh	Taiwan	100
Scania Finance Australia Pty Ltd.	609637596	Melbourne	Australien	100
Scania Banco S.A.	CNPJ11.417.016/00011	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Corretora de Seguros Ltda.	CNPJ11.513.179/00105	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Scania Finance Belgium N.V.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	100
Scania Finance Bulgaria EOOD	BG175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Rent Bulgaria EOOD	175108126	Sofia	Bulgarien	100
Scania Finance Chile S.A.	76.574.810-0	Santiago de Chile	Chile	100
Scania Credit (Hong Kong) Ltd.	1945045	Hongkong	China	100
Scania Finance France S.A.S.	350890661	Angers	Frankrike	100
Scania Location S.A.S.	402496442	Angers	Frankrike	100
Scania Finance Ireland Ltd.	482137	Dublin	Irland	100
Scania Finance Italy S.p.A.	03333020158	Milano	Italien	100
Scania Credit Hrvatska d.o.o.	80516047	Lucko	Kroatien	100
Scania Finance Luxembourg S.A.	B0082907	Münzbach	Luxemburg	100
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd.	1011611-H	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Finance Nederland B.V.	3446773	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	1745773	Middelharnis	Nederländerna	100
Scania Services del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	0000036594	Stara Wies	Polen	100
Scania Insurance Polska Sp.z o.o.	0000478529	Stara Wies	Polen	100
Scanrent – Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A.	502631910	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Credit Romania IFN S.A.	J23/1818/2005	Ciorogârla	Romania	100
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	J23/534/2011	Ciorogârla	Romania	100
Scania Rent Romania S.R.L.	J23/1669/2008	Ciorogârla	Romania	100
OOO Scania Finance	1045005504774	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Leasing	1027700203970	Moskva	Ryssland	100
OOO Scania Strachovanie	1127747003097	Moskva	Ryssland	100
Scania Finance Schweiz AG	CH-020.3.029.627-6	Kloten	Schweiz	100
Scania Finance Slovak Republic s.r.o.	43874746	Senec	Slovakia	100
Scania Leasing d.o.o.	356417700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	A82853995	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	A82853987	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd.	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Credit Solutions Pty Ltd.	2009/016998/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aeroton, Guateng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd.	195411-0007994	Kyungam	Sydkorea	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o.	CZ25657496	Praha	Tjeckien	100
Scania Finance Deutschland GmbH	HRB 3917	Koblenz	Tyskland	100
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	HRB 22831	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania Credit Ukraine	33052443	Kyiv	Ukraina	100
Scania Finance Magyarorszá g Zrt.	13-10-040959	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Lizing Kft.	13-09-107823	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Leasing Österreich GmbH	FN246699v	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich Holding GmbH	FN 316321 d	Brunn am Gebirge	Österrike	100

Vilande bolag är inte inkluderade.

Moderbolaget Scania AB, räkningar

Resultaträkning

Januari – december, MSEK	Not	2017	2016
Administrationskostnader		0	0
Rörelseresultat		0	0
Finansiella intäkter och kostnader		0	0
Resultat efter finansiella poster		0	0
Bokslutsdispositioner		–	–
Resultat före skatt		0	0
Skatt		–	–
Årets resultat		0	0

Rapport över totalresultat

Januari – december, MSEK	2017	2016
Årets resultat	0	0
Övrigt totalresultat	–	–
Årets totalresultat	0	0

Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2017	2016
TILLGÅNGAR			
Finansiella anläggningstillgångar			
Aktier i dotterföretag	1	8 435	8 435
Omsättningstillgångar			
Fordran på dotterföretag	2	1 567	1 567
Summa tillgångar		10 002	10 002
EGET KAPITAL			
Bundet eget kapital			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		6 882	6 882
Årets resultat		0	0
Summa eget kapital		10 002	10 002
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder		0	0
Summa eget kapital och skulder		10 002	10 002

Förändringar i eget kapital

2017	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reservfond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	6 882	10 002
Årets totalresultat				
Utgående kapital per den 31 december 2016	2 000	1 120	6 882	10 002

2016	Bundet kapital			Totalt
	Aktie-kapital	Reservfond	Fritt eget kapital	
Ingående eget kapital	2 000	1 120	6 882	10 002
Årets totalresultat			0	0
Utgående kapital per den 31 december 2016	2 000	1 120	6 882	10 002

Kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2017	2016
Den löpande verksamheten			
Resultat efter finansiella poster	4	0	0
Icke kassaflödespåverkande poster		–	–
Betald skatt		–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		0	0
Kassaflöde från förändring av rörelsekapital			
Fordran dotterföretag		–	–
Summa förändring av rörelsekapital		–	–
Kassaflöde från den löpande verksamheten		0	0
Investeringsverksamheten			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
Kassaflöde från investeringsverksamheten		–	–
Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten		–	–
Finansieringsverksamheten			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter		–	–
Kassaflöde från finansieringsverksamheten		–	–
Årets kassaflöde		0	0
Likvida medel vid årets början		0	0
Likvida medel vid årets slut		0	0

Moderbolaget Scania AB, Noter

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scania-koncernens not 1. Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller, förutom nedanstående noter, i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

NOT 1 Aktier i dotterbolag

Dotterföretag / org.nr / säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde	
			2017	2016
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 435	8 435
Totalt			8 435	8 435

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

NOT 2 Fordran på dotterföretag

	2017	2016
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	1 567	1 567
Totalt	1 567	1 567

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

NOT 3 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten.

Eget kapital ska enligt svensk lag fördelas mellan icke utdelningsbara (bundna) respektive utdelningsbara (fria) medel.

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

Moderbolaget Scania AB, räkningar, forts.

NOT 4 Kassaflödesanalys

Erhållen ränta var MSEK 0 (0).

NOT 5 Ansvarsförbindelser

	2017	2016
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	45 974	44 269
Totalt	45 974	44 269

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 KSEK 15 (30) avseende moderbolaget.

