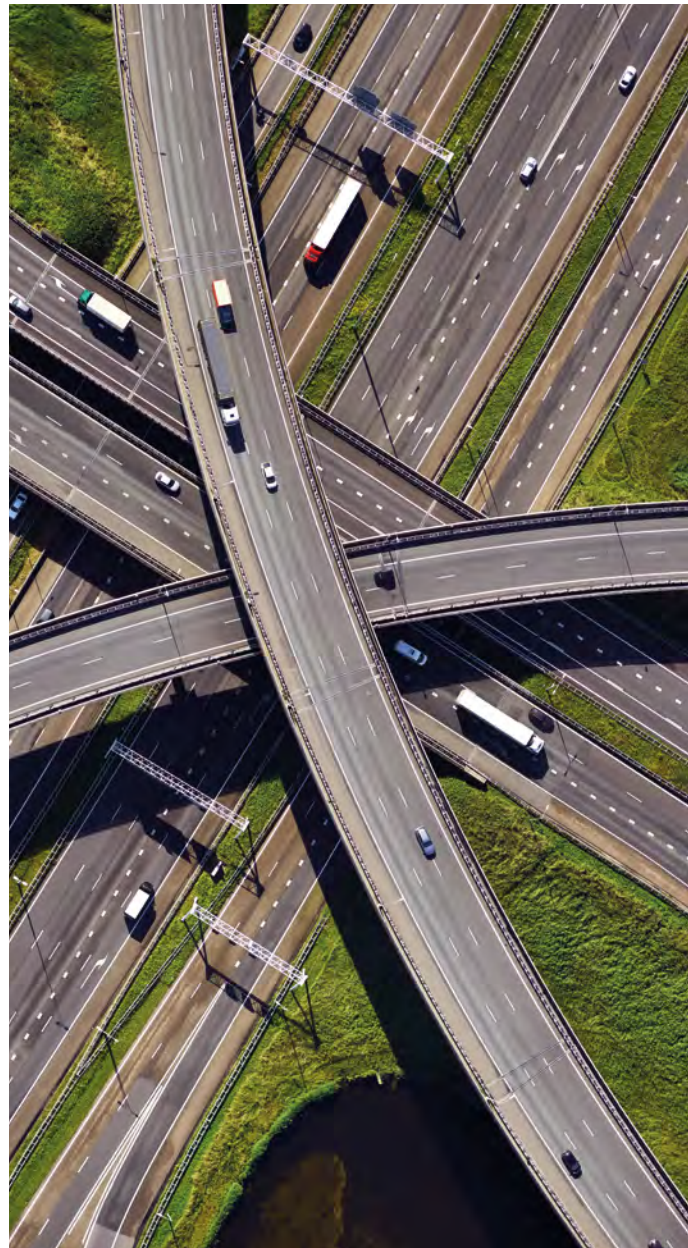




# SCANIA 2016

Års- och hållbarhetsredovisning



# SCANIA

# SCANIA — 125 ÅR

Under 2016 firade Scania 125 år, och alltsedan grundandet har vi legat i framkant av transportbranschens utveckling. Genom innovativ teknik, med kärnvärdena som ledstjärna och med ett starkt fokus på ständiga förbättringar har vi hela tiden försett våra kunder med lönsamma lösningar för att möta deras utmaningar.

Scania har stått stadigt även under de mest utmanande perioder ända sedan starten som en mindre tillverkare av järnvägsvagnar 1891. På vår resa mot de kommande 125 åren är Scania fast beslutet att spela en ledande roll i en värld som blir alltmer beroende av säkra, hållbara och effektiva transportsystem.

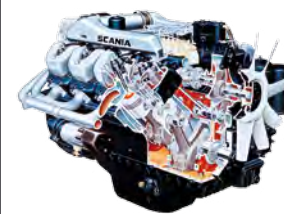
2009



1980



1969



1897



2003



**1891:** Järnvägsvagnstillverkaren Vabis grundas i Södertälje och börjar producera öppna gods- och personvagnar. Omkring 20 år senare bildas Scania-Vabis genom samgåendet med Scania, ett maskintillverkningsföretag från Malmö.

**1923:** Scania-Vabis konstruktör August Nilsson utvecklar en fyrcylindrig toppventilmotor. Styrkan och driftsäkerheten hos den nya motorn kommer väl till pass i lastbilar och bussar.

**1939:** Scania-Vabis presenterar den första motorn med standardiserade komponenter, vilket blir starten för Scantias modulsystem.

**1961:** Scania-Vabis bygger vidare på sina framgångar i Brasilien genom att öppna företagets första egna produktionsenhet någonsin utanför Sveriges gränser, i São Bernardo do Campo utanför São Paulo.

**1970-talet:** Scantias industri- och marinmotorer får sin karaktäristiska paprika-röda färg.

**1989:** Scania levererar de första bioetanolbussarna till Stockholms kollektivtrafikbolag SL.

1891

1950

**1936:** Scania-Vabis utvecklar sin första dieselmotor, något som imponerar på fackpressen vid provkörningarna. En journalist skriver: "Till min förvåning hörde jag endast föga av motorn, men jag kände desto mer. Bussen sköt fram som en pil."

**1941:** Scania yrkesskola startas. Med tiden blir det en treårig yrkesutbildning som drivs helt av Scania. I dag heter skolan Mälardalens Tekniska Gymnasium och drivs av Scania, AstraZeneca och Telge.

**1969:** En legend blir till! Scania introducerar en 14-liters turboladdad V8 med 350 hk. Den är då Europas starkaste lastbilsmotor och blir en föregångare för Scantias lågvarvsfilosofi med högt vridmoment redan från låga motorvarvtal.

**1980:** Scania lanserar GPRT-programmet (2-serien) – företagets första helt modulariserade produktprogram.





## 2016

### Scania och Ericsson i gemensam forskning om uppkoppling

Vid Mobile World Congress i Barcelona tillkännager Scania och Ericsson ett forskningssamarbete som ska skynda på uppkopplingen av tunga fordon och infrastruktur.

### Nytt tekniskt centrum i Brasilien invigs

Scania inviger ett tekniskt centrum i São Bernardo do Campo i Brasilien, med motorprovceller som ska användas för utveckling, test och certifiering av Scanias motorer.

### Demonstration av självkörande fordon

Scania visar upp självkörande lastbilar i Södertälje i en unik demonstration med två samarbetande fordon. Tekniken kommer till en början att användas exempelvis i gruvor och hamnar.

### Invigning av elväg E16 med hybridlastbil från Scania

Världens första elväg invigs utanför Gävle. Den är resultatet av ett unikt samarbete som visar vägen mot fossilfria transporter, där Scania bidrar med de eldrivna lastbilarna.

### Lansering av Scanias nya lastbilsgeneration i Paris

I den största produktlanseringen i företagets historia introducerar Scania ett nytt lastbilsprogram som är resultatet av tio års utvecklingsarbete och investeringar på över 20 miljarder kronor.

### Nya lastbilsgenerationen hyllas

Scanias nya S-serie får den prestigefyllda utmärkelsen "International Truck of the Year 2017". I motiveringen betonas bland annat den nya lastbilsgenerationens förarkomfort, säkerhet och bidrag till åkeriernas totalekonomi.

### Ny anläggning för premiumbussar i Kina

Scania och Higer inviger en ny, toppmodern anläggning för tillverkning av buss i Suzhou i Kina. Den nya anläggningen kommer att bygga Scania Touring och premiumbussar under det kombinerade varumärket Scania-Higer.

### Trådlöst laddad buss för stadstrafik

Nordens första busslinje med trådlös (induktiv) hållplatsladdning invigs. Den nyutvecklade elhybridbussen från Scania kommer under 2017 gå i reguljär trafik i Södertälje som en del i strävan att hitta nya, mer hållbara lösningar för kollektivtrafik i stadsmiljö.

## 2016



För mer om Scanias historia se [www.scania.com/group/en](http://www.scania.com/group/en)

## 2000

**1990-1995:** En viktig utveckling inleds för att förbättra effektivitet, villkor och status för produktionsanställda. Det resulterar i en arbetsmetod där ständiga förbättringar och personligt engagemang blir en del av processen.

**2003:** Första Scania Young European Truck Driver-tävlingen går av stapeln. Sedan dess har den utvecklats till världens största evenemang för lastbilskörning och utbildning. Genom åren har mer än 350 000 förare i 50 länder deltagit.

**2009:** Scania hanterar finanskrisen och en mycket kraftig nedgång i efterfrågan genom att införa fyradagarsvecka, en viktig del i Scanias strategi att bevara den sammanlagda kompetensen inom företaget under svåra perioder.

**2013:** Scania och Siemens inleder försök med elektrifierade lastbilar vid Siemens forskningsanläggning utanför Berlin.

**1996-nutid:** Arbetet med ständiga förbättringar blir till Scania Production System (SPS), vilket gradvis utvecklas till en ny ledarskapsstrategi och en uppsättning nya arbetsmetoder för hela företaget.

**2009:** Scania lanserar Scania Touring, en ny turistbuss som byggs i samarbete med den kinesiska busstillverkaren Higer. Att Scania och Higer tillsammans producerar bussar i Kina för världsmarknaden ses som ett framåtblickande steg inom busstillverkning.

**2011:** Scania installerar en fordonsdator som standard i alla lastbilar på europamarknaden och börjar börja systematiskt utnyttja insamlad data om fordonsprestanda.

**2011:** Två år innan lagkravet träder i kraft introducerar Scania Europas första Euro 6-lastbil.

**2013:** Rekordmånga uppfinningsförslag, hela 700 stycken, kommer in till Scanias patentavdelning. Merparten gäller utveckling av elektronik- och styrsystem.

På Scania anser vi att hållbarhet och lönsamhet går hand i hand. Vi ser också att transportbranschen har en viktig roll att spela för att lösa de utmaningar som världen står inför.

Scanias vision är att ta ledningen i övergången till ett hållbart transportsystem som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och för samhället i stort.

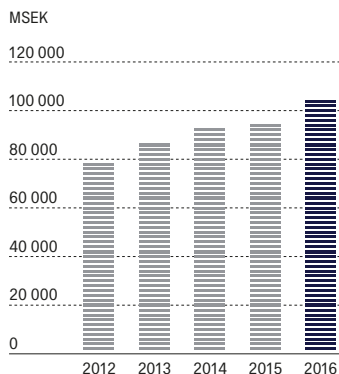
Vi ser som vårt grundläggande uppdrag att öka kundernas lönsamhet och effektivitet. I nära dialog och i partnerskap med våra kunder erbjuder vi skräddarsydda transportlösningar som möter deras behov.





# SCANIA I SIFFROR

## Finansiella data

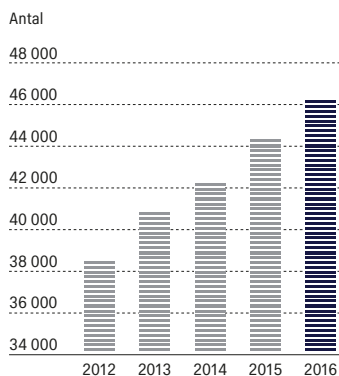


## Nettoomsättning

# 103 927

Totala fordonsleveranser och tjänsteförsäljning nådde nya högstnivåer och Scania's nettoomsättning steg till en rekordnivå 2016.

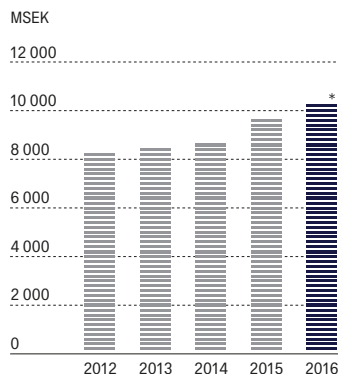
## Icke-finansiella data



## Totalt antal anställda

# 46 243

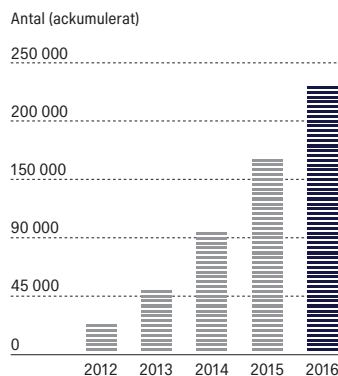
Antalet anställda hade ökat med 1 834 personer vid slutet av 2016 jämfört med vid slutet av 2015.



## Rörelseresultat

# 10 184\*

Scania's rörelseresultat var starkt trots en utmanande marknad. \*Rörelseresultatet inklusive jämförelsestörande poster uppgick till 6 384 miljoner kronor.



## Antal uppkopplade Scaniafordon

# 230 470

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

## Innehåll

<b>Scania i korthet</b>	<b>2-7</b>
Scania i korthet 2016	2
The Scania Way	4
VD-ord: Ett fantastiskt år	6
<b>Vår omvärld</b>	<b>8-11</b>
Möjligheter i en föränderlig värld	8
Mot ett hållbart transportsystem	10
<b>Vår verksamhet</b>	<b>12-29</b>
Hållbarhet för Scania	12
Så skapar vi lönsamhet för kund och värde för intressenter	13
Skräddarsytt för alla behov	16
Tjänster som stärker kundens lönsamhet	18
Bäst i klassen	20
Partnerskap ger extra innovationskraft	22
Våra medarbetare är vår största tillgång	24
Hållbarhet i hela värdekedjan	26
<b>Vår syn på hållbara transporter</b>	<b>30-37</b>
Lösningar för alla typer av flöden	30
Städer – nyckeln till förändring	32
Ökad effektivitet i industrier	34
Helhetssyn på logistikflöden	36
<b>Bolagsstyrning</b>	<b>38-41</b>
<b>Förvaltningsberättelse</b>	<b>42-57, 118</b>
Marknadstrender 2016	42
Risker och riskhantering	47
Styrelse	52
Verkställande ledning	54
Koncernens ekonomiska översikt	55
<b>Finansiella rapporter</b>	<b>58</b>
Koncernens resultaträkningar	60
Koncernens balansräkningar	62
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	64
Koncernens kassaflödesanalyser	65
Koncernens noter	66
Moderbolaget Scania AB, räkningar	115
Moderbolaget Scania AB, noter	116
Förslag till vinstdisposition	118
Revisionsberättelse	119
Nyckeltal	123
Definitioner	125
Flerårsöversikt	126
<b>Hållbarhetsnyckeltal</b>	<b>128</b>
<b>GRI-index</b>	<b>130</b>
<b>Finansiell information</b>	<b>136</b>



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

We welcome feedback on its contents.

# SCANIA I KORTHET 2016



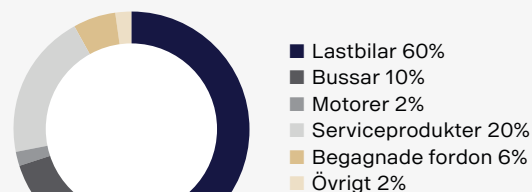
## Global närvaro

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

Scania har omkring 46 000 anställda i cirka 100 länder och ett försäljnings- och servicenät som är strategiskt placerat där våra kunder behöver oss, oavsett var de har sin verksamhet. Forskning och utveckling är 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.