NOT 7 Transaktioner med närstående

Scania AB är ett dotterföretag till Volkswagen Truck & Bus GmbH org.nr HRB 100261 med huvudkontor i Braunschweig och MAN SE RE SHB RE NTGS org.nr HRB 179426 med huvudkontor i München.

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats www.volkswagen.com.

Transaktioner med närstående bestod av utdelning till Volkswagen Truck & Bus GMBH och MAN SE. Beslutad utdelning 2017 uppgick till MSEK 0 (0) för Volkswagen Truck & Bus och till MSEK 0 (0) för MAN SE.

Förslag till vinstdisposition

Styrelsen har beslutat att föreslå en utdelning om MSEK 4 353, vilket motsvarar 50 procent av årets resultat 2017, uppgående till MSEK 8 705.

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	6 882
Årets resultat	0
Övrigt totalresultat	–
Summa	6 882

Disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas MSEK	4 353
Till nästa år balanseras	2 529
Summa	6 882

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget, Scania AB, följande egna kapital:

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	2 529
Summa	5 649

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandarder IFRS, sådana de antagits av EU, respektive god redovisningssed och ger en rättvisande bild av koncernens och moderbolagets ställning och resultat, samt att förvaltningsberättelsen för koncernen och moderbolaget ger en rättvisande översikt över utvecklingen av koncernens och moderbolagets verksamhet, ställning och resultat samt beskriver väsentliga risker och osäkerhetsfaktorer som de företag som ingår i koncernen står inför. Årsredovisningen och koncernredovisningen har godkänts för utfärdande av styrelsen den 14 mars 2018. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 25 April 2018.

Södertälje den 14 mars 2018

Andreas Renschler
Styrelsens ordförande

Matthias Gründler
Styrelseledamot

Markus S. Piëch
Styrelseledamot

Stephanie Porsche-Schröder
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr
Styrelseledamot

Johan Järvklo
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Lisa Lorentzon
Styrelseledamot
Arbetstagarrepresentant

Henrik Henriksson
Styrelseledamot
VD och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 20 mars 2018

PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson
Auktoriserad revisor

Björn Irlé
Auktoriserad revisor

Revisionsberättelse

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

Rapport om årsredovisningen och koncernredovisningen

Uttalanden

Vi har utfört en revision av årsredovisningen och koncernredovisningen för Scania AB för år 2017. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 40-119 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 2017 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 2017 och av dess finansiella resultat och kassaflöde för året enligt International Financial Reporting Standards (IFRS), såsom de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens och koncernredovisningens övriga delar.

Vi tillstyrker därför att bolagsstämman fastställer resultaträkningen och balansräkningen för moderbolaget och koncernen.

Grund för uttalanden

Vi har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionsred i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorsred i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav. Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Vår revisionsansats

Revisionens inriktning och omfattning

Vi utformade vår revision genom att fastställa väsentlighetsnivå och bedöma risken för väsentliga felaktigheter i de finansiella rapporterna. Vi beaktade särskilt de områden där den verkställande direktören och styrelsen gjort subjektiva bedömningar, till exempel viktiga redovisningsmässiga uppskattningar som har gjorts med utgångspunkt från antaganden och prognoser om framtida händelser, vilka till sin natur är osäkra. Liksom vid alla revisioner har vi också beaktat risken för att styrelsen och den verkställande direktören åsidosätter den interna kontrollen, och bland annat övervägt om det finns belägg för systematiska avvikelser som givit upphov till risk för väsentliga felaktigheter till följd av oegentligheter.

Vi anpassade vår revision för utföra en ändamålsenlig granskning i syfte att kunna uttala oss om de finansiella rapporterna som helhet, med hänsyn tagen till koncernens struktur, redovisningsprocesser och kontroller samt den bransch i vilken koncernen verkar.

En betydande del av Scania koncernens verksamhet sker i dotterbolaget, Scania CV AB. Här sker även en betydande del av tillverkning av fordon och forsknings- och utvecklingsaktiviteter. Övriga bolag i koncernen kan delas in i tillverkande enheter, försäljningsenheter, finansbolag och koncerninterna stödfunktioner. För övriga tillverkande bolag utförs revision lokalt enligt våra instruktioner. Under året har vi som ett led i revisionen besökt dotterbolagen i Brasilien. Försäljnings- och finansbolag utgör en betydande del av antalet enheter i koncernen spridda över ett stort antal länder. I vår revision har vi fokuserat på de enheter som har störst påverkan på den finansiella rapporteringen. För dessa enheter utförs revision lokalt enligt instruktioner från oss. Dessa enheter tillsammans med moderbolaget omfattar ungefär sjuttio procent av den externa försäljningen. Övriga enheter utgörs främst av mindre försäljningsbolag och stödfunktioner.

Väsentlighet

Revisionens omfattning och inriktning påverkades av vår bedömning av väsentlighet. En revision utformas för att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida de finansiella rapporterna innehåller några väsentliga felaktigheter. Felaktigheter kan uppstå till följd av oegentligheter eller fel. De betraktas som väsentliga om enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användarna fattar med grund i de finansiella rapporterna.

Baserat på professionellt omdöme fastställde vi vissa kvantitativa väsentlighetstal, däribland för den finansiella rapportering som helhet. Med hjälp av dessa och kvalitativa överväganden fastställde vi revisionens inriktning och omfattning och våra granskningsåtgärders karaktär, tidpunkt och omfattning, samt att bedöma effekten av enskilda och sammantagna felaktigheter på de finansiella rapporterna som helhet.

Särskilt betydelsefulla områden

Särskilt betydelsefulla områden för revisionen är de områden som enligt vår professionella bedömning var de mest betydelsefulla för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen för den aktuella perioden och innefattar bland annat de viktigaste bedömda riskerna för väsentliga felaktigheter. Dessa områden behandlades inom ramen för revisionen av, och i vårt ställningstagande till, årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet, men vi gör inga separata uttalanden om dessa områden. De särskilt betydelsefulla områden som redogörs för nedan avser koncernen. Frågan om avsättning för åtaganden rörande otillbörligt prissamarbete baserat på utredning av EU-kommissionen påverkar även moderbolaget.

Särskilt betydelsefullt område

Avsättning för åtaganden rörande otillbörligt prissamarbete baserat på utredning av EU-kommissionen

Som framgår av årsredovisningen i not 2 och not 16 är Scaniakoncernen involverad i en utredning av EU-kommissionen rörande otillbörligt prissamarbete. Kommissionens utredning har pågått under flera år. En avsättning om SEK 3,8 miljarder redovisas för risken för framtida böter.

I september 2017 har EU-kommissionen beslutat att bötfälla Scaniakoncernen med EUR 881 miljoner. Scania har motsatt sig beslutet i dess helhet och i december 2017 har Scaniakoncernen överklagat beslutet till EU domstolen. En bankgaranti motsvarande bötesbeloppet har getts efter bokslutsdagen.

Själva utredningen och ärendet i sig är komplext och värderingen av åtagandet påverkas starkt av ledningens bedömningar av utfall av slutliga beslut.

Redovisning av intäkter för fordon som levererats med restvärdeåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster

I not 1 till årsredovisningen framgår Scantias redovisningsprinciper för redovisning av intäkter. För fordon levererade med restvärdeåtagande redovisas intäkten över den tid åtagandet löper i och med att restvärderisken är kvar hos Scania.

För service- och reparationskontrakt sker intäktsredovisning i takt med att kostnaderna för att fullgöra åtagandena inträffar.

I båda dessa fall föreligger risk för att intäkter periodiseras fel över respektive kontraktperiod.

Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området

Scantias ledning och styrelse har i hög grad varit involverade i hanteringen av den pågående utredningen. I vår revision bedömer vi hur dessa frågor hanterats på lednings- och styrelsenivå genom att ta del underlag och beräkningar.

Att bedöma denna typ av legala tvister är svårt och kräver att vi som revisorer tar hjälp av experter inom relevanta områden för att stödja oss i vår bedömning av den redovisningsmässiga hanteringen av dem.

Vi har i revisionen begärt och erhållit uttalanden från Scantias externa juridiska ombud kring utvecklingen av utredningen av EU-kommissionen. Uttalanden har erhållits för varje kvartal. Utöver uttalanden från Scantias juridiska ombud har vi anlitat interna experter på konkurrensrätt inom EU anställda av företag i PwC-nätverket. I och med att Scania är ett dotterbolag till VW-koncernen har vi även rapporterat och diskuterat frågan med moderbolagets revisorer.

Som framgår av årsredovisningen har Scania redovisat ett betydande belopp som avsättning. I samband med beslutet att bötfälla Scaniakoncernen har vi förnyat vår bedömning om avsättningens storlek.

Vi konstaterar att även om den pågående utredningen av EU-kommissionen hanteras på ett rimligt sätt i redovisningen så kvarstår en inneboende osäkerhet i att det slutliga resultatet kan avvika väsentligt från ledningens bedömningar. Som framgår av not 2 kan Scania ännu inte kvantifiera risken för civilrättsliga krav mot koncernen.

Periodisering av intäkter för fordon med restvärdeåtagande och för service och reparationskontrakt sker i försäljningsbolagen. Scania har i sin redovisningsmanual utarbetade instruktioner och modeller för hur de ska periodisera intäkter för dessa transaktioner med kunder. I koncernteamet har vi bedömt huruvida de tillämpade modellerna för redovisning är i enlighet med IFRS:

I våra instruktioner till dotterbolagsrevisorerna har vi beskrivit de redovisningsprinciper och modeller som Scania tillämpar och instruerat dem att i sin rapportering till oss bekräfta att dotterbolagen tillämpar de redovisningsmetoder som Scania valt och att de granskat dessa. Även om modellen för periodisering av intäkter är gemensam inom koncernen så baseras den på lokala antaganden som beaktar lokala förhållanden på olika marknader. Dessa antaganden granskas av dotterbolagsrevisorerna lokalt. I samband med rapporteringen till oss har vi diskussioner med de lokala revisorerna för att förstå hur de granskat periodiseringen och vad de kommit fram till.

Från denna granskning har inget väsentligt framkommit som föranlett rapportering till revisionsutskottet.

Revisionsberättelse, forts.

Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1-39 samt 124-133. Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för denna andra information.

Vårt uttalande avseende årsredovisningen och koncernredovisningen omfattar inte denna information och vi gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen är det vårt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen och koncernredovisningen. Vid denna genomgång beaktar vi även den kunskap vi i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om vi, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är vi skyldiga att rapportera detta. Vi har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att de ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS, så som de antagits av EU, och årsredovisningslagen. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets och koncernens förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Revisorns ansvar

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen och koncernredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, 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 revisionsssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalanden

Utöver vår revision av årsredovisningen och koncernredovisningen har vi även utfört en revision av styrelsens och verkställande direktörens förvaltning för Scania AB för år 2017 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 revisionsssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

Styrelsens och verkställande direktörens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust. Vid förslag till utdelning innefattar detta bland annat en bedömning av om utdelningen är försvarlig med hänsyn till de krav som bolagets och koncernens verksamhetsart, omfattning och risker ställer på storleken av moderbolagets och koncernens egna kapital, konsolideringsbehov, likviditet och ställning i övrigt.

Styrelsen ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. Detta innefattar bland annat att fortlöpande bedöma bolagets och koncernens ekonomiska situation, och att tillse att bolagets organisation är utformad så att bokföringen, medelsförvaltningen och bolagets ekonomiska angelägenheter i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt. Den verkställande direktören ska sköta den löpande förvaltningen enligt styrelsens riktlinjer och anvisningar och bland annat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bolagets bokföring ska fullgöras i överensstämmelse med lag och för att medelsförvaltningen ska skötas på ett betryggande sätt.