## Omsättning per produktområde 2016, %



## Scanias lösningar

### Lastbilar



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

### Bussar



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

### Motorer



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

### Tjänster



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

### Förarutbildning

**39 146**

Under 2016 utbildade Scania 39 146 förare i säker och effektiv körning.

### Frisknärvaro

**95,9%**

Total global frisknärvaro under 2016 låg på en hög och stabil nivå.

### Försäljning och leveranser 2016, geografisk fördelning, %

#### Lastbilar

**73 093** Enheter



■ Latinamerika 10%  
■ Europa 67%  
■ Afrika och Oceanien 6%  
■ Eurasien 4%  
■ Asien 13%

#### Bussar

**8 253** Enheter



■ Latinamerika 29%  
■ Europa 25%  
■ Afrika och Oceanien 14%  
■ Eurasien 1%  
■ Asien 31%

#### Motorer

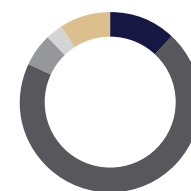
**7 800** Enheter



■ Latinamerika 22%  
■ Europa 42%  
■ Afrika och Oceanien 4%  
■ Eurasien 2%  
■ Asien 30%

#### Tjänster

**21 611** MSEK



■ Latinamerika 12%  
■ Europa 70%  
■ Afrika och Oceanien 6%  
■ Eurasien 3%  
■ Asien 9%

# THE SCANIA WAY

Scanias framgång bygger på våra kärnvärden och ledningssystem som stöttas av våra huvudprinciper, i synnerhet vårt starka fokus på ständiga förbättringar. Detta är grunden för vår unika företagskultur och ger oss en stark ledande ställning i en värld som i allt större utsträckning är beroende av säkra, hållbara och effektiva transportsystem. Vi kallar det "The Scania Way".

## Våra kärnvärden

Vår framgång bygger på våra kärnvärden Kunden först, Respekt för individen och Eliminering av slöseri. De är tätt sammankopplade och har alltid väglett våra handlingar och legat till grund för all affärsutveckling. Genom Scanias historia har dessa kärnvärden framhållit den vikt vi fäster vid våra kunder, våra anställda, företaget och vår roll i samhället som stort.

På vägen mot en mer hållbar framtid är Scania övertygat om att partnerskap krävs för att påskynda förändring. Fast förankrade i vårt fokus på ständiga förbättringar utvärderar vi även våra kärnvärden. Under 2016 har vi därför utökat våra kärnvärden för att de bättre ska spegla vår roll i det ekosystem vari vi verkar och vår position inom Volkswagen Truck & Bus.

Genom att addera värdena Beslutsamhet, Laganda och Integritet till våra befintliga kärnvärden, har Scania nu en uppsättning av sex kärnvärden.

Våra kärnvärden kommer att fortsätta att vara utgångspunkten för hur vi styr företaget, samtidigt som de lägger grunden för att Scania ska bli en global ledare inom hållbara transporter.



## Kunden först

För att vi ska vara framgångsrika måste våra kunder vara det. Genom att sätta oss in i våra kunders affärsutmaningar levererar Scania skräddarsydda 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.



## Så här arbetar vi

Vårt arbetssätt som präglas av ständiga förbättringar och våra medarbetares personliga engagemang i det dagliga arbetet, har varit centralt genom Scanias historia.

I början av 1990-talet antog Scania en produktionsfilosofi inspirerade av Toyota (Lean). Systemet som kallas Scania Production System (SPS) är ett av de mest effektiva och inkluderande ledningssystemen i världen.

Ledningssystemet tillämpas i alla delar av företaget och bygger på en uppmuntran till delaktighet och engagemang hos våra medarbetare för att bidra till att förbättra processer och att eliminera slöseri. Ledningssystemet är tätt kopplat till våra kärnvärden och stöttas av våra huvudprinciper, i synnerhet Ständiga förbättringar men också Rätt från mig, Efterfrågestyrd tillverkning och Ledarskap.



### Eliminering av slöseri

Genom en stark inriktning på ständiga förbättringar i hela vår organisation säkerställer 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.

# ETT FANTASTISKT ÅR

2016 var ett historiskt år. Scania firade 125-årsjubileum, visade ett fortsatt starkt rörelseresultat och gjorde den största produktlanseringen någonsin – den nya lastbilsgenerationen. Från en redan stark position sätter Scania nu en ny standard för transportindustrin, med visionen att bidra till en hållbar framtid.

## Starkt rörelseresultat

2016 blev ännu ett år då efterfrågan på tunga fordon rörde sig sidledes. På den brasilianska marknaden, en av våra viktigaste, var efterfrågan den lägsta på 14 år och utmaningarna där består. Efterfrågan i Ryssland ökade något men är fortfarande på en låg nivå. I Europa hade vi en fortsatt positiv trend och vår redan starka ställning förstärktes med ett nytt rekord i lastbilsleveranser. Marknadsandelen för tunga lastbilar i Europa var stabil på 16.5 procent. Afrika och Asien gick relativt bra, tack vare att tillväxtmarknaderna fortsätter att utvecklas i rätt riktning. För Scantias bussar var det Europa tillsammans med Asien och Latinamerika som utmärkte sig. Tjänsteförsäljningen slog rekord, vilket bidrog till att balansera de stora svängningarna på marknaden. Trots svåra marknadsförhållanden och höga kostnadsnivåer relaterade till lanseringen, lyckades Scania visa ett starkt rörelseresultat.

Med tanke på att variationer i efterfrågan inte är ovanliga i vår bransch behöver Scania fortsätta att dra fördel av vårt modulsystem och vårt globala produktionssystem – de viktigaste nycklarna till vår flexibilitet. Vi fortsätter också fokusera på att växa på tillväxtmarknader. Med en allt större uppkopplad fordonsflotta på vägarna

kommer också nya affärsmöjligheter för Scania inom service där vi kan erbjuda våra kunder skräddarsydda och flexibla lösningar. Samtidigt blir det allt viktigare att vi har en god kostnadskontroll i företaget som helhet, inte minst med tanke på fortsatta lanseringskostnader för den nya lastbilsgenerationen.

## En sann milstolpe

I augusti introducerade vi vår nya lastbilsgeneration. Lanseringen var en viktig milstolpe på vår väg mot framtidens hållbara transporter. Efter tio års utvecklingsarbete och mer än 20 miljarder kronor i investeringar har Scania tagit fram företagets mest energieffektiva lastbil någonsin. Den är resultatet av allt det kunnande vi byggt upp genom våra ingenjörer, våra kunder och våra förare, och genom insikter från över 200 000 uppkopplade fordon.

Den nya lastbilsgenerationen är byggd för att möta 2000-talets transportbehov och med den som plattform kan Scania erbjuda flera miljarder unika och kompletta transportlösningar som gör våra kunders verksamheter mer lönsamma och hållbara.

Vi ser redan en stor efterfrågan på de nya lastbilarna, vilket visar att vårt fokus på kunden tillsammans med hårt arbete från våra medarbetare ger utdelning.

**“Genom smarta samarbeten kan vi bli mer innovativa och tillsammans snabba på omvandlingen till ett hållbart transportsystem.”**

Henrik Henriksson,  
VD och koncernchef, Scania

## Ledande i övergången

Lanseringen av den nya lastbilsgenerationen stärkte också vår övertygelse om att hållbarhet och lönsamhet går hand i hand. Transportindustrin spelar en avgörande roll i lösningen av världens utmaningar. I dag ser vi mycket slöseri inom transportbranschen. Min vision för Scania är vi ska ta ledningen i övergången till ett hållbart transportsystem och att vi ska skapa en värld av mobilitet som är affärsmässigt lönsam och samtidigt bättre för samhället och för miljön. Vi har kunnandet och resurserna och vi förstår oss på transporter och logistikflöden. Jag är fast besluten att leda Scantias team på denna resa, där vi kommer att göra vår insats för att förändra transportbranschen.

Men vi kan inte göra det ensamma. För att snabba på övergången behöver vi samarbeta med affärspartner i hela ekosystemet, däribland myndigheter, universitet och andra intressenter. Att ingå i Volkswagenkoncernen öppnar också stora möjligheter att dela kunskap och resurser.

I samband med lanseringen av den nya lastbilsgenerationen i Paris anordnade Scania ett forum för hållbara transporter, dit vi bjöd in några av världens mest inflytelserika aktörer och viktigaste beslutsfattare till en diskussion om hur vi tillsammans kan forma en hållbar framtid för samhället som helhet.

Parisavtalet om klimatet och FN:s 17 hållbarhetsmål lyfter fram hur angeläget det är att vi snabbt fortsätter att integrera hållbarhet i vår affärsplan.



## Innovation och samarbete för framtiden

Transport är en av de branscher där den digitala revolutionen går snabbast. Uppkoppling, elektrifiering och autonom transportteknik kommer att förändra den traditionella transportindustrin i grunden, och Scania är väl positionerat för den framtiden.

Viktiga händelser under 2016 var att vi nådde över 230 000 uppkopplade fordon i vårt nätverk, vår medverkan i projektet med elektrifierad motorväg i Sverige och våra demonstrationer av autonoma transportlösningar för gruvor.

Genom smarta samarbeten kan vi bli mer innovativa och tillsammans snabba på omvandlingen till ett hållbart transportsystem. Vi arbetar med externa partner som Ericsson för användning av 5G-nät i tunga fordon och infrastruktur och Siemens för den elektrifierade motorvägen i Sverige. Dessutom samarbetar vi med myndigheter i bland annat Jakarta, Cartagena och Accra kring bussystem (BRT).

Under året har samarbetet inom Volkswagen Truck & Bus fortsatt kring befintliga och framtida projekt. Samtidigt fortsatte samarbetet med MAN kring utveckling av vissa gemensamma komponentplattformar. Målet är att uppnå synergier samtidigt som koncernens olika märken bevarar sina unika kännetecken. Starka varumärken gör hela gruppen stark och vice versa.

## Väl positionerade för 125 år till

Vår framgång bygger på engagerade och skickliga medarbetare som är hängivna Scania. I många årtionden har våra kärnvärden Kunden först, Respekt för individen och Eliminering av slöseri varit den självklara ledstjärnan, tillsammans med våra arbetsmetoder som bygger på ett fokus på ständiga förbättringar. Under 2016 beslutade vi att integrera värdena Beslutsamhet, Laganda och Integritet i våra befintliga kärnvärden för att bättre spegla en omvärld i förändring där partnerskap är helt nödvändigt.

Vi lever som vi lär genom att fortsätta utveckla vår verksamhet enligt de tio principerna i FN:s initiativ Global Compact om mänskliga rättigheter, arbetsförhållanden, miljö och anti-korruption, och vi fortsätter att vidta åtgärder som leder till en god utveckling för samhället i stort.

Under 2016 började vi skriva ett nytt kapitel i Scantias historia. Till alla våra 46 000 engagerade medarbetare som har varit med på resan, och som har gett så mycket av sig själva på vägen, vill jag säga: tack! Sedan företaget grundades för 125 år sedan har vi drivits av att sätta kunden främst och av ett starkt fokus på att eliminera slöseri i vår egen verksamhet och för våra kunder. Om vi vårdar och vidareutvecklar detta tankesätt är jag övertygad om att vi är väl rustade för de kommande 125 åren.

**Henrik Henriksson**  
VD och koncernchef, Scania



# MÖJLIGHETER I EN FÖRÄNDERLIG VÄRLD

Ända sedan grundandet för 125 år sedan har Scania nära följt utvecklingen av transportbranschen. Vi fortätter att spela en viktig roll för att möta transportbehoven i en värld som snabbt förändras och vi fortsätter att leverera lösningar som kunderna litar på och som samhället värderar högt.

## Tillgång till kompetens

I maj 2016 invigde Scania ett nytt tekniskt centrum i São Bernardo do Campo i Brasilien med motorprovceller för användning i utveckling, test och certifiering av Scantias motorer.

Världen måste i dag hantera en rad komplexa och starka globala krafter som i grunden förändrar samhället och alla branscher.

Klimatförändring, befolkningsökning, digitalisering, urbanisering, en växande medelklass, en snabb utveckling av tillväxtmarknader och högre krav på företag att vara transparenta är de stora trender som kommer omforma transportbranschens framtid.

Inom Scania övervakar vi nära utvecklingen av dessa globala trender, med målet att omvandla dem till tekniska och affärsmässiga lösningar som gynnar våra kunder och samhället i stort.

Scania har en unik position inom transportbranschen med ett starkt engagemang för hållbara transporter och vi erbjuder lösningar här och nu. Scania är därför väl positionerat för att utnyttja de nya möjligheterna i en föränderlig värld.

## Globala trender

- **Klimatförändring**  
Parisavtalet om klimatförändring trädde i kraft i november 2016 och innebär att länder för första gången enats om konkreta, juridiskt bindande gränser för den globala uppvärmningen. Med tanke på detta borde takten på övergången till ett koldioxidsnålt samhälle öka.
- **Befolkningsökning**  
Världens befolkning förväntas öka från sju miljarder i dag till nio miljarder år 2050. Hastigheten i befolkningstillväxten kommer att ställa särskilt hårda krav på transportkapaciteten inom och till och från städer.
- **Urbanisering**  
Städerna förväntas växa med 2,5 miljarder invånare runt 2050, till ett antal av två tredjedelar av världens befolkning. Den snabba befolkningsökningen i städerna kräver innovation inom kollektivtrafiken och myndigheter som möter problem med trängsel, utsläpp och trafiksäkerhet, söker partnerskap som kan leverera nya transportlösningar.
- **Digitalisering**  
Ny teknik möjliggör uppkomsten av sammankopplade produkter, värdekedjor och affärsmodeller.
- **Tillväxtmarknader**  
År 2030 kan omkring en miljard människor i Kina räknas till medelklassen och motsvarande siffra för Indien förväntas vara 475 miljoner. Med denna tillväxt följer stora förändringar av ländernas transportbehov.
- **Tillgång till energi**  
Många länder är beroende av importerad olja, vilket i dag är den vanligaste energikällan för transporter. För att minska kostnaderna, bli mer självförsörjande och minska klimatpåverkan behöver dessa länder hitta alternativ som kan bryta beroendet.
- **Transparens och ansvarstagande**  
Intressenter förväntar sig att branschen gör sina affärer etiskt, öppet, ärligt och ansvarsfullt.

**Alternativ till fossila bränslen**

Under 2016 introducerade Scania initiativet ETHA i samarbete med Lantmännen (ett svenskt lantbrukskooperativ). Syftet är att underlätta för kommersiella aktörer att välja hållbara lösningar utan att kompromissa bort några av deras behov. ETHA är en systemlösning för kunden där Scania bistår med fordonen och Lantmännen står för lokalt framställd bioetanol och den infrastruktur som krävs. Det gemensamma initiativet ger resultat både för kund och miljön, med en minskning av koldioxidutsläpp med 90 procent.

**Trafiksäkerhet**

Scanias mobilapplikation "Angel Call" lanserades av Scania Ryssland i Oktober 2016. Den läser av hur alert eller trött föraren är på vägen. Genom att koppla upp den till Scanias Fleet Management System (FMS) upptäcker applikationen om föraren har kört för länge och varnar den i förväg utvalda "skyddsängeln" som ringer föraren och ber honom eller henne att stanna och vila.

**Uppkopplade fordon**

Med ständigt växande flotta av uppkopplade lastbilar och bussar i över 50 länder kan Scanias kunder tillgå tjänster som utvärderar och följer upp fordonsprestandan.

**Trafiksäkerhet**

Scanias nya lastbilsgeneration kan utrustas med sidmonterade krockgardiner, en unik lösning som aldrig tidigare har erbjudits i lastbilssammanhang. Scanias krockgardiner ger ett kraftigt förbättrat skydd för de som färdas i fordonet i samband med vältning, en av de allvarligaste olyckstyperna för lastbilar.

**Tillgång till kompetens**

I februari 2016 öppnade Scania ett nytt center för forskning och utveckling i Bangalore i Indien, ett tillskott till anläggningarna i Sverige och Brasilien. Fokus ligger på lokalt tillverkade bussar och anpassning av lastbilar för den indiska marknaden.

**Urbanisering**

I Ghanas huvudstad Accra lanserar Scania det mest omfattande och kompletta BRT-systemet (Bus Rapid Transit) i företagets historia, med hjälp av 245 anslutna bussar som körs i särskilda körfält.

**Påverkan på branschen**

- **Alternativ till fossila bränslen**  
Transportbranschen efterfrågar i allt högre utsträckning alternativa bränslen och elektrifiering för att minska koldioxidutsläppen och bullret. Efterfrågan drivs i huvudsak av slutanvändare, men även av transportörer och transportköpare.
- **Automation**  
Automation av tunga fordon är fortfarande på utvecklingsstadiet och några år från marknaden, delvis på grund av att ett relevant regelverk saknas. Men intresset är redan stort för tekniken, som sannolikt kommer att inverka positivt på trafiksäkerhet, energieffektivitet och trängsel.
- **Uppkopplade fordon**  
Digitaliseringstrenden leder till en stark tillväxt av uppkopplade fordon. Det ger nya möjligheter för transportörer och tillverkare att analysera sina fordonens prestanda och utifrån denna information optimera fordonens bränsleförbrukning, kapacitetsutnyttjande, underhåll och funktion i logistikflödet.
- **Trafiksäkerhet**  
Varje år dör 1,24 miljoner människor i trafikolyckor. Ökad efterfrågan på transporter innebär också trafiksäkerhetsproblem, särskilt på tillväxtmarknader där infrastrukturen ännu inte är tillräckligt utvecklad.
- **Tillgång till kompetens**  
De snabba förändringarna inom transportsektorn innebär att vi om några år kommer att behöva helt andra kompetenser än i dag.
- **Effektiv användning av energi**  
Högre energieffektivitet innebär att det går åt mindre bränsle och energi vid produktion och användning av fordon, vilket även minskar utsläppen. Detta är avgörande för transportsystemets ekonomiska och miljömässiga hållbarhet på lång sikt.
- **Lokala utsläpp**  
Utsläpp från transporter ger försämrad luftkvalitet. Uppskattningar pekar på att 3,5 miljoner människor årligen dör på grund av föroreningar i utomhusluften.
- **Ökad lagstiftning**  
Transportbranschen påverkas direkt av ett ökande antal och allt mer långtgående politiska styrmedel och regler som syftar till att minska klimatpåverkan, förbättra luft- och vattenkvaliteten och hantera problem med trafiksäkerhet och trängsel.

**Källor:**

McKinsey, UN - Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, Ernst & Young, WHO, OECD, WeForum

# MOT ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM

I takt med att världens befolkning och städer fortsätter att växa ökar efterfrågan snabbt på transporter för gods och människor, vilket får konsekvenser för miljön, ekonomin och samhället i stort.

Enligt FN:s mål för hållbar utveckling och klimatavtalet som slöts i Paris som säger att den globala temperaturökningen ska begränsas till två grader, befinner sig världen vid en brytpunkt och det krävs omedelbara åtgärder för att vända utvecklingen.

## Ledande i omställningen till ett hållbart transportsystem

Scania vision är att ta ledningen i omställningen till ett transportsystem som är hållbart när det gäller påverkan på miljö, människor och ekonomier.

Ett effektivt transportsystem utgör grunden för en konkurrenskraftig ekonomi, och ett effektivt flöde av gods och människor är en nödvändighet i ett modernt samhälle. Samtidigt, när transporter svarar för 14 procent av de globala koldioxidutsläppen, kan vi inte fortsätta på samma bana som hittills.

Vi vill förändra världens transporter till att bli rena, säkra och effektiva där förflyttning av människor och gods möjliggörs och därmed bidrar till den ekonomiska och sociala utvecklingen, utan att riskera miljön eller människors hälsa.

## Koldioxidutsläpp

Transportindustrin är den bransch som svarar för näst mest koldioxidutsläpp efter energibranschen och två tredjedelar av dessa utsläpp kommer från vägtransporter. Av världens oljeförbrukning går 60 procent till transport. Lokala och globala utsläpp har stor påverkan på människors hälsa, miljön och klimatet. Sammantaget visar detta på vidden av problemen, men också på den stora potential som finns i en utveckling mot klimatneutrala transporter.

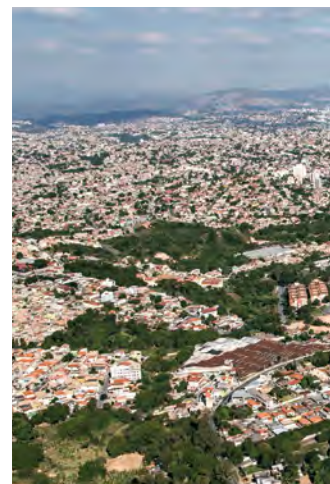
## Snabb urbanisering

Vi ser nu den största vågen någonsin av inflyttning till städer. Enligt FN:s befolkningsfond UNFPA kommer omkring 60 procent av jordens befolkning att bo i städer år 2030, varav de flesta i utvecklingsländer. Städerna har inte bara stor potential till att förbättra ekonomiska förhållanden och miljö, men de har också de största behoven. Den snabba urbaniseringen sätter stark press på städer världen över, där trängsel, luftföroreningar och trafiksäkerhetsproblem ofta är en del av vardagen.

**“Vi måste vända kurvan för de globala koldioxidutsläppen inom fyra år.”**

**Professor Johan Rockström,**  
Chef för Stockholm Resilience Centre

**Städerna en utmaning**  
Snabbväxande städer är både problemet och lösningen på den globala klimatutmaningen.





## Röster om en hållbar transportbransch

Den 23 augusti 2016 stod Scania värd för ett forum för hållbara transporter i Paris som samlade flera av världens främsta beslutsfattare och aktörer inom hållbarhet. "Driving the Shift" fokuserade på transportbranschens roll i övergången till en värld med en hållbar framtid. Deltagarna betonade alla det stora och brådskande behovet av varaktiga förändringar som gynnar alla världens invånare.



"Övergången till ett mer hållbart samhälle brådskar och bör prioriteras inom alla företag, inom alla sektorer. Inget företag kan lyckas om samhället misslyckas."

### Kofi Annan,

Tidigare generalsekreterare för FN och grundare och ordförande för Kofi Annan Foundation



"Jag är fast besluten att föra Scania längs en väg som gör att vi kan leda övergången till ett mer hållbart transportsystem. Vi anser att det handlar om att radikalt förändra transporternas roll. Det är min vision för Scania."

### Henrik Henriksson,

VD och koncernchef för Scania



"Vi måste mobilisera världens företag på ett sätt som aldrig gjorts förut. Företagen är de som har bäst förutsättningar, både ekonomiskt och tekniskt, att ta till sig nya produktions- och konsumtionsmönster. Många företag har övergått från reaktivt till proaktivt tänkande. Det har skett stora förändringar sedan Global Compact startades."

### Georg Kell,

Grundare och ordförande för FN Global Compact



"Vi måste vända kurvan för de globala koldioxidutsläppen inom fyra år och sedan drastiskt minska utsläppen fram till 2050 för att skapa en fossilfri världsekonomi. För mig är inte längre frågan om mänskligheten kommer att gå i en hållbar riktning, utan om vi förmår att göra det snabbt nog. Transportbranschen spelar en avgörande roll i den förändring som behöver ske."

### Professor Johan Rockström,

Chef för Stockholm Resilience Centre



"Stora utmaningar ligger framför oss, men också alla de möjligheter som den digitala revolutionen för med sig. Att fullt ut utnyttja den här enorma potentialen kräver både konstant innovation och en vilja att förändras inom hela organisationen. Men framför allt krävs en vilja att samarbeta över hela branscher och industrier."

### Andreas Renschler,

VD Volkswagen Truck & Bus



### Hur ska det gå till?

Vi behöver möta utmaningen med ett ökat transportbehov för gods och människor på ett sätt som balanserar samhällsekonomisk utveckling och hållbarhet. Vi måste också se till att stad och glesbygd är sammankopplade, så att glesbygden inte hamnar på efterkälken i den snabba utvecklingen.

Scanias vision är att bli ledande i omställningen till ett hållbart transportsystem, genom att ha en helhetssyn och arbeta inom tre nyckelområden med fokus på:

- Energieffektivitet
- Alternativa bränslen och elektrifiering
- Smarta och säkra transporter

Läs mer om våra tre områden på sidorna 30-37.

Scania är väl positionerat men inser vikten av strategiska samarbeten och partnerskap för att snabbare kunna ta fram framtidens lösningar. Med sådana samarbeten kan vi utnyttja varandras kunskaper och resurser för att nå de långtgående målen. Läs mer på sidorna 22-23.

#### Källor:

EPA – United States Environmental Protection Agency, Kofi Annan Foundation, WHO

# HÅLLBARHET FÖR SCANIA

Att förbättra kundens lönsamhet genom hållbara lösningar och att bedriva en ansvarsfull verksamhet är två kompletterande förutsättningar för ett långsiktigt, lönsamt företagande. Även om vårt huvudsakliga bidrag till samhället handlar om att leverera hållbara transportlösningar genom att förbättra kundens lönsamhet, tar vårt ansvar inte slut där.

Hållbara transporter handlar om att förflytta människor och gods, och därigenom bidra till den ekonomiska och sociala utvecklingen, utan att riskera människors hälsa och säkerhet, eller miljön.

Det finns ingen enskild lösning för övergången till ett hållbart transportsystem. I stället behövs ett helhetsperspektiv som tar hänsyn både till varje unikt transportuppdrag och till utvecklingsgraden hos logistiksystemen i olika delar av världen. Scantias koncept bygger på tre nyckelområden (se illustrationen nedan).

## Att förstå vad som är väsentligt

Scantias väsentlighetsanalys är en del av företagets starka fokus på ständiga förbättringar. Genom att ta till oss våra intressenters syn på vad som är väsentligt kan vi fokusera på de mest betydelsefulla områdena samt utveckla och fördjupa vår dialog med intressenterna. Väsentlighetsanalysen hjälper oss också att fatta rätt beslut och göra rätt prioriteringar, samtidigt som vi får återkoppling på vår rapportering.

Resultatet av det här årets undersökning påvisar att våra fokusområden ligger i linje med våra intressenters förväntningar.

För mer om vår materialitetsanalys se [www.scania.com/group/en](http://www.scania.com/group/en)

	<u>Varför?</u>	<u>Vad?</u>	<u>Hur?</u>
<b>Att göra rätt saker</b> <b>Hållbara transporter</b>	För att bidra till ett bättre samhälle på ett sätt som engagerar, internt och externt, och samtidigt stärker vår verksamhet långsiktigt.	Våra tre nyckelområden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Energieffektivisering</li> <li>• Alternativa bränslen och elektrifiering</li> <li>• Smarta och säkra transporter</li> </ul>	Genom en ansats som bygger på partnerskap. Arbete i nära dialog med våra kunder, kunders kunder och i strategiska partnerskap (branscher, akademien etc.) för att säkerställa ett innovativt ledarskap.
<b>En ledande position genom partnerskap</b>			
<b>Att göra saker rätt</b> <b>Ansvarsfullt företagande</b>	För att säkerställa att vi agerar ansvarsfullt med ett kontrollerat risktagande, i enlighet med förväntningar på ett sätt som stärker vår affär och vårt varumärke.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resurs- och energieffektiv verksamhet</li> <li>• Mångfald och inkluderande</li> <li>• Hälsa och säkerhet</li> <li>• Mänskliga och arbetsrättsliga rättigheter</li> <li>• Antikorruption</li> <li>• Samhällspåverkan</li> </ul>	Genom starka kärnvärden och med ett fokus på ständiga förbättringar och eliminering av slöseri, en robust ledarskapsfilosofi, tydliga verktyg och med stöttande utbildning och träning.

Å andra sidan handlar hållbarhet också om hur vi gör affärer och bedriver tillverkning och hur vi bemöter våra medarbetare – det handlar om att ta ansvar och att tillföra värde i hela värdekedjan och i våra relationer. Vi har delat in ansvarstagandet i sex områden (se illustrationen ovan).

Att ställa höga krav i vår egen verksamhet och värdekedja stärker vår förmåga att förändra transportbranschen i grunden genom den erfarenhet, kunskap och färdigheter som kan omsättas i utvecklingen av produkter och tjänster, samtidigt som vi får den trovärdighet vi behöver på marknaden.

Att arbeta på ett hållbart sätt, går för Scania helt i linje med vårt förhållningssätt och hur vi bedriver vår verksamhet. Vår strävan bygger på våra traditioner och styrkor såsom kärnvärdena, vårt ledningssystem inspirerat av Lean-filosofin, modulsystemet och våra ledarskapsprinciper.

# SÅ SKAPAR VI LÖNSAMHET FÖR KUND OCH VÄRDE FÖR INTRESSEENTER

Scanias mål är att förbättra kundernas lönsamhet genom att erbjuda lösningar för ett hållbart transportsystem och samtidigt skapa en värld av mobilitet som är bättre för samhället och miljön.

Vi på Scania är övertygade om att hållbarhet och lönsamhet går hand i hand. Utgångspunkten är att kunden ska få rätt fordon och tjänster, av hög kvalitet och vid rätt tidpunkt.