Revisorns ansvar

Vårt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed vårt uttalande om ansvarsfrihet, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionsred i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsinspektionens webbplats: www.revisorsinspektionen.se/revisornsansvar. Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Göteborg den 20 mars 2018

PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Björn Irlé
Auktoriserad revisor

Nyckeltal

Scania presenterar vissa finansiella mått för att förklara relevanta trender och koncernens prestation, vilka inte definieras enligt IFRS. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt, är dessa inte alltid jämförbara med mått som används av andra företag. Dessa finansiella mått ska därför inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS. Nedanstående är finansiella mått som Scania använder som inte definieras enligt IFRS, om inget annat framgår.

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Scaniakoncernen										
Rörelsemarginal, % ³⁾	10,4	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1
- exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	10,4	9,7	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1
Soliditet, %	28,1	26,0	26,8	31,4	31,2	30,6	31,1	30,2	23,7	19,9
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK ¹⁾	51 581	49 788	42 183	35 780	34 696	31 591	28 213	24 606	39 767	50 112
Nettoskuldssättningsgrad ¹⁾	1,03	1,18	1,11	0,86	0,93	0,90	0,82	0,82	1,71	2,28
Fordon och tjänster										
Rörelsemarginal, % ³⁾	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6
- exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,45	2,31	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35	1,77	3,01
- exkl. jämförelsestörande poster, % ²⁾	2,28	2,21	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35	1,77	3,01
Avkastning på sysselsatt kapital, % ³⁾	24,5	14,0	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1	9,2	42,8
- exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	22,7	21,4	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1	9,2	42,8
Avkastning på operativt kapital, % ³⁾	32,5	15,6	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7	9,0	47,1
- exkl. jämförelsestörande poster, % ^{2),3)}	29,3	25,2	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7	9,0	47,1
Nettoskuldssättning, exkl avsättning för pension, MSEK ¹⁾	-17 058	-10 954	-7 579	-12 139	-8 019	-8 026	-8 834	-6 575	4 038	8 364
Nettoskuldssättningsgrad ¹⁾	-0,40	-0,31	-0,24	-0,35	-0,25	-0,27	-0,29	-0,25	0,21	0,49
Financial Services										
Rörelsemarginal, %	1,8	1,6	1,9	1,9	1,5	1,4	1,3	0,5	-0,4	1,0
Soliditet, %	9,0	9,0	9,8	11,5	10,4	10,3	10,3	11,1	10,4	9,6

1) Nettoskuld (+) och nettokassa (-).

2) Justerat för avsättningen om MSEK 3 800 2016 avseende EU utredning, se not 2.

3) 2016 års siffror är justerade för den omklassificering av andelar av resultat i intresseföretag och joint ventures som gjordes 2017.

Scania Koncernen

Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pensioner	2017	2016
TILLGÅNGAR		
Kortfristiga placeringar	1 245	1 122
Likvida medel	6 504	7 634
Derivat, långfristiga	239	374
Derivat, kortfristiga	377	291
	8 365	9 421
SKULDER		
Långfristiga räntebärande skulder	39,869	27 298
Kortfristiga räntebärande skulder	18,822	30 713
Derivat, långfristiga	474	778
Derivat, kortfristiga	781	420
	59 946	59 209
Nettoskuldsättning	51 581	49 788

Fordon och Tjänster

Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pensioner	2017	2016
TILLGÅNGAR		
Kortfristiga placeringar	12 266	5 294
Likvida medel	5 431	6 193
Derivat, långfristiga	239	374
Derivat, kortfristiga	377	291
	18 313	12 152
SKULDER		
Räntebärande skulder, långfristiga och kortfristiga	0	0
Derivat, långfristiga	474	778
Derivat, kortfristiga	781	420
	1 255	1 198
Nettoskuldsättning	17 058	-10 954

Sysselsatt kapital ²⁾	2017	2016
Totala tillgångar	105 691	92 659
Övriga långfristiga avsättningar + Kortfristiga avsättningar ²⁾	6 004	5 311
Övriga skulder	47 451	40 671
Netto derivat	-359	-263
Sysselsatt kapital	52 595	46 940

Operativt kapital ²⁾	2017	2016
Totala tillgångar	105 691	92 659
Likvida medel	14 447	10 794
Rörelsens skulder		
Övriga långfristiga avsättningar + kortfristiga avsättningar ²⁾	6 004	5 311
Övriga skulder	47 451	40 671
Netto derivat	-359	-263
Operativt kapital²⁾	38 148	36 146

Avkastning på sysselsatt kapital ²⁾	2017	2016
Rörelseresultat ²⁾	11 160	9 109
Finansiella intäkter	754	921
Sysselsatt kapital ²⁾	52 595	46 940
Avkastning på sysselsatt kapital²⁾	22,7	21,4

Kapitalomsättningshastighet	2017	2016
Nettoomsättning	119 713	103 927
Sysselsatt kapital ²⁾	52 595	46 940
Kapitalomsättningshastighet	2,28	2,21

Avkastning på operativt kapital ²⁾	2017	2016
Rörelseresultat ²⁾	11 160	9 109
Operativt kapital ²⁾	38 148	36 146
Avkastning på operativt kapital²⁾	29,3	25,2

Financial Services

Rörelsemarginal	2017	2016
Rörelseresultat	1 274	1 015
Genomsnittlig portfölj	72 482	62 211
Rörelsemarginal	1,8%	1,6%

Soliditet %	2017	2016
Eget kapital	7 261	6 453
Tillgångar	80 513	71 589
Soliditet %	9,0%	9,0%

Definitioner

Rörelsemarginal

Rörelseresultat i procent av nettoomsättningen.

Nettomarginal

Årets resultat i procent av nettoomsättning.

Soliditet

Totalt eget kapital i procent av balansomslutning per respektive balansdag.

Nettoskuldsättning, nettokassa exklusive avsättning för pensioner

Kort- och långfristig upplåning (exklusive pensionsskulder) med avdrag för likvida medel samt verkligt värde netto av derivat för lånesäkringar.