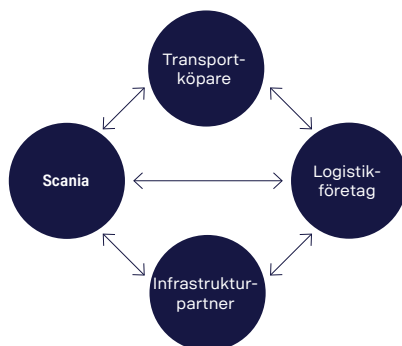
I nära dialog med kunderna kan vi fortlöpande förbättra deras transportlösningar och på så sätt påverka deras lönsamhet positivt och i en hållbar riktning.

Vi behöver förstå våra kunders (transportföretagen) behov, och kraven från deras kunder (transportköparna). Genom den insikten kan vi skräddarsy lösningar som eliminerar slöseri och förbättrar effektiviteten i hela transportflödet.

Vi ingår också i ett ekosystem och behöver samarbeta med olika partner inom infrastruktur, exempelvis bränsleproducenter, myndigheter och stadsplanerare, för att påskynda utvecklingen mot hållbara transportlösningar.

## Kundlönsamhet - vår kärnaffär

Vår affärsmodell går ut på att förstå och förbättra kostnads- och intäktsbilden inom kundernas olika branscher och transportuppdrag. Det gör att vi kan skräddarsy fordons- och tjänstelösningar för varje kunds verksamhet och därigenom förbättra bränsleeffektiviteten.



I affärsmodellen ingår också att undersöka hur nyttan kan maximeras sett till produkternas hela livscykel, genom att öka fordonens tid i drift och att öka kostnadseffektiviteten i hanteringen av hela transportflödet.

Allt handlar om vår förmåga att skräddarsy den bästa lösningen till vår kund; från en högkvalitativ produkt med lång livslängd och maximal tid i drift, ett bra andrahandsvärde och väl anpassad finansiering och försäkring, till en komplett lösning som säkerställer kostnadseffektiv transporthantering. Med en helhetssyn kan Scania leverera hållbara transportlösningar som skapar större värde för våra kunder och samhället.

Hur vi levererar på vår affärsmodell definierar vårt varumärke och säkerställer ett lönsamt Scania. Vår egen lönsamhet styrs därför direkt av kvaliteten på det vi levererar till våra kunder och hur bra deras affärer går.

## Väl positionerat

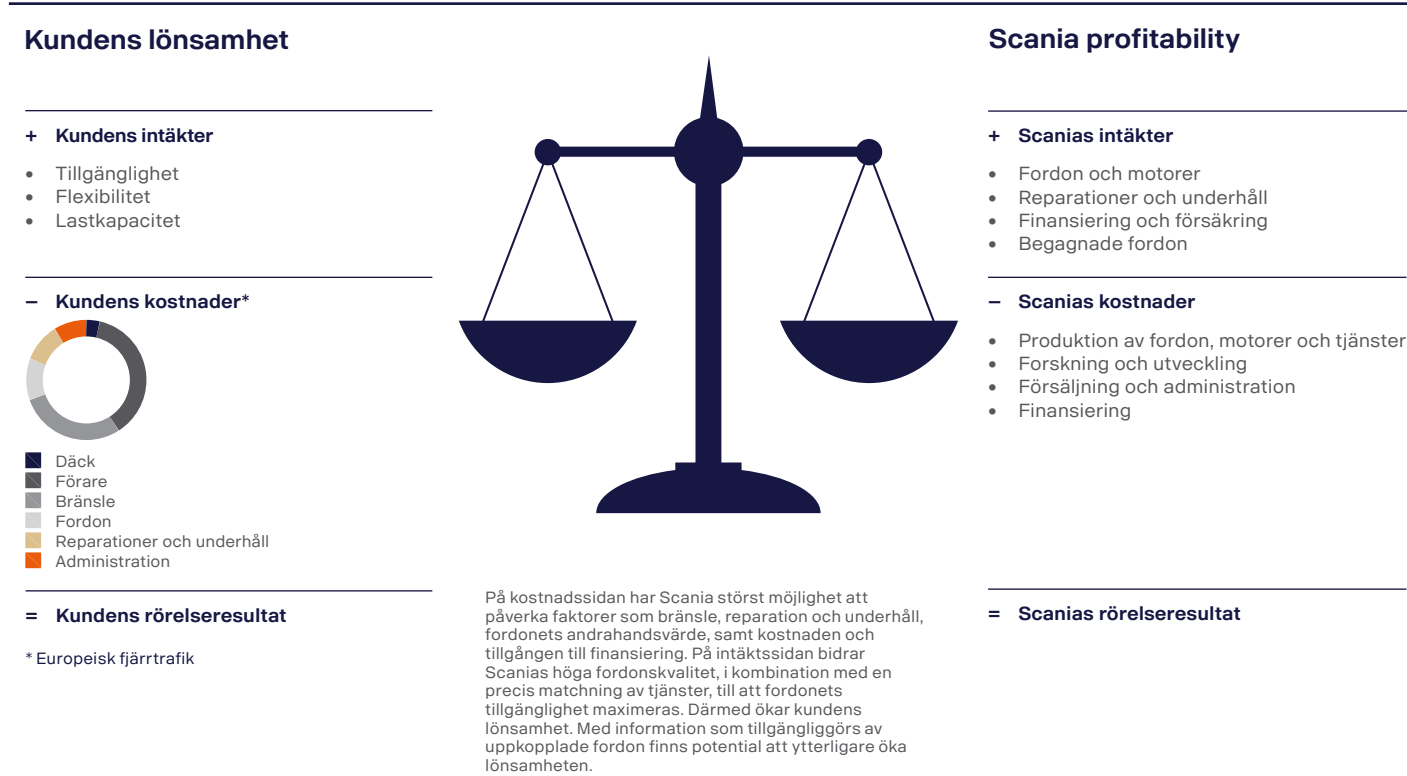
Genom att säkerställa våra kunders lönsamhet, stärker vi vår egen lönsamhet och långsiktiga framgång. Förutsättningen för detta är ett stabilt Scania. Med utgångspunkt i våra kärnvärden och med starkt fokus på ständiga förbättringar blir Scania motståndskraftigt och väl positionerat för att ta ledarskapet i omställningen mot ett hållbart transportsystem.

Vi har en inbyggd flexibilitet i och med Scanias modulsystem som ger oss skalfördelar och effektivt resursutnyttjande. En annan konkurrensfördel är att ingå i Volkswagenkoncernen vilket öppnar möjligheter till synergier och utbyte av kompetens och resurser. Med vårt globala produktionssystem kan vi balansera produktionen för att hantera kraftiga växlingar i efterfrågan. Att satsa på försäljnings- och servicenätet har alltid ingått i Scanias kärnaffär eftersom serviceaffären står relativt stadig även i tider när efterfrågan på nya fordon minskar. Vi kommer också närmare våra kunder och får insyn i deras verksamheter. Scanias strategiska beslut att tidigt satsa på uppkopplade fordon gör det dessutom möjligt att samla in driftdata som används när vi utvecklar våra produkter och tjänster.



# AFFÄRSMODELLEN

Scanias lönsamhet bygger på vårt kärnvärde Kunden först. Balans kan endast uppnås när kunden är lönsam. Våra principer, arbetsmetoder och syn på hållbara transporter i kombination med våra framgångsfaktorer, gör Scania väl positionerat i en värld som i allt större utsträckning blir beroende av säkra, hållbara och effektiva transporter.



## The Scania way se sidan 4

### Våra kärnvärden:

Kunden först, Respekt för individen, Eliminering av slöseri, Beslutsamhet, Laganda och Integritet

### Våra principer:

Exempelvis: Ständiga förbättringar, Rätt från mig, Efterfrågestyrd produktion och Ledarskap

### Våra metoder:

Exempelvis: Scania Production System och Scania Retail System

## Vårt förhållningssätt

En helhetssyn på logistikflöden, se sidan 13

Skräddarsydda lösningar för varje transporttyp, se sidan 17

Heltäckande lösningar med produkter och tjänster, se sidan 18

En strävan efter resurseffektivitet och minimering av våra egna logistikrelaterade utsläpp, se sidan 26

Ingå partnerskap för att bibehålla vår ledande roll inom innovation och teknik, se sidan 22

Fokus på tre områden; energieffektivitet, alternativa bränslen och elektrifiering och smarta och säkra transporter, se sidan 30

## Våra framgångsfaktorer

Stark företagskultur med skicklig och engagerad personal, se sidan 24

Långsiktigt, välutvecklat och flexibelt modulsystem, se sidan 16

Försäljning och tjänster en del av kärnverksamheten, se sidan 18

Flexibiliteten i vårt globala produktionssystem, se sidan 2

Kostnads- och kunskapsfördelar genom samordningsvinster som en del i en stor koncern, se sidan 23

Tidigt ute med uppkoppling som standard på fordon ger värdefull driftdata, se sidan 19

Kundorienterad forskning och utveckling i framkant, se sidan 22

Integrerad hållbarhet genom resurseffektivt arbetssätt, se sidan 26

## Ledarskap i omställningen till ett hållbart transportsystem

# VÄRDEKEDJAN

Vår affärsmodell är även grunden till hur vi skapar värde för våra intressenter i värdekedjan.

<b>Kunden först</b> Genom att sätta kunden först i allt vi gör skapar vi värde för alla intressenter och banar väg för en lönsam och hållbar transportbransch i framtiden.	<b>Forskning och utveckling</b> Scanias betydande investeringar i FoU skapar värde för våra kunder genom att vi möter krav på högre tillgänglighet och större effektivitet, och för samhället genom att vi utvecklar innovativa lösningar som bidrar till ett säkert och effektivt transportsystem.	<b>Inköp</b> Scanias strikta miljömässiga, etiska och sociala krav är ett stöd för hela vår globala leverantörskedja och har till uppgift att upprätthålla rättvisa villkor. I gengäld får vi högre leveranskvalitet och produktivitet, och minimerar våra produkters negativa effekter under hela deras livscykel.	<b>Produktion</b> Vårt starka fokus på ständiga förbättringar, med SPS som grund, bidrar till att minska slöseriet, förbättra resurseffektiviteten och optimera produktionsflödet. På så sätt minskar vår miljöpåverkan.
<b>Återvinning</b> Scania arbetar kontinuerligt med att minska mängden icke-återvinningsbara komponenter samt att ge riktlinjer för återvinning och demontering, även i externa samarbeten. Syftet är att minimera varje produkts miljöpåverkan under dess livscykel.  Scanias lastbilar är kommersiellt återvinningsbara till 95 procent eftersom de huvudsakligen är tillverkade av höggradigt återvinningsbara material som gjutjärn och stål.	<b>Tjänster</b> Vi arbetar kontinuerligt med att förbättra vår globala försäljnings- och serviceorganisation i nära samarbete med våra kunder. På så sätt förbättrar vi vår förmåga att uppfylla kundernas hållbarhetsmål, att identifiera effektivitetsvinster och att leverera attraktiva mervärdestjänster.	<b>Drift</b> Vårt logistikarbete inriktas på att effektivisera flödet i transport-systemet. Uppkoppling och livscykeloptimering ökar våra kunders driftseffektivitet samtidigt som vi sänker bränsleförbrukning och bullernivåerna, minskar miljöpåverkan och sänker kostnader. Ökad trafiksäkerhet och trygghet är plusvärden.	<b>Försäljning</b> På plats överallt i världen arbetar vi tillsammans med våra kunder för att säkerställa att varje fordon är optimerat för sitt specifika transportuppdrag och att dess miljöpåverkan minimeras. Vår ansvarskänsla tar inte slut när produkten är såld, utan den avspeglas i alla delar av värdekedjan som följer.

**Värdeskapande för våra intressenter 2016**

**Kunder**  
Scanias fokus på kundens lönsamhet har bidragit till vårt starka varumärke i branschen, särskilt när det gäller bränsleffektivitet, hög prestanda och kvaliteten på våra produkter och tjänster. Tjänster som skapar förutsättningar för bättre ekonomi, såsom förarträning och förarcoaching, uppskattas mycket av kunderna.

**Scania förarträning: 39 146 förare**  
**Scania förarcoaching: 40 038 lektioner**

**Medarbetare**  
Nyckeln till Scanias framgång är medarbetarna. Att ha en hälsosam, inspirerande och produktiv arbetsplats som belönar prestationer, är av största vikt. Varje år ökar en stor del av medarbetarna sin kompetens genom skräddarsydda utbildningsprogram.

**Total global frisknärvaro: 95,9%**  
**Utbildningstimmar per anställd: 25**

**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. I gengäld får Scania en högre kvalitet och produktivitet från leverantörerna.

**Kostnad av varor: 49 599 MSEK**

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

**Avkastning på sysselsatt kapital: 21,5%\***  
**Kassaflöde: 3 427 MSEK**  
\*14,0% inklusive jämförelsestörande poster

**Samhälle**  
Scanias viktigaste bidrag till samhället är våra skräddarsydda lösningar som driver effektivitet och lönsamhet i värdekedjan. Sysselsättning, utbildning av medarbetare och investeringar i FoU stärker lokalsamhällen, utvecklar våra medarbetare och bidrar med koldioxidsnåla transportlösningar som minskar negativ miljöpåverkan.

**Försäljning av Ecolution by Scania kontrakt: 2 725**  
**Försäljning av hybrider och fordon som drivs med alternativa bränslen: 4 984 fordon**

# SKRÄDDARSYTT FÖR ALLA BEHOV

Scanias unika modulsystem är en av våra viktigaste framgångsfaktorer. Det har utvecklats under många decennier och är avgörande för vår flexibilitet och kärnan i vår affärsmodell. I kombination med vår förmåga att skräddarsy tjänster, gör denna snillrika verktygslåda att Scania kan optimera lösningar för alla typer av transportbehov.

Modulsystemet gör att Scania kan ta fram individuella specifikationer med ett begränsat antal artiklar och komponenter och varje enskild kund kan därför erbjudas ett extremt brett produktprogram. De många valmöjligheterna för kunderna uppnås genom utformningen av gränssnitten mellan olika komponenter. Varje gränssnitt är noggrant definierat för att medge största möjliga flexibilitet när komponenterna kombineras till rätt prestandasteg i fordonet.

Med relativt få komponenter och artiklar kan Scania uppnå skalfördelar och effektivt resursutnyttjande, såväl inom forskning och utveckling som inom produktion. 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.

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 skräddarsys 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.

## Scanias modulsystem bygger på tre principer:

### Standardiserade gränssnitt

Standardiserade gränssnitt är grunden till modulariseringen. Gränssnitten utformas så att de inte förändras över tiden. Detta gör det möjligt att sätta in nya komponenter med förbättrade prestanda i produkterna utan att omgivande komponenter behöver ändras, helt i linje med Scanias inställning till fortlöpande lanseringar. Exempelvis kunde Euro 6-motorn introduceras utan att man behövde byta ut hytten.

### Lika behov, identisk lösning

Flera av komponenterna är ofta desamma trots olika tillämpningar. Kortaste hyttvarianten kan för en lastbil vara ett krav för att maximera lastkapaciteten både vid lätt distribution och för en tung tippbil i drift i en gruva. Samma behov ska alltid leda till identiska lösningar.

### Väl avvägda prestandasteg

De utvalda prestandastegen är väl avvägda för att matcha de specifika kundbehoven till exempel olika hyttstorlek, motorprestanda, ramstyrka och antal axlar. Scanias forsknings- och utvecklingsverksamhet utvärderar fortlöpande hur modulsystemet ska vidareutvecklas för att Scania ska ha minsta möjliga antal artiklar och största möjliga urval av varianter i sin produktportfölj för att varje kund ska få en optimerad produkt.



### Hytter

Scanias hyttprogram är starkt modulariserat. Stommen är gemensam, liksom ytterpanelerna och delarna i interiören. Hytterna monteras på olika höjd och är olika långa för att passa olika transporttyper och ge kunderna möjlighet att anpassa utrymmet och komforten i hytten. Vindrutan görs bara i en storlek som används till alla hytter.



### Axlar

Såväl drivande och styrande axlar som stödaxlar ingår i modulsystemet. De används i olika kombinationer för att bygga fordon med 2, 3, 4 eller 5 axlar. Vissa drivande axlar erbjuds med navreduktion.



### Ramar

Ramarna tillverkas i flera styrkeklasser och längder. De kraftigaste ramarna förses med innerram för att tåla extra hög belastning.





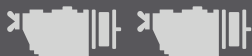
Lastbilar



Bussar



Motorer



### Växellådor

Med endast två grundväxellådor, som kombineras med split- och rangeväxlar, kan Scania bygga 28 olika typer för transporter från 16 till 200 tons totalvikt. Växellådorna erbjuds med manuell eller automatiserad växling (Scania Opticruise) och kan beställas med inbyggd Scania Retarder, ett hydraulisk hjälpbroms system monterat på växellådan.



### Motorer

Scanias motorprogram består av tre motorserier med fem, sex eller åtta cylindrar. Från motordelarna bestående av 2-liters enhetscylindrar, kan 63 olika grundtyper av motorer byggas med effekter från 230-730 hk, vridmoment på 1 050-3 500 Nm och som uppfyller alla tillämpliga utsläppskrav. Motorerna kan dessutom byggas för drivas antingen på diesel, biodiesel, HVO, bioetanol, flytande eller komprimerad naturgas.

## Branschanpassade lösningar

Scania kan erbjuda skräddarsydda lösningar för en rad olika tillämpningar, vilket gör att vi kan möta specifika krav från en mängd olika branscher, allt från gruvdrift, skogsindustri, bussystem, till distribution för detaljhandeln och avfallshantering. Genom att utnyttja användardata från allt fler uppkopplade fordon är möjligheterna att skräddarsy optimerade lösningar för alla typer av transportuppdrag större än någonsin.

I nära samarbete med olika branscher och enskilda kunder har Scania analyserat data från olika transporttyper och körförhållanden. I analysen ingick också att identifiera vanligt förekommande rutten och transportmönster, för att kunna skräddarsy fordon och lösningar som ger effektivare transporter, högre prestanda och lägre miljöpåverkan.

Dessa omsorgsfullt skräddarsydda rekommendationer har blivit möjliga tack vare en växande tillgång till beslutsavgörande data som drift och prestanda som samlas in från Scanias stora antal uppkopplade fordon. Med dessa data som grund optimerar vi kundens fordon och tjänster. Informationen används också för att optimera säljprocessen när en kund vill ersätta eller uppgradera sin vagnpark.

Insikterna som kommer med att jobba med ett fokus på applikationer gör att Scania kontinuerligt kan förbättra modulsystemet för att utveckla rätt komponenter, bäst anpassade till respektive tillämpningsområde.

# TJÄNSTER SOM STÄRKER KUNDENS LÖNSAMHET

Scania ser varje fordon som en produktionsenhet. Ju bättre fordonet och tjänsterna har anpassats för transportuppgiften desto större är kundens intäktpotential från sin investering. Det är innebörden i vårt kärnvärde att sätta kunden först.

Tjänster är en integrerad del av Scantias kunderbjudande. Med det moduluppbyggda produktsystemet som förebild skräddarsyr vi tjänsterna så att de passar varje enskild kunds behov. Snabb tillgång till reservdelar och reparationer, förarcoachning och flexibelt underhåll hör till de tjänster som Scania erbjuder för att öka fordonens prestanda och kundens lönsamhet.

## Högsta möjliga tillgänglighet

Scantias reparations- och underhållstjänster håller fordon såväl som påbyggnad och släp i bästa skick. Med heltäckande underhåll, reparation vid olyckor och andra fordonsrelaterade tjänster maximeras tillgängligheten för kunden.

Ett exempel är **Scania Maintenance with Flexible Plans** där kundens fordon kallas in till service när driftdata visar att det verkligen behövs i stället för att bara gå efter körsträcka. Fordonet får det underhåll det behöver och kan tillbringa mindre tid i verkstaden.

Scania har ett omfattande nätverk med omkring 1 700 verkstäder. Runt 20 000 personer arbetar med försäljning och service i Scantias dotterbolag över hela världen. För att ge kunderna bästa möjliga tillgänglighet är serviceverkstäderna strategiskt placerade längs transportleder och i närheten av logistikcenter. Med Scantias globala logistiksystem säkras tillgången på reservdelar på ett effektivt sätt.

## Snabbt tillbaka i arbete

Scania erbjuder utryckningsservice till alla kunder via **Scania Assistance** eller lokala kontor. Assistance är tillgängligt dygnet runt och erbjuder kunder i ett femtiotal länder kontinuerlig kontakt med Scania på deras eget språk via 16 assistanscentra, i syfte att minimera oplanerade stopp.

## Hjälper föraren nå full potential

**Scania Driver Services** bidrar till att även den mest erfarne förare kan köra säkrare och mer ekonomiskt. Andra positiva effekter är lägre slitage på däck och drivlina, liksom högre säkerhetsmedvetande.

I förartjänsterna ingår **förarträning**, som kombinerar lektioner i klassrum med praktisk träning, där bränslesnål körning ingår, och **förarcoachning**, ett personligt stöd för att förbättra körteknik och bränsleekonomi, baserat på faktisk körning. Tjänsterna hjälper förarna att nå sin fulla potential i bränsleeffektiv körning.

**Ecolution by Scania** är en kombination av skräddarsydda produkter och förartjänster. Genom fortlöpande dialog med kunden sätts gemensamma mål för att förbättra bränsleförbrukningen. Med utgångspunkt i en optimerad fordonsspecifikation, analys och uppföljning av prestanda och förarutbildning på månadsbasis, förbättras bränsleförbrukningen i genomsnitt med 10 procent.

## Utifrån varje kunds behov

Scania bedriver egen finansieringsverksamhet i 53 länder, vilket stärker förtroendet och lojaliteten för varumärket. Dessa tjänster förenklar ägandet genom uthyrning, leasing, finansiering och försäkringserbjudanden som utgår från varje kunds behov.



**Scania Financial Services** erbjuder även flexibel **finansiering** som anpassas efter kundernas affärsplan och budget, oavsett om det gäller köp av ett fordon eller att utöka till en större vagnpark. Scania **försäkringar** erbjuder smidig skadereglering och ersättningsfordon vid behov, vilket säkerställer tillgängligheten för kunden.

Genom **Scania truck rental fleet** erbjuds ett stort antal fordonstyper. Tjänsten passar kunder som vill undvika att binda upp kapital i fordonskapacitet.

### Mer fokus på kärnverksamheten

Driftstöd och driftledning ger Scanias kunder möjlighet att koncentrera sig på sin kärnverksamhet. Bland dessa tjänster ingår **Scania Fleet Care**, där vi övervakar fordonsflottan och sköter underhållet så att fordonen alltid är i bra skick.

Genom Scanias **tjänster för kundverkstäder** kan kunderna få tillgång till Scaniatekniker i sina egna verkstäder.

**Scania Fleet Management** förser åkeriet med verktyg för planering och driftledning som integreras i åkeriets verksamhet för att öka effektiviteten och lönsamheten. Kunden kan välja mellan olika paket som övervakar bränsleekonomin, hur fordonen utnyttjas samt hur förarna kör. Verktygen fungerar även på smartphone och data kan laddas ner i realtid.

Scania erbjuder också skräddarsydda tjänster för att optimera transportlösningar där ett helhetsgrepp tas om kundens verksamhet för att identifiera slöseri i logistikflödena och ge råd om hur flödena kan effektiviseras.

### På väg mot en digital omställning

Digitalisering håller på att förvandla transportbranschen och med digitaliseringen följer en enorm tillväxt av uppkopplade produkter. Avancerad användning av "big data" och digital teknik gör logistikflödena effektivare och förbättrar operatörernas lönsamhet.

#### I framkant

En allt större del av Scanias kunderbjudande bygger i någon form på att fordon är uppkopplade. Uppkoppling innebär stora fördelar inom allt ifrån produktutveckling till säljverktyg och intelligenta tjänster.

Scanias första uppkopplade fordon togs i drift 2002, men det var 2011 när omborddatorn Scania Communicator började monteras som standard i alla fordon på europamarknaden som den systematiska insamlingen av fordonens driftdata inleddes.

Det strategiska beslutet att börja tidigt med uppkopplade fordon gör att Scania nu har en stor databas med driftdata, som hjälper oss att utveckla kunderbjudandet med nya möjligheter att ytterligare förbättra effektivitet och lönsamhet.

Genom att använda information från uppkopplade fordon kan vi analysera hur de används i realtid, vilket möjliggör ständiga förbättringar av fordon, dess förare och våra verkstadstjänster. Scanias verkstäder kan inte bara använda uppkoppling för att fjärravläsa fordonsdata och diagnosticera fordonen i samband med planerade verkstadsbesök, utan också för att säkerställa att fordonet får exakt rätt service- och underhållsplan baserat på dess specifika användning och körsätt istället för enbart körsträcka. Kunden ges därmed största möjliga tillgång till fordonen.

Vid slutet av 2016 var 230 000 Scaniafordon uppkopplade och den uppkopplade flottan växer stadigt då omborddatorn är standardutrustning i 55 länder.

### Effektivare interna processer

Den digitala omställningen Scania genomgår hjälper också till att förbättra och effektivisera våra egna processer. Våra säljrepresentanter använder uppkopplade verktyg för att skräddarsy lösningar för kunderna och i serviceverksamheten bidrar realtidsinformation från våra kunders verksamheter att vi kan erbjuda dem flexibelt underhåll, vilket i sin tur bidrar till en ökad effektivitet i våra verkstäder.

### Potential för branschen

I och med att behovet av transporter fortsätter att öka kan bättre logistikflöden och högre fyllnadsgrad märkbart bidra till att effektivisera transportindustrin. Allt eftersom digitaliseringen utvecklas arbetar Scania för att våra lastbilar, bussar och motorinstallationer blir en naturlig del av ett integrerat ekosystem för transporter, där maskiner och väginfrastruktur, såsom skyltar och trafikljus, kommunicerar såväl med varandra som med människor.

Den stora möjligheten till omställning ligger i att öppna för kommunikation inom hela transportsystemet. Uppkopplingen kan då effektivisera flöden inom hela transportsystemet, inte bara logistiken för specifika branscher. Detta blir speciellt viktigt när kollektivtrafik i städer ska göras mer hållbar. Omställningen till mobila lösningar med lägre klimatpåverkan, bättre luftkvalitet, säkerhet och livskvalitet i städer och tätorter kan mötas med hjälp av bussar och snabba transportsystem som bygger på digital teknik.





# BÄST I KLASSEN

I augusti 2016 markerades Scantias 125-årsjubileum av lanseringen av en ny lastbilsgeneration – den största investeringen i företagets historia. De nya produkterna och tjänsterna sätter en ny standard för vad begreppet premium hittills har stått för inom lastbilsindustrin och är samtidigt en milstolpe på vår väg mot en framtid av hållbara transporter.

Med Scantias nya lastbilsprogram introduceras också ny teknik, nya tjänster och nya kunskaper som är utvecklade för att ge kunderna bästa möjliga överblick av deras kostnader och intäkter. Vårt mål är att erbjuda alla kunder en hållbar och långsiktig lönsamhet, oavsett typ av transport och körförhållanden.

Den nya lastbilsgenerationen bidrar tillsammans med tjänsten Scania Maintenance with Flexible Plans – som bygger på analys av driftdata från uppkopplade fordon – till Scantias mål att vara förarnas favoritmärke. Den erbjuder också kunderna branschens högsta lönsamhet samtidigt som den stöttar vår vision om att bli ledande i omställningen mot ett hållbart transportsystem.

Kundernas verksamhet och krav på effektivitet har stått i centrum under hela utvecklingsarbetet, från forskning och utveckling, inköp och produktion, till utformningen av tjänster som tillgodoser varje enskild kunds behov.

Utvecklingen av den nya lastbilsgenerationen tog sammanlagt tio år och kostade mer än 20 miljarder

## Scantias nya lastbilsprogram i siffror

Scantias nya lastbilsprogram är laddat med nya funktioner. Fordonen är starkare, säkrare och ytterligare aerodynamiskt optimerade. Här är några nyckeldata.

**10** miljoner kilometer. Den totala distansen som den nya lastbilsgenerationen har testkörts, en sträcka som motsvarar **250** varv runt jorden.

**24** hyttvarianter bidrar till att ge förare och kunder bästa tänkbara möjligheter att skräddarsy lösningar som passar dem bäst.

Mer än **10 000**. Antalet kunder som bjudits in till Södertälje för att uppleva den specialbyggda lanseringsarenan och för att testköra det nya lastbilsprogrammet på Scantias DemoCenter.



**3 600**. Antalet säljrepresentanter som utbildats i de nya produkterna och tjänsterna för att kunna erbjuda alla kunder Scantias hela verktygslåda av skräddarsydda, hållbara och lönsamma lösningar.

**5** procents genomsnittlig bränslebesparing, tack vare förbättrad drivlina och lägre luftmotstånd.

**-30 till 40°C**. Lastbilarna testades under allt från svåra vinterförhållanden i Lappland till extrem hetta och hög höjd i södra Spanien.





## Mer tid i drift

Scania Maintenance with Flexible Plans är en ny skräddarsydd tjänst som bidrar till högre tillgänglighet genom att utnyttja uppkopplad teknik och driftdata från kundens verksamhet i realtid. På så sätt får varje lastbil rätt underhåll, och kunden kan utnyttja sin vagnpark maximalt. I stället för service som utgår från körsträckan, kallas fordon bara in till verkstaden när driftdata visar att underhåll behövs. Tiden som fordonet rullar maximeras och kunden får högsta möjliga intäkt från vagnparken.