Nettoskuldssättningsgrad

Nettoskuldssättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder.¹⁾

Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder.¹⁾

Kapitalomsättningshastighet

Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital.¹⁾

Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital.¹⁾

Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

¹⁾ Kapitallet (sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de senaste tretton månaderna.

Geografiska områden

Europa: Albanien, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Makedonien, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Serbien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern, Österrike.

Eurasien: Armenien, Azerbajdzjan, Georgien, Kazakstan, Ryssland, Ukraina, Vitryssland.

Asien: Bahrain, Bangladesh, Brunei, Bhutan, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jemen, Jordanien, Kina, Libanon, Malaysia, Mongoliet, Myanmar, Oman, Qatar, Pakistan, Saudiarabien, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

Amerika: Argentina, Barbados, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kuba, Mexico, Nederländska, Nicaragua, Panama, Paraguay, Peru, Uruguay, USA, Trinidad, Venezuela.

Afrika och Oceanien: Algeriet, Angola, Australien, Botswana, Egypten, Etiopien, Ghana, Kenya, Liberia, Marocko, Mocambique, Namibia, Nigeria, Nya Kaledonien, Nya Zeeland, Rwanda, Senegal, Sudan, Sydafrika, Tanzania, Tunisien, Uganda, Zambia.

Flerårsöversikt

Belopp i MSEK om ej annat anges	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Leveransvärde per marknadsområde										
Europa	76 853	73 363	65 100	53 211	46 712	43 490	47 747	41 533	37 988	60 360
Eurasien	6 631	3 291	2 623	5 319	6 047	5 966	6 084	2 413	1 449	5 267
Amerika ¹⁾	13 665	10 746	11 799	17 648	23 552	18 391	20 912	21 725	11 812	12 822
Asien	16 545	13 187	13 044	12 155	7 758	7 853	10 182	9 035	6 097	6 665
Afrika och Oceanien	8 587	8 358	7 991	6 952	5 925	5 796	5 360	5 403	5 243	4 364
Justering för hyresintäkter ²⁾	-2 567	-5 018	-5 660	-3 234	-3 146	-1 894	-2 599	-1 941	-515	-501
Totalt	119 713	103 927	94 897	92 051	86 847	79 603	87 686	78 168	62 074	88 977
Rörelseresultat										
Fordon och tjänster	11 160	5 309	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575	2 648	12 098
– justerat för jämförelsstörande poster ⁵⁾	11 160	9 109	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575	2 648	12 098
Financial Services	1 274	1 015	1 040	1 016	719	606	517	171	-175	414
Totalt	12 434	6 324	9 641	8 721	8 455	8 300	12 398	12 746	2 473	12 512
Rörelsemarginal, %										
Fordon och tjänster	9,3	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6
– justerat för jämförelsestörande poster ⁵⁾	9,3	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6
Totalt³⁾	10,4	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1
Finansnetto	-352	-361	-532	-399	-47	-19	214	-213	-871	-534
Årets resultat	8 705	3 243	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103	1 129	8 890
– justerat för jämförelsstörande poster ⁵⁾	8 705	7 043	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103	1 129	8 890
Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader										
Utgifter	-7 499	-7 199	-7 043	-6 401	-5 854	-5 312	-4 658	-3 688	-3 234	-3 955
Aktivering	1 367	1 682	1 863	1 454	1 123	860	387	351	282	202
Avskrivning	-455	-387	-393	-357	-293	-229	-169	-168	-264	-475
Forsknings- och utvecklingskostnader	-6 587	-5 904	-5 573	-5 304	-5 024	-4 681	-4 440	-3 505	-3 216	-4 228
Nettoinvesteringar genom förvärv/ avyttringar av verksamheter	32	0	125	154	26	-25	-44	56	118	-61
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	6 626	7 864	7 612	5 561	5 294	4 480	3 776	2 753	3 031	5 447
Portfölj Financial Services verksamhet	77 026	67 935	56 486	55 556	48 863	45 038	42 235	36 137	40 404	47 220
Kassaflöde, Fordon och tjänster	5 701	3 427	4 376	4 690	3 231	3 025	6 970	11 880	5 512	1 774
Lageromsättningshastighet, gånger ⁴⁾	5,4	5,4	5,3	5,4	5,8	5,4	6,1	6,4	4,5	6,5

1) Avser i huvudsak Latinamerika.

2) Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid. Se vidare not 3.

3) Financial Services inkluderad.

4) Beräknad som nettoomsättning i förhållande till genomsnittligt lager (justerat för avyttrad Personbilsverksamhet).

5) Justerat för avsättning om 3 800 MSEK redovisad 2016 avseende EUs konkurrensområde, se not 2.

Flerårsöversikt, forts.