**”Med sitt nya lastbilsprogram har Scania tagit fram en verklig teknisk föregångare inom det tyngsta lastbilssegmentet, som tillgodoser inte bara dagens utan också morgondagens transportbehov.”**

Juryns motivering till utmärkelsen  
International Truck of the Year



**230 470.** Antalet uppkopplade Scania-fordon på vägarna vid slutet av 2016. Data från dessa fordon bidrog med värdefulla kunskaper om drift och prestanda under hela utvecklingsarbetet.

Världens **1:a** sido-monterade krockgardin för lastbilar. Scania har en unik lösning som har potentialen att markant minska antalet allvarliga skador vid vältolyckor.

**36** olika applikationer. Som komplement till den nya lastbilsgenerationen introducerar Scania skräddarsydda rekommendationer för att erbjuda alla kunder de mest hållbara lösningarna för varje typ av transportuppgift.

kronor, vilket är Scania's största investering någonsin. Med det nya programmet breddar Scania valmöjligheterna för kunderna. Genom vårt unika modulsysteem, fler prestandasteg, data från vår uppkopplade fordonsflotta och en omfattande palett av produktivitetshöjande tjänster kan vi erbjuda hållbara transportlösningar som är skräddarsydda för att i detalj passa varje kund.

Varje lastbil i den nya generationen är uppkopplad, vilket inte bara gynnar kunder och förare utan även miljön. Det finns ett stort nätverk med uppkopplade Scaniafordon över hela världen och antalet ökar snabbt allteftersom nya uppkopplade fordon hela tiden läggs till flottan. De uppkopplade fordonen ger oss värdefull information om driftförhållanden, liksom viktiga data som gör att vi kan utveckla framtidens fordon och tjänster med ännu bättre prestanda. Dessa kunskaper ligger till grund för Scania's fortlöpande forsknings- och utvecklingsarbete och är i linje med vår strävan efter ständiga förbättringar.

## Kör om konkurrenterna

Redan några veckor efter lanseringen belönades Scania's S-serie med den prestigefyllda utmärkelsen "International Truck of the Year". Juryns motivering lød: "Med sitt nya lastbilsprogram har Scania tagit fram en verklig teknisk föregångare inom det tyngsta lastbilssegmentet, som tillgodoser inte bara dagens utan också morgondagens transportbehov."

Den nya lastbilen blev också vinnare i "Europe's 1000 Point Test", ett av Europas största jämförande lastbilstester, och enligt många även det tuffaste.

# PARTNERSKAP GER EXTRA INNOVATIONSKRAFT

Scanias Forskning och Utveckling kombinerar framgångsrikt egen innovation med partnerskap tillsammans med industri och akademi. Bland milstoplarna i arbetet under 2016 hörde nya spännande transportteknologier och den största produktlanseringen i företagets historia.

Med kundernas behov som utgångspunkt är målet med Scanias innovationer inom forskning och utveckling att bidra till att transportbranschen uppnår lönsamhet på ett sätt som är hållbart för samhället.

2016 var ett mycket speciellt år för Scanias Forskning och Utveckling. Den nya lastbilsgenerationen lanserades, prov med självkörande fordon och elektrifieringsteknik genomfördes och ytterligare steg togs inom uppkoppling, alternativa bränslen, bussar, motorer och optimerade transportlösningar.

Investeringarna i forskning och utveckling uppgick 2016 till 7,2 miljarder kronor, ett rekord som delvis speglar lanseringen av den nya lastbilsgenerationen. Efter tio års utvecklingsarbete uppgår investeringarna i det nya lastbilsprogrammet till totalt över 20 miljarder kronor.

Framgångarna 2016 är till stor del resultatet av innovationer från våra 3 600 anställda inom Forskning och Utveckling i Sverige, i samarbete med leverantörer, högskolor och forskningsinstitut.

## Fokusområden inom FoU

Det finns ingen enskild lösning som möjliggör omställningen till ett hållbart transportsystem. Scania arbetar därför med en uppsättning olika lösningar, men vi behöver liksom övriga stora aktörer i branschen bestämma var fokus ska ligga inom forskning och utveckling. De nyckelområden vi fokuserar på är:

### Förbränningsmotorteknik

Scania utvecklar motorer som gör att åkerier och bussföretag kan minska sina koldioxidutsläpp, sänka bränsleförbrukningen samt förbättra avgasreningen. Scanias produktutbud är redan förberett för en fossilfri framtid eftersom alla våra Euro 6-motorer kan drivas på HVO och flera av dem på ren biodiesel (FAME). Vi erbjuder även lösningar för drift med alternativa bränslen såsom biogas, bioetanol liksom hybridisering där bromsenergi kan återvinnas.

### Digitalisering

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 den enskilda kundens behov. Vi sänker bränsleförbrukningen genom bättre kunskap om varje förarens körmönster, medan Scania Maintenance with Flexible Plans gör att fordonen bara kallas in för service när driftdata visar att det behövs.

### Autonoma transportlösningar

Arbetet med automation omfattar bland annat självkörande fordon som tolkar avancerade kommandon från ledningscentraler, konvojkörning, virtuell körteknik och smarta sensorer som gör att bussar eller lastbilar kan ta sig fram lättare i tät trafik.

### Elektrifiering

Scanias pågående utveckling av hybridfordon, helt eldrivna lastbilar och bussar, i kombination med elektrifierade vägar, visar att tekniken är mogen och att den är nära att nå en kommersiell fas.



## Partnerskap centralt

Scania är väl positionerat men utmaningen i att utveckla koldioxid-effektiva transportlösningar är omfattande, och med så många olika tänkbara lösningar anser Scania att partnerskap är centralt för att påskynda den nödvändiga förändringen inom transportbranschen.

Som en del av Volkswagenkoncernen fortsätter Scania att undersöka samordningsmöjligheter med MAN, för kunskapsdelning och inom produktion. Koncernsynergier är viktiga inom forskning och utveckling. En samlad kunskap, erfarenhet och produktion ger möjlighet till högre kostnads- och energieffektivitet. Ett exempel är den gemensamma produktionsanläggning i Sankt Petersburg i Ryssland som Scania och MAN tog i bruk i september 2016. Ett annat är överenskommelsen som slutits mellan Scania och MAN om ansvaret för utveckling av drivlinekomponenterna i en framtida, gemensam plattform (motor, växellåda och axlar) inom Volkswagen Truck & Bus.

Samarbetena med Ericsson (kring 5G-nätverk för kommunikation inom transporter) och med Siemens (elektrisk landsväg utanför Gävle) är avgörande för vår utveckling av smarta transporter och elektrifiering. Andra viktiga samarbeten är Bus Rapid Transit-systemen i Jakarta i Indonesien och Cartagena i Colombia som tagits fram i samarbete med kollektivtrafikbolagen i dessa städer.

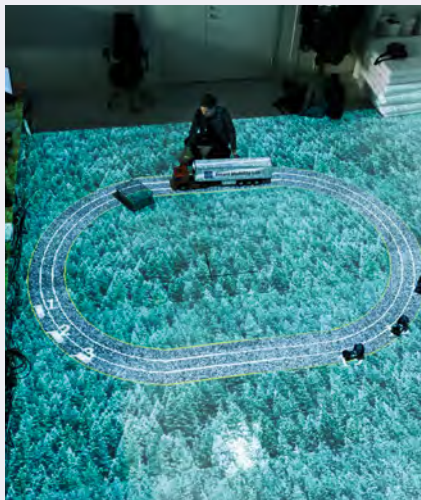
Tillsammans med Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) använder sig Scania av Integrated Transport Research Lab för att lösa utmaningarna kring hållbara transporter. Vid KTH och andra akademiska institutioner utbildas också framtidens talanger för Scantias Forskning och Utveckling.

Framtidens utmaning för Scania är att agera på de enorma förändringar som transportbranschen står inför. Vi måste även säkerställa att våra medarbetare har de rätta kunskaperna för att utnyttja den nya tekniken så att vi kan möta kundernas behov vartefter de ändras i takt med transportbranschens utveckling.



## Världens första elektriska landsväg

I juni 2016 invigdes världens första elektriska motorväg utanför Gävle. En eldriven Scania lastbil blev först med att köra i vanlig trafik på vägsträckan som använder konduktiv ledningsteknik från Siemens. Lastbilen är en hybridlastbil med Euro 6-motor som går på el när den kör i det elektrifierade körfältet och fungerar som ett vanligt hybridfordon och drivs på biobränsle vid exempelvis omkörning. En andra lastbil tas i bruk på sträckan i juni 2017.



## Forskning i framtidens transportsystem

Integrated Transport Research Lab, ITRL, är ett samarbete mellan Scania, Ericsson och Kungliga Tekniska Högskolan, KTH. Här kombineras forskning och demonstrationer med hjälp av nytänkande, holistiska tekniska lösningar. Tanken är att framtida transporttjänster, infrastruktur, nya fordons typer, affärsmodeller och lagstiftning behöver optimeras och anpassas unisont.



## En digital marknad

Scania samarbetar med Ericsson inom 5G-mobilnät för forskning kring uppkoppling av nyttofordon och tillhörande infrastruktur. Lösningen **Scania One** är en ny kanal för distribution och hantering av digitala tjänster för våra kunder, exempelvis fleet management, förarstöd och underhållning som bygger på Ericssons teknik Connected Vehicle Marketplace. Scania-tjänster och tredjepartstjänster samlas här i ett ekosystem för optimerade, hållbara och effektiva transportlösningar som skapar värde för våra kunder.

# VÅRA MEDARBETARE ÄR VÅR STÖRSTA TILLGÅNG

På Scania ser vi våra medarbetare som vår största tillgång. Därför gör vi vårt bästa för att se till att de känner sig trygga, friska och starkt motiverade. För att kunna leverera på vår vision fokuserar vi starkt på att attrahera och behålla de bästa medarbetarna med varierande bakgrunder.

Oavsett vilken roll man har i företaget bidrar alla anställda på Scania till vårt ständiga förbättringsarbete med erfarenhet, kunskap, förmåga och idéer. Våra kärnvärden och Scania Production System uppmuntrar detta tanke- och stöttat målet att vara den bästa arbetsgivaren med de bästa anställda.

## Trygga och friska anställda

För att våra anställda ska må bra prioriterar vi en trygg och hälsosam arbetsplats. Frisknärvaron på Scania är 95,9 procent och det återspeglar värdet vi fäster vid att arbetsstyrkan känner sig trygg och har god hälsa. Ett av Scantias sex kärnvärden är Respekt för individen, vilket innebär att människan står i centrum för allt vi gör. Scantias SHE-standard (Safety, Health and Environment) innehåller riktlinjer för arbetsplatsfrågor såsom säkerhetsutrustning, kemikaliehantering, mentalt och socialt välmående, samt krisstöd och trafiksäkerhet. Vi använder The Scania Way som grund för att

systematiskt arbeta med dessa frågor och engagera medarbetare på alla nivåer. Speciella riktlinjer och utbildningar har tagits fram för att hantera fysiska och psykologiska risker, med inriktning på förebyggande och proaktiva åtgärder. När Scania går in på nya marknader och regioner säkerställer vi att våra krav beträffande hälsa och säkerhet efterlevs.

## En starkt motiverad arbetsstyrka

Scania genomför varje år en nöjdhetsundersökning bland de anställda, en Employee Satisfaction Barometer. Totalt 10 000 Scaniaanställda deltog i 2016 års undersökning och den kommer stegvis att införas globalt under 2017. Undersökningarna pekar på att det finns en stor stolthet och respekt för företaget.

Ett annat mått på de anställdas trivsel är personalomsättningen. Att utveckla medarbetare inom företaget är starkt prioriterat hos Scania. Vår interna personalomsättning – när personalen

flyttar mellan olika delar av företaget – är hela 4,6 procent, vilket visar på vikten av att utveckla våra egna anställda och deras förmåga att själva utvecklas.

Som global arbetsgivare med 46 000 anställda i 100 länder kan vi erbjuda våra anställda internationellt arbete. I dag arbetar drygt 340 anställda från 30 länder på internationella uppdrag i 50 olika länder. Som del av Volkswagen-koncernen får Scania också tillfälle till mer arbetskraftsutbyte och rörlighet. Det breddar rekryteringsbasen för relevant kompetens, samtidigt som det öppnar ytterligare möjligheter för våra anställda att arbeta utomlands.

## Mångfald bland personalen ger rätt kompetens

Det är viktigare än någonsin att säkerställa att vår kompetensförsörjning matchar våra långsiktiga affärs mål. Allt eftersom vår verksamhet växer strävar vi efter att säkra rätt kunskapsbas och nya kompetensområden samt dra maximal nytta av de möjligheter som den globala rörligheten erbjuder. För att leverera på vår vision om att vara ledande i omställningen till hållbara transporter måste vi kartlägga inte bara vilka kompetenser vi behöver i dag, utan också år 2025 och därefter. Därför inriktar vi rekryteringsarbetet på att hitta och utveckla personal med rätt kunskaper och motivation samt med en variation när det gäller bakgrund. För att överbrygga kompetensluckor behöver vi avgöra vilka kompetenser vi själva kan utveckla, vilka vi kan anställa och var vi i stället ska ingå strategiska samarbeten med högskolor och universitet. Nyckeln ligger i att bryta ner affärs målen till roller eller kompetenser. Förra året anställdes en kompetenschef som ett led i detta syfte. Hennes roll är att utröna huruvida Scania har det ingenjörskunnande som krävs för att arbeta med framtidens världsledande teknik.



Personalomsättning

**8,5%**

Intern omsättning

**4,6%**

Kvinnliga chefer  
per 1 000  
Scaniachefer

**169**

Vi behöver också ställa oss frågan om våra medarbetare redan har rätt kunskaper, eller om det behövs vidareutbildning. Scania Academy utbildar anställda på alla nivåer från Scantias samtliga affärsenheter, liksom personal från Scantias fristående distributörer världen över. Scania Academy erbjuder både digitalt utbildningsmaterial och fysiska utbildningar och utvecklar ständigt sitt kursutbud. För att säkra kompetensförsörjningen har Scania också en nära dialog med högskolor och universitet, genom initiativ som Scania Engineering Programme, Scantias globala traineeprogram och Scantias program för industridoktorander.

För att dra full nytta av Scantias samlade kompetens ser vi mångfald som en tillgång och strävar efter att ha en varierad arbetsstyrka i fråga om bland annat kön, ålder, bakgrund och erfarenhet. Vår övertygelse är att ett företag som aktivt arbetar med mångfald skapar sig en bredare rekryteringsbas och därmed kan tillsätta den bästa kompetensen för varje enskild position.