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008
Antal producerade fordon										
Lastbilar	87 454	75 452	72 382	75 287	75 957	60 647	75 349	60 963	29 573	72 656
Bussar	8 327	8 488	6 964	6 921	6 897	6 283	8 708	6 700	6 236	7 709
Totalt	95 781	83 940	79 346	82 208	82 854	66 930	84 057	67 663	35 809	80 365
Antal levererade lastbilar per marknadsområde										
Europa	48 436	49 102	43 082	34 008	32 625	27 720	31 443	23 315	18 824	41 184
Eurasien	6 748	3 233	2 583	5 964	6 260	6 798	7 445	2 369	1 084	5 455
Amerika ⁶⁾	9 701	7 022	8 118	16 150	23 756	15 391	17 632	18 056	9 566	10 775
Asien	13 175	9 287	11 514	12 889	7 400	8 089	12 485	10 179	4 843	6 721
Afrika och Oceanien	4 412	4 449	4 465	4 004	3 570	3 053	3 115	2 918	2 490	2 381
Totalt	82 472	73 093	69 762	73 015	73 611	61 051	72 120	56 837	36 807	66 516
Antal levererade bussar per marknadsområde										
Europa	2 009	2 094	1 917	1 361	1 000	1 312	1 916	1 760	1 954	2 412
Eurasien	365	62	94	105	850	198	84	82	130	194
Amerika ⁶⁾	2 302	2 350	2 123	2 542	2 778	2 738	3 272	2 104	1 421	2 009
Asien	2 821	2 568	1 806	1 620	1 388	1 304	2 065	2 120	1 876	1 721
Afrika och Oceanien	808	1 179	859	1 139	837	798	651	809	1 255	941
Totalt	8 305	8 253	6 799	6 767	6 853	6 350	7 988	6 875	6 636	7 277
Totalt antal levererade fordon	90 782	81 346	76 561	79 782	80 464	67 401	80 108	63 712	43 443	73 793
Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde										
Europa	3 938	3 272	2 664	2 823	2 719	3 664	3 450	2 634	1 834	3 019
Amerika	1 368	1 727	3 180	3 176	2 925	2 582	2 809	3 281	1 775	2 798
Övriga marknader	3 215	2 801	2 641	2 288	1 139	817	701	611	626	854
Totalt	8 521	7 800	8 485	8 287	6 783	7 063	6 960	6 526	4 235	6 671
Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal										
Europa (EU28) ⁷⁾										
Lastbilar	303 909	302 527	265 769	223 187	237 325	221 188	241 200	178 100	161 100	316 000
Bussar	29 728	29 141	27 928	24 815	22 962	21 813	25 200	25 400	26 500	28 700
Antal anställda per 31 december⁸⁾										
Produktion och centrala staber	24 296	21 736	20 453	19 304	19 069	17 663	17 489	17 006	14 672	16 264
Forskning och utveckling	3 893	3 900	3 801	3 671	3 596	3 509	3 327	2 930	2 642	2 922
Försäljnings- och servicebolag	20 183	19 718	19 331	18 395	17 549	16 734	16 038	14 987	14 475	15 079
Summa Fordon och tjänster	48 372	45 354	43 585	41 370	40 214	37 906	36 854	34 923	31 789	34 265
Financial Services	891	889	824	759	739	691	642	591	541	512
Totalt	49 263	46 243	44 409	42 129	40 953	38 597	37 496	35 514	32 330	34 777

6) Avser Latinamerika.

7) 27 av Europeiska Unionens medlemsländer (alla EU-länder förutom Malta plus Norge och Schweiz).

8) Inklusive inhyrd och tillfälligt anställd personal.

HÅLLBARHETSNYCKELTAL

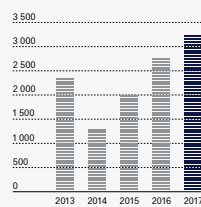
För att utvärdera och följa upp vårt hållbarhetsarbete har vi utvecklat 17 nyckeltal som matchar våra fokusområde inom hållbarhet.

Hållbara transporter

Energieffektivitet

Energieffektivitet är centralt för Scania och bränsleförbrukning är den viktigaste beslutsfaktorn för dagens köpare av lastbilar och bussar. Därför arbetar vi ständigt med att förbättra fordonens effektivitet, att sälja in konceptet Ecolution by Scania, att få fler förare att delta i våra coachnings- och utbildningsprogram och att öka andelen reparations- och underhålls-avtal med flexibla planer.

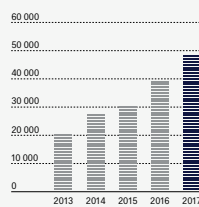
Antal kontrakt/år



Ecolution by Scania

Under 2017 ökade Scania antalet sålda kontrakt med 18 procent jämfört med 2016 och hjälpte våra kunder att spara 10 procent i genomsnitt på bränsle och koldioxidutsläpp.

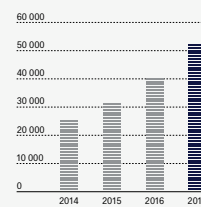
Förare/år



Förarutbildning

Antalet utbildade förare ökade med mer än 20 procent under 2017.

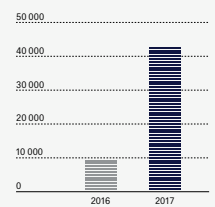
Lektioner/år



Förarcoachning

Antalet coachning-lektioner ökade med cirka 30% under 2017.

Antal kontrakt sålda/år



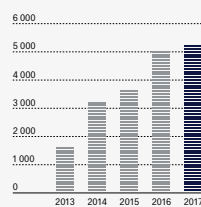
Scania Underhåll med flexibla planer

Flexibla underhållsplaner har blivit en stor framgång under 2017 med en tillväxt på 370 procent.

Alternativa bränslen och elektrifiering

Alternativa bränslen kan spela en betydligt större roll för utfasningen av fossila bränslen än de gör i dag. Det finns ingen anledning att vänta, tekniken finns här och nu. Scania erbjuder lösningar för kommersiellt gångbara biobränslen sedan mer än 20 år och vi är stolta över att ha marknadens bredaste utbud av fordon för alternativa bränslen.

Antal fordon/år



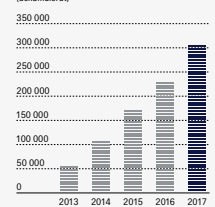
Försäljning, alternativa bränslen och elektrifiering¹⁾

Scania fortsatte att öka försäljningen av fordon för alternativa bränslen och hybrider under 2017. Antalet sålda fordon var 5 131, motsvarande 5,5 procent av den totala försäljningen.

Smarta och säkra transporter

Digitalisering är nyckeln för att uppnå effektiva, smarta och säkra transporter för städer, industrier och logistiksystem. Sedan 2011 utrustar Scania alla nya fordon med kommunikationsenheten Scania Communicator som standard. Enheten samlar in och analyserar data från fordonets drift, vilket gör att vi kan föreslå lösningar som förbättrar effektiviteten i hela transportkedjan för våra kunder, och därmed även för kundernas kunder.