Under 2015 inledde Scania ledarskapsseminarier under namnet Skill Capture, för att säkerställa vår framgång. Processen inleds med Skill Capture Initial Labs, där vi diskuterar arbetssätt som kan säkerställa att alla nuvarande och framtida anställda kan utnyttja sin fulla potential i en företagskultur som bygger på mångfald och inkludering. Detta leder till konkreta åtgärder i

ledningsgrupperna med syftet att sprida de bästa exemplen och sammanställa de mest nödvändiga förbättringsaktiviteterna. Scania kommer att bevaka hur personalens inställning förändras igenom hela denna process. Med start under 2016 har Initial Labs genomförts med Scantias högsta ledningsgrupper, inklusive företagsledningen. För att mäta utvecklingen av medarbetarnas uppfattning om Scania som ett inkluderande företag med mångfald togs frågor om detta med i 2016 års Employee Satisfaction Barometer.

### Så utökar vi vår sociala dialog

Vi har valt att ställa oss bakom deklarationen Global Deal (Enhanced Social Dialogue for Decent Work and Inclusive Growth). Global Deal är en är partssamverkan som syftar till att uppmuntra åtaganden hos stater, företag, fackliga och andra organisationer för att förbättra förutsättningarna för samverkan mellan arbetsgivare, arbetstagare och stater, den sociala dialogen. Valfungerande arbetsmarknads- och branschrelationer minskar risken för ojämlikhet till följd av globaliseringen, ökar produktiviteten, bidrar till en stärkt ekonomisk tillväxt och en hållbar utveckling. I september 2016 deltog Scania när Global Deal lanserades vid FN:s huvudkontor i New York.



# HÅLLBARHET I HELA VÄRDEKEDJAN

Scanias förhållningssätt till hållbarhet är djupt rotat i våra kärnvärden och vårt arbetssätt med ständiga förbättringar. Vi strävar efter att säkerställa hållbarhet i hela vår verksamhet och att vi i alla lägen upprätthåller högsta möjliga sociala, etiska och miljömässiga standard.

Ansvarsfullt företagande är högprioriterat för Scania och genomsyrar hela vår verksamhet – från leverantörskedjan till vårt produktionssystem, från hur vi interagerar på arbetsplatsen och med våra affärspartner till vår roll i lokalsamhällena där vi verkar.

Scania har åtagit sig att följa de tio principerna i FN:s initiativ Global Compact, som nu kompletterats med hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

Med våra kärnvärden som ledstjärna utvärderar vi noggrant våra planer och prioriteringar för att minska vår miljöpåverkan och säkerställa att vi följer vår etiska kompass. Scania Production System (SPS) och Scania Retail System (SRS) är särskilt viktiga för the Scania Way, företagskulturen som vi som Scaniamedarbetare agerar utifrån.

Scania förespråkar tydlighet och enkelhet i styrningen av hållbarhet och etik. Varje chef ansvarar för att de anställda på enheten förstår och agerar utifrån hållbarhetsperspektivet. Eftersom hållbarhet är tvärfunktionell till sin natur har Scania inrättat ett hållbarhetsråd som förbereder beslutsunderlag och samordnar arbetet i hela organisationen.

Från och med 2016 utvärderas alla våra industri- och affärsinvesteringar enligt hållbarhetskriterier. Innan vi beslutar om en större investering väger vi in faktorer såsom energi- och koldioxidbesparing, och en fullständig bild presenteras för den beslutsfattande gruppen.



## Energi- och resurseffektiv verksamhet

Scania strävar efter att använda resurser så effektivt som möjligt i produktionen. Vi har identifierat fem prioriteringar som hjälper oss att minska vår miljöpåverkan:

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

I den här rapporten beskriver vi hur vi arbetar med energieffektivisering och avfallshantering. För mer om våra miljöprioriteringar se:

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

### Effektiv energianvändning

Energieffektivitet ingår i Scantias affärsstrategi som en självklar del av verksamheten.

Alla Scantias produktionsanläggningar använder SPS för att identifiera och eliminera energislöseri. Under 2016 har samtliga Scantias enheter utformat energiplaner med nödvändiga åtgärder och investeringar.

### Avfall

Det är viktigt för Scania att ha en tillförlitlig strategi för att hantera avfall. Scania har satt upp ett specifikt mål för att öka återanvändningen och återvinningen inom produktionen: till år 2020 ska vi minska mängden avfall som inte återvinns med 25 procent jämfört med 2015 års nivå. För att stötta detta mål har alla enheter kartlagt sina materialflöden för att hitta sätt att öka återvinningen.

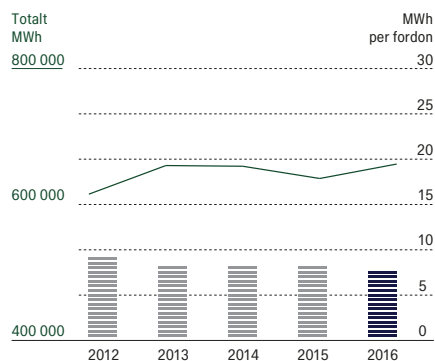
## Hållbar logistik

Scania vill vara en föregångare inom hållbar logistik, vilket innebär att vi har etablerat en standard för hur vi agerar som transportköpare. Vi säkerställer att sociala hänsyn och regelverk vägs in, samtidigt som vi aktivt förbättrar vårt eget transportnät för att öka effektiviteten i logistikflödet och minimera koldioxidutsläppen. För att försäkra oss om att vi använder de bästa lösningarna är all vår logistik baserad på att balansera de tre kraven koldioxidutsläpp, kvalitet och kostnad på bästa möjliga sätt. I vår transportupphandling värderas koldioxidminskning lika högt som minskade kostnader eller ökad kvalitet. Detta arbetssätt har lett till en minskning av koldioxidutsläppen med 19 respektive 22 procent i två viktiga upphandlingar, samtidigt som vi har bibehållit hög kvalitet och hållit kostnaderna nere.

För att öka effektiviteten i vår logistik använder vi samma metoder och principer som i produktionssystemet. Det har lett till bättre resursutnyttjande och minskat slöseri i leveranskedjan. En annan nyckel för att uppnå hållbar logistik är att samarbeta med aktörer som delar vår målsättning för energieffektivitet. Alla Scantias tjänsteleverantörer måste uppfylla våra krav på en treprocentig årlig minskning av koldioxidutsläppen. Syftet är att uppmuntra våra partner att arbeta med ständiga förbättringar.

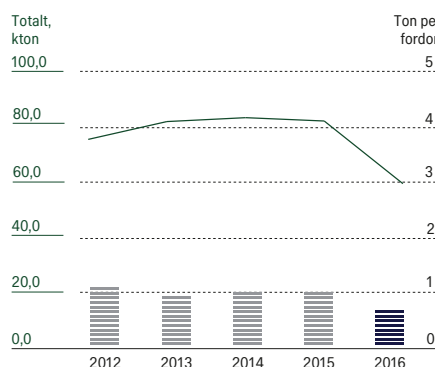
Ett annat sätt att minska koldioxidutsläppen är genom alternativa bränslen. För att utvärdera den möjligheten använder vi verktyget **Scania Fleet Composer**. Resultaten därifrån hjälper oss och våra partner att identifiera nya lösningar.

## Energiförbrukningen i den industriella verksamheten



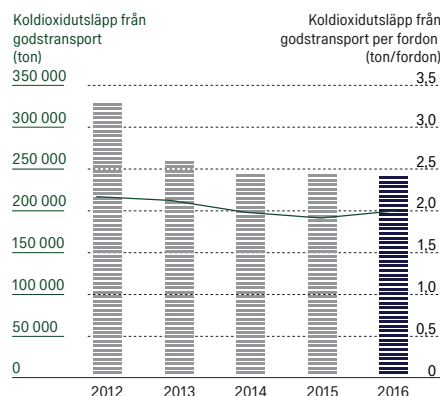
Energianvändning per producerat fordon har minskat tack vare högre volymer och ett aktivt arbete med att minska slöseri och uppgår till 7,9 MWh/for don.

### Utsläpp av koldioxid ton/for don



Koldioxidutsläppen har kraftigt minskats genom energieffektiviserande åtgärder och vår strävan efter att teckna avtal för fossilfri elektricitet. Minskningen är 31 procent och uppgår till 0,71 ton koldioxid per producerat for don.

### Koldioxidutsläpp från våra egna transporter



Transportrelaterade koldioxidutsläpp per producerat for don har minskat under 2016.

### Ansvarsfulla inköp

Inom inköp arbetar Scania tvärfunktionellt och globalt. Genom höga krav på kvalitet och hållbarhet minskar vi vår utsatthet för affärsrisker. Som ett globalt företag har Scania leverantörer över hela världen och vi arbetar systematiskt för att säkerställa att alla dessa upprätthåller en hög standard.

### Utbildning av medarbetare

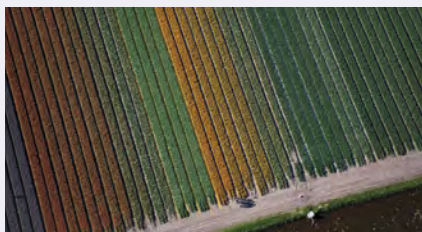
Scania arbetar fortlöpande i hela värdekedjan för att förbättra effekten av vårt hållbarhetsarbete. Under 2016 infördes en obligatorisk heldagsutbildning i hållbarhet för alla medarbetare inom inköp.

Scania ställer också tydliga krav på alla underleverantörer. Nya leverantörer utvärderas noggrant och måste uppfylla Scantias standarder och hållbarhetskrav, samt ställa samma krav på sina leverantörer. Dessutom utvärderar vi alla leverantörer regelbundet, samtidigt som vi utbildar dem i hållbarhet. I regioner där risken anses hög, exempelvis i Indien, gör Scania en bedömning av leverantörernas sociala ansvarstagande och arbetar aktivt med att utveckla befintliga leverantörer.

### En gemensam ansats

Scania arbetar nära kunder, leverantörer och andra fordonstillverkare och vi kan konstatera att ju fler samarbeten desto större effektivitet uppnås. Genom medlemskapet i CSR European Automotive Working Group (EAWG) förbättrar Scania tillsammans med andra fordonstillverkare hållbarheten i hela värdekedjan.

Gruppen har skapat ett branschspecifikt frågeformulär som alla Scantias leverantörer måste fylla i. Detta verktyg används för att övervaka våra leverantörers hållbarhetsarbete och upptäcka brister i kunskap och processer. I samarbete med gruppen fortsätter vi att utveckla lösningar för att åtgärda eventuella brister. Under 2016 var detta en huvudinriktning inom vårt hållbarhetsarbete, och antalet leverantörer som utvärderas med verktyget ökade betydligt.



### Mot en cirkulär ekonomi

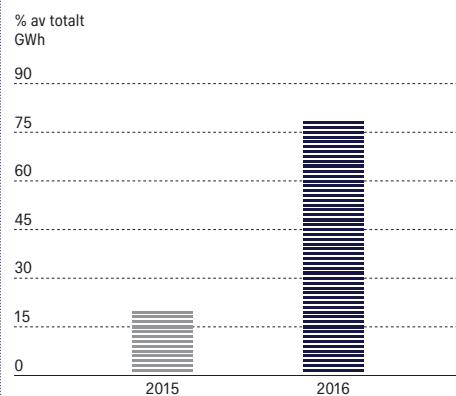
**Scania Service Exchange** är ett program där våra återförsäljare skickar felaktiga och slitna delar tillbaka till Scania, som demonterar och tillverkar dem på nytt. Att "återtillverka" delarna i stället för att reparera dem innebär att de blir som nya samtidigt som de kan säljas till en lägre kostnad både för kunden och för Scania. "Återtillverkning av delar sparar energi och resurser, minskar koldioxidutsläppen och sänker kostnaderna", förklarar Anders Mossberg som är ansvarig för Scania Service Exchange. Detta är ett exempel på övergången från en "linjär ekonomi" (utvinna, tillverka, använda, slänga) till en "cirkulär ekonomi" (utvinna, tillverka, använda, samla in och sedan tillverka på nytt och återanvända, så att processen börjar om från början).

### Kraftfullt avståndstagande från korruption

Scania har nolltolerans när det gäller korruption och mutor, och vår högsta prioritet är att följa samtliga lagar och regler oavsett var än i världen vi verkar. Som undertecknare av FN:s Global Compact följer Scania initiativets tio principer, bland annat gällande anti-korruption. För mer om Scantias avståndstagande från korruption se:

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

### Fossilfri elektricitet



Under 2016 blev våra anläggningar i Skandinavien, Frankrike och Polen fossilfria. Vid 2020 kommer all köpt elektricitet globalt vara fossilfri där rätt förutsättningar finns, det vill säga en avreglerad elmarknad och tillgång till icke-fossila alternativ i elnätet.



## Samhällspåverkan

Scania har alltid strävat efter att bidra till social utveckling överallt i världen där vi verkar.

Vi undersöker behoven i lokalsamhällena där vi bedriver verksamhet och bedömer hur vårt kunnande kan göra nytta under de förutsättningar som råder lokalt.



### Driver en positiv förändring

Sedan starten 2003 har mer än 350 000 lastbilsförare deltagit i **Scania Driver Competition** – världens största förartävling. Evenemanget stöds av Europakommissionen och IRU (International Road Transport Union). Deltävlingar i över 50 länder ger Scania möjlighet att sprida budskapet om att köra bränslesnålt och trafiksäkert. I Kenya fokuserade tävlingen 2016 på att komma till rätta med landets allvarliga trafiksäkerhetsproblem. Under parollen att säkra förare är friska förare fick deltagarna möjlighet att mäta blodtryck och BMI, ta HIV-prov och få rådgivning om hälsa.



### Hjälper fyra indiska byar

Scania Indien har de senaste åren arbetat tillsammans med fyra byar inom områden såsom utbildning, hälsa, hygien och miljö. Utgångspunkten i projektet är att tillhandahålla en grundläggande utbildning som sedan leder till jobb möjligheter och ändrad syn på exempelvis barnäktenskap, liksom ökad prioritering av hälsa och hygien med bättre sanitet och fungerande toaletter. Scania levererar också rent dricksvatten till skolor och förskolor i byarna, och driver programmet **Scania for Nutrition** som tillhandahåller näringstillskott för att förbättra hälsan och livskvaliteten.



### Transportskola i Ghana säkrar driften av BRT-systemet

Ghanas huvudstad Accra fortsätter att växa något som orsakar problem såsom trängsel och ökade utsläppsnivåer. För att säkra en effektiv drift av stadens Bus Rapid Transit-system finns ett stort behov av skickliga servicetekniker. För att tillhandahålla de färdigheter som krävs för underhåll av tunga fordon erbjuds studenter specialistutbildning i Scania's moderna utbildningsverkstäder. I samarbete med Ghanas statliga tekniska utbildningscentrum, GTTC, utbildas omkring 30 studenter per år.