Antal (ackumulerat)



Antal uppkopplade fordon

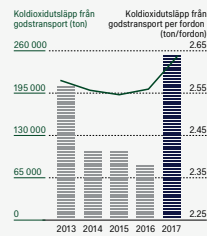
Leveranserna av uppkopplade fordon fortsätter att växa starkt. I slutet av 2017 var det totala antalet uppe i 302 755 fordon.

1) Försäljning av produkter förberedda för gas, etanol (ED95) eller biodiesel-FAME, hybrider samt uppskattat antal bussar och lastbilar som tankas med HVO.

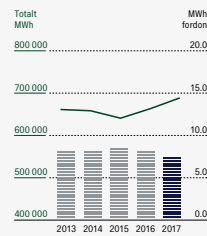
Ansvarsfullt företagande

Resurs- och energieffektiv verksamhet

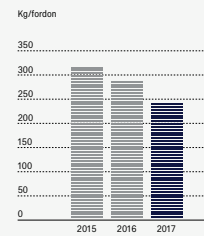
Resurs- och energieffektivitet är djupt rotat i Scantias företagskultur. Kärnvärdet eliminering av slöseri är ledstjärnan när vi kontinuerligt förbättrar våra processer för att bland annat minska våra koldioxidutsläpp, vår energiförbrukning, resursförbrukning och mängden inköpt fossilfri elektricitet.



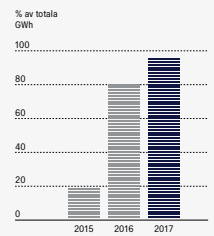
Koldioxidutsläpp från våra egna transporter²⁾
Utsläppen per producerat fordon ökade under 2017. Den kraftigt ökade försäljningen ställde höga krav på produktionen, vilket ledde till fler flygtransporter.



Energianvändning³⁾
Energianvändningen per producerat fordon har minskat tack vare högre volymer och ett aktivt arbete med att reducera slöseri och uppgår till 7,2 MWh per fordon.



Ej återvunnet avfall⁴⁾
Mängden avfall som skickas för energiåtervinning eller deponering har minskats med 24 procent från 2015 till 2017 tack vare ett systematisk förbättringsarbete med att minska mängden avfall.



Fossilfri elektricitet⁵⁾
Under 2017 fortsatte Scania att öka andelen fossilfri elektricitet. Mer än 95 procent av elen i vår industriella verksamhet kommer nu från fossilfria källor.

Mål
50%
Nästa år kommer denna KPI att ersättas för att bättre mäta vårt mål: att minska koldioxidutsläppen från landtransporter med 50 procent från 2016 till 2025. Utsläppen från övriga transporter kommer att rapporteras separat.

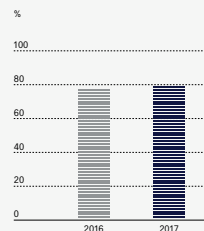
Mål
33%
minskning av energianvändningen från vår industriella verksamhet per producerat fordon 2010 till 2020

Mål
25%
minskning av ej återvunnet avfall från vår industriella verksamhet från 2015 till 2020.

Mål
100%
av vår verksamhet ska drivas med fossilfri elektricitet år 2020, där förutsättningar finns.⁵⁾

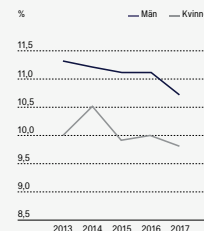
Mångfald och inkluderande kultur

Scania strävar efter mångfald vad gäller bland annat kön, ålder, bakgrund och erfarenhet. En inkluderande företagskultur där alla får samma möjligheter är en avgörande framgångsfaktor för Scania.



Mångfald och inkludering index⁷⁾
Arbetet inom exempelvis programmet Skill capture har resulterat i en ökning av indexvärdet från 76 procent 2016 till 78 procent 2017.

Mål
>85%
på de relevanta frågorna i medarbetarundersökningen, Employee Satisfaction Barometer.



Könsneutrala möjligheter⁶⁾
Under 2017 minskade skillnaden mellan män och kvinnor jämfört med 2016 och är nu klart under 1 procentenhet.

Mål
SAMMA
möjlighet för män och kvinnor att få en chefsposition.

2) Totala utsläpp av koldioxidekvivalenter från Scantias egna transporter, per producerad enhet. Omfattar transporter av produktionsmaterial till våra anläggningar, transporter av fordon till kunder och transporter av reservdelar till våra serviceverkstäder.
3) Omfattar användandet av energi i alla Scaniaanläggningar, även hyrda anläggningar inom produktion och logistik (förutom regionala produktionscenter), liksom bränsle använt för motortester.
4) Mängden avfall skickat för energiåtervinning eller deponering, per producerat fordon. Avfall skickat för energiåtervinning = avfall som används som bränsle tack vare dess energiinnehåll, exempelvis för att värma eller förångna vatten eller att framställa elektricitet. Avfall skickat för deponering = avfall som förbränns utan att energin tillvaratas, eller avfall som deponeras.

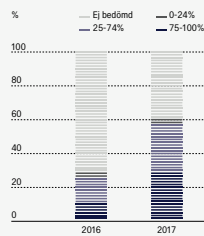
5) Inköpt och egen genererad fossilfri elektricitet. Andel av GWh som används i Scantias industriella verksamhet i Scania Europe och Scania Latin-America, exklusive återförsäljarverksamheten och Indien.

6) Andel kvinnliga respektive manliga chefer i förhållande till antalet anställda av respektive kön.

7) Medarbetarnas uppfattning om Scantias klimat för mångfald och inkluderande kultur, från medarbetarundersökningen Scania Employee Satisfaction Barometer. Nyckeltalet är ett viktat resultat av tre frågor, gällande de anställdas uppfattning om mångfald och inkludering på arbetsplatsen, ur Scantias årliga medarbetarundersökning. Resultatet täcker Sverige, Storbritannien och Brasilien.

Mänskliga rättigheter och arbetsvillkor

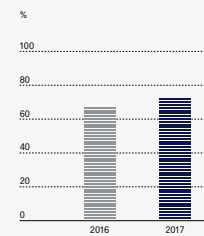
Höga standarder inom mänskliga rättigheter och arbetsrätt är centralt för Scania, liksom att ha goda relationer och samarbeten med fackliga representanter. Vi arbetar kontinuerligt med att säkerställa våra anställdas rätt att sluta kollektivavtal och med att förbättra förhållandena i vår leverantörskedja.



Mål
100%
av våra leverantörer ska ligga i högsta poängspannet.

Utvärderade leverantörer i hållbarhetsrisk⁸⁾

Under 2017 lyckades Scania kraftigt öka andelen leverantörer i det högsta poängspannet och minska andelen ej bedömda leverantörer. Områden som bedöms är bland annat: social hållbarhet, affärsetik, miljömässig hållbarhet, leverantörsstyrning samt konfliktmineraler.



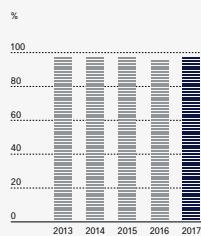
Mål
100%
Vårt mål är att samtliga anställda ska ha möjlighet att ingå kollektivavtal eller på annat sätt föra en konstruktiv dialog, själva eller genom representanter.

Kollektivavtal

Andelen anställda med centralt slutna avtal eller kollektivavtal ökade under 2017 till 71 procent.

Hälsa och säkerhet

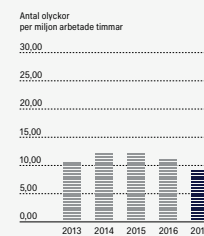
Scania arbetar hårt med att förbättra säkerheten och miljön på arbetsplatsen för att alla anställda ska må bra och känna sig trygga.



Mål
97%
Frisknärvaro

Frisknärvaro

Den globala frisknärvaron återhämtar sig från en beskedlig nedgång 2016 och uppgår till 96,2 procent.



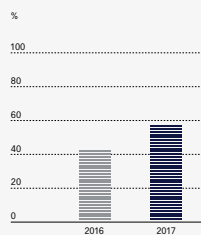
Mål
5
olyckor per miljon arbetade timmar.

Olyckor med sjukfrånvaro

Antalet olyckor med efterföljande sjukfrånvaro fortsatte att sjunka under 2017.

Anti-korruption

Scania har nolltolerans mot korruption och eftersträvar högsta möjliga etiska standard oavsett var i världen vi verkar. Den skräddarsydda onlineutbildningen "Doing things right" använder hypotetiska fall med affärsmässiga dilemman för att förmedla den kunskap våra anställda behöver för att kunna agera i enlighet med Scantias standarder.



Mål
100%
av våra anställda ska ha genomgått onlineutbildningen i affärsetik.

Utbildning, anti-korruption

Sedan starten 2015 har kursen haft 24 822 deltagare, motsvarande 56 procent av våra anställda.

8) Riskbedömning av direktmaterialsleverantörer globalt, genom Självutvärderingsformulär gällande hållbarhet (SAQ, Self Assessment Questionnaire). Möjliga resultat: 75–100%, 25–74%, 0–24% och ej bedömd.

HÅLLBARHETSINDEX

Hållbarhet är en integrerad del av Scantias arbetsprocesser. Scania strävar efter transparent hållbarhetsrapportering, med målet att ge våra intressenter regelbunden och aktuell information om vårt hållbarhetsarbete.

GRI

Global Reporting Initiative (GRI) är ett frivilligt regelverk som fastställer principer och indikatorer för att mäta och rapportera ekonomiska, miljömässiga och sociala resultat. Denna rapport har upprättats i enlighet med GRI-standardens Core-kriterier. Ett mer omfattande GRI-index finns på Scantias webbplats.

www.scania.com/group/en/gri-index-general-standard-disclosures/

Väsentlighetsanalys

Scantias väsentlighetsanalys är en del av företagets starka fokus på ständiga förbättringar. Genom att få kunskap om våra intressenters syn på branschen och på Scania som företag kan vi fokusera på de mest betydelsefulla områdena och förbättra våra samarbeten. Analysen hjälper oss också att fatta rätt beslut och att göra rätt prioriteringar, samtidigt som vi får återkoppling på vår rapportering. Resultatet av detta års undersökning påvisar att våra fokusområden ligger i linje med våra intressenters förväntningar. En beskrivning av vår väsentlighetsanalys finns på:

www.scania.com/group/en/mapping-what-matters/

Hållbarhetsrapportering i enlighet med årsredovisningslagen

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

Nedan redovisas för var du hittar de obligatoriska bitarna för en hållbarhetsrapport i enlighet med den svenska årsredovisningslagen.

Hållbarhet är en integrerad del av Scantias arbete. Läs mer om hur vi integrerar det i vår affärsmodell, hur vi jobbar med risker och hur vi följer upp och mäter våra framsteg inom de olika områdena genom nyckeltal:

Scantias affärsmodell	4-5
Hållbarhetsrisker	47-48
Hållbarhetsnyckeltal	129-131

Läs mer om hur vi jobbar genom styrning och policies inom följande områden:

Miljö	16-17, 32-35
Personal	28-29, 32-35
Sociala förhållanden	4, 16-17, 30-31, 35
Mänskliga rättigheter	30-31, 32-35
Anti-korruption	32-35

Revisorns yttrande avseende hållbarhetsrapporten

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

Uppdrag och ansvarsfördelning

Det är styrelsen som har ansvaret för hållbarhetsrapporten för år 2017 på sidan 132 och för att den är upprättad i enlighet med årsredovisningslagen.

Granskningens inriktning och omfattning

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

Uttalande

En hållbarhetsrapport har upprättats.

Göteborg 20 mars 2018
PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson
Auktoriserad revisor
Huvudansvarig revisor

Björn Irlé
Auktoriserad revisor

Scania AB, 151 87 Södertälje
Telefon: 08-553 810 00
Fax: 08-553 810 37
www.scania.com/group/en