# LÖSNINGAR FÖR ALLA TYPER AV FLÖDEN

Scanias vision att vara ledande i omställningen mot ett hållbart transportsystem bygger på vår insyn i hela logistikflöden, oavsett om det handlar om städer, industrier eller logistik i fjärrtrafik. Vårt arbetssätt bygger på de tre fokusområdena Energieffektivitet, Alternativa bränslen och elektrifiering och Smarta och säkra transporter.

Det finns ingen enskild lösning i omställningen mot hållbara transporter. I stället anser Scania att det krävs helhetslösningar som tar hänsyn till varje specifikt transportuppdrag samtidigt som man beaktar graden av mognad hos logistiken och infrastrukturen i olika delar av världen. Scanias sätt att möta utmaningarna bygger på tre huvudelement: energieffektivitet, alternativa bränslen och elektrifiering, samt smarta och säkra transporter.

Vårt grundläggande uppdrag är att öka kundernas lönsamhet och effektivitet. Det är därför grundläggande för Scania att ha en djup kunskap om branschen och de specifika förhållandena som en kund verkar inom.

Genom att använda vårt flödestänkande i allt det vi gör, ser vi att det finns enorma möjligheter att eliminera slöseri i hela transportsystemet. Beroende på vilken typ av flöde det handlar om; i och mellan städer, i industrier eller i logistik i fjärrtrafik, skiljer sig våra kundlösningar åt i funktionalitet och hur de optimerats.



## Energieffektivitet

En viktig princip för Scania är att erbjuda produkter och tjänster med den mest effektiva tekniken. Vi fokuserar på tre områden för att ge kunderna energieffektiva produkter och lösningar:

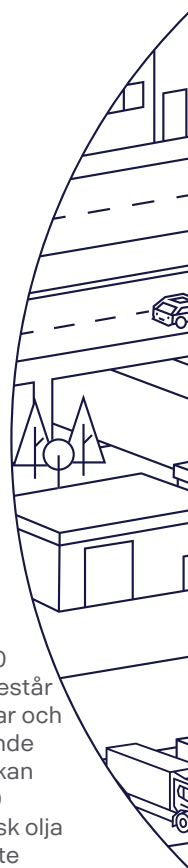
- Drivlinans prestanda. Målet är bästa tänkbara köregenskaper, tillförlitlighet och kvalitet samtidigt som miljöpåverkan minimeras.
- Optimerade fordon. Hela fordonet behöver vara byggt för att minska luft- och rullmotstånd. Dessutom ska fordonens specifikation anpassas till transportuppgiften. Säljkårens uppgift är att i samråd med kunden sätta samman den lösning som bäst motsvarar kundens behov.
- Bränsleförbrukning. De bränsleeffektiva specifikationerna kombineras med Scanias förarcoachning och andra typer av förarstöd som hjälper transportören att dra nytta av fordonets fulla bränslebesparingspotential. Med rätt service- och underhållstjänster förbättras effektiviteten ytterligare. Vi kallar erbjudandet Ecolution by Scania. Processen leder även till lägre koldioxidutsläpp och lägre kostnader.

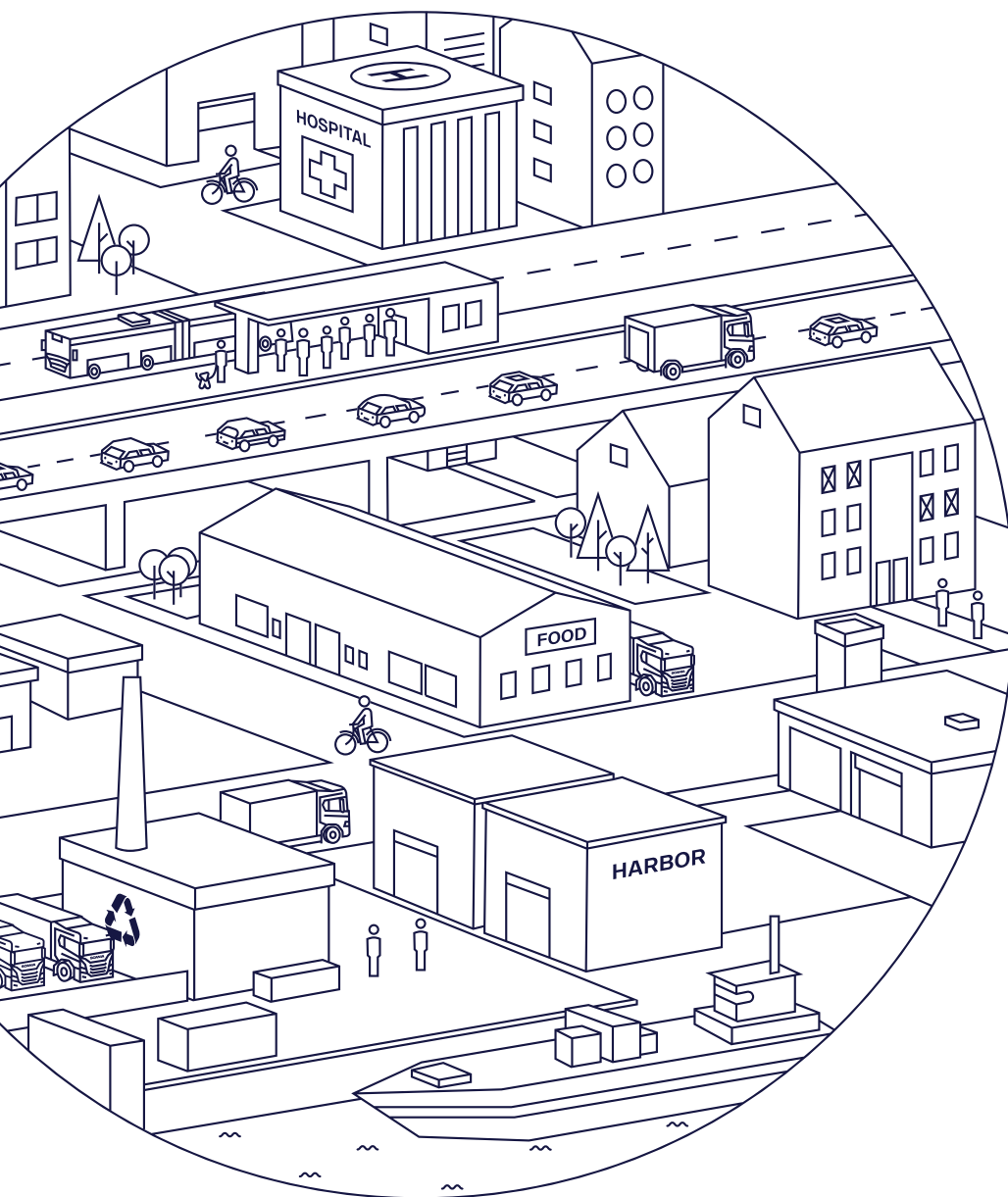


## Alternativa bränslen och elektrifiering

Alternativa bränslen och elektrifiering har en viktig roll att spela, antingen var för sig eller i kombination.

Scanias fordon drivs redan på den fossilfria framtidens, alternativa bränslen. Vi har gått i täten för alternativa bränslen de senaste 30 åren med ett produktutbud som består av allt ifrån bioetanoldrivna lastbilar och bussar till fordon som går på flytande biogas. Våra vanliga dieselfordon kan drivas på biodiesel och upp till 100 procent vätebehandlad vegetabilisk olja (HVO). Scania har i dag det bredaste utbudet på marknaden av fordon som kan drivas med alternativa bränslen. Vår globala motorplattform gör att kunder runt om i världen, där högkvalitativt bränsle finns tillgängligt, kan välja motorer med bästa möjliga miljöprestanda och bränsleeffektivitet. I många utvecklingsländer finns en växande efterfrågan på alternativa bränslelösningar, speciellt i städer med ansträngd kollektivtrafik.





## Smarta och säkra transporter

Scania är känt världen över för hur vi jobbar med flöden för att maximera effektiviteten inom vårt produktionssystem. För oss innebär smarta transporter att vi tillämpar samma filosofi i våra kunders och deras kunders logistikkedjor. Möjligheterna är enorma. Inom fjärrtransporter i Europa är fyllnadsgraden i genomsnitt 60 procent. Att 40 procent inte utnyttjas innebär en stor möjlighet och vi är övertygade om att effektiviteten kan förbättras mycket genom bättre planering och smarta system. Vår syn är att smarta och säkra transporter kommer bli helt avgörande för hållbarheten i transportbranschen.

Smarta och säkra transporter utnyttjar digitalisering för att skapa de mest effektiva transportlösningarna för städer, industrier och logistiksystem. Den tydligaste tillämpningen av tekniken är uppkopplade fordon. Sedan 2011 standardutrustas alla Scaniafordon med omborddatorn Scania Communicator. I dag rullar en stor flotta uppkopplade Scania-fordon på vägarna. Fordonsdata som laddas ner och utnyttjas på rätt sätt öppnar stora möjligheter att minska slöseriet och optimera transportflödena, samtidigt som vi kan erbjuda våra kunder, och deras kunder, idéer och lösningar som ökar effektiviteten i transportkedjan.

Under det senaste året har Scania förevisat självkörande fordonskoncept – en av de lösningar som möjliggörs av digitaliseringen och som kommer att finnas på marknaden inom en nära framtid. Självkörande fordon har potentialen att ge smartare och säkrare men även renare och mer energieffektiva transporter.

Elektrifiering är en teknik i snabb utveckling. Den finns redan i hybridbussar och nyligen i hybridlastbilar också medan elektriska landsvägar och trådlös laddning för bussar snart är moget för

kommersiell drift. Elektrifiering av drivlinan öppnar för starkt förbättrad funktionalitet, kostnadseffektivitet och förbättrad luftkvalitet.



# STÄDER – NYCKELN TILL FÖRÄNDRING

Städer är centrala för förändringen av det moderna samhället. Den globala megatrenden med snabb urbanisering gör att mer än 60 procent av världens befolkning förväntas bo i städer år 2030. Därför måste vi säkerställa en hållbar framtida utveckling – för att städerna ska kunna behålla sin attraktions- och konkurrenskraft med goda livsvillkor.

Städerna beräknas svara för 75 procent av de globala koldioxidutsläppen, varav transporter och byggnader står för en stor del. Ökad koncentration av koldioxid i atmosfären leder till klimatförändringar som både påverkar livet på jorden och den ekonomiska tillväxten.

För att förbättra livsmiljön i städerna behövs främst åtgärder som påverkar luftföroreningarna, trafikträngseln, trafiksäkerheten och bullret – med hjälp av transportlösningar som är attraktiva, lättillgängliga och effektiva.

Många städer söker lämpliga partner att samverka med för att möta utmaningarna med hur gods och människor transporteras. Valet av lösningar styrs bland annat av hur tätbebyggda städerna är, dess

ekonomiska förutsättningar och tillgång till lokala resurser, liksom politiska och historiska hänsyn. De lösningar som vi identifierar kan också tillämpas på andra städer runt om i världen.

## Scanias förhållningssätt

Effektiva transporter är en viktig förutsättning för en hållbar stadsmiljö. För att tillgodose befolkningens behov av rörlighet i framtiden krävs djupa insikter i komplex stadsplanering, inklusive intermodala lösningar där ökat bussresande kan vara ett sätt att öka effektiviteten samtidigt som de totala driftkostnaderna sänks. Scania avser att använda sitt breda utbud av bussar och tjänster för att säkerställa utvecklingen av hållbara transporter i snabbväxande

tätorter, med smarta och kostnadseffektiva bussystem.

Men de nödvändiga förändringarna kan inte genomföras av Scania ensamt utan det krävs strategiska partnerskap för att påskynda förändringen. Scania samarbetar över hela världen inom både privat och offentlig sektor – med lokala myndigheter, högskolor och branschföreträdare. Ett exempel är det nyligen lanserade konceptet ABC-staden (Activity Based City) där Scania i samarbete med byggföretaget Skanska, konsultföretaget WSP och järnvägsoperatören MTR, tar en gemensam ansats för att bygga hållbara städer som kretsar kring människan.

Scania betraktar städer som en av våra intressenter och vi ser vår naturliga roll som en leverantör av smarta, säkra och hållbara transportlösningar. Genom samarbete kan vi utnyttja den enorma potential som finns i ny teknik för att göra livet i städerna bättre, renare och effektivt på lång sikt, vilket gynnar livskvaliteten för miljoner stadsbor världen över.

Källor:  
WHO, UNEP





## Först i världen med "kodrivna" bussar



I oktober 2016 började den engelska staden Reading använda världens första biogasdrivna dubbeldäckare. Scania levererade de fem bussarna till lokaltrafiken i Reading, som komplement till gasdrivna enplansbussar som redan fanns i fordonsflottan. De nya bussarna uppfyller avgasnormen Euro 6 och drivs av komprimerad biogas från en certifierad biometanleverantör (det är här kogödslet kommer in i bilden). Bussarna går tystare än diesalbussar och bidrar till bättre luftkvalitet i staden. Gasdriften ger nästan inga utsläpp av partiklar, kolväten eller koldioxid och 99 procent mindre kväveoxid.

## Nattskift för varuleveranser



Två års försök med nattliga varuleveranser i Stockholm resulterade i slutsatsen att de ekonomiska, sociala och miljömässiga fördelarna vida översteg nackdelen med visst ökat buller. Proven gjordes med en speciellt anpassad och tystgående biogasdriven Scania distributionsbil och genomfördes för Stockholms stad i samarbete forskningscentrat Integrated Transport Research Lab vid Kungliga tekniska högskolan (KTH) där Scania är en partner. Med leveranser under lågtrafikperioden mellan 22:00 och 06:00 blev lastbilens snitthastighet mellan 30 och 60 procent högre jämfört med leveranser under dagtid, som oftast görs under rusningstid mellan klockan 7 och 9 på morgonen. Förarna kunde genomföra fler leveranser med kortare stopp på varje ställe. Metoden innebär stora bränslebesparingar och minskad trängsel, vilket är avgörande för att förbättra trafikfunktionen i städerna. "Med sådana effektivitetsförbättringar kan åkerierna spara in en lastbil av fem", säger KTH-forskaren Anastasios Koutoulous. Nattbullret sågs bara som ett mindre problem i proven, främst vid lastning och lossning i tysta områden, och resultaten utvärderas nu av Stockholms stad.



## Minskat trafik kaos



I Indonesiens huvudstad Jakarta samarbetar Scania om BRT-systemet TransJakarta, som hjälper tiomiljonersstaden att lösa sina enorma trafikproblem. Att locka invånarna att lämna bilen och i stället utnyttja kollektivtrafiken är ett både smart och säkert sätt att minska trängseln och luftföroreningarna. Scania har levererat 100 bussar som uppfyller utsläppskraven i Euro 6 till TransJakarta. Med sina egna dedikerade filer kringgår bussarna trafikstockningar och har redan haft en positiv effekt på resandet. De har visat sig vara så bekväma och effektiva att de drar till sig nya resenärer.



## Trådlös laddning



I december 2016 testades Skandinavien första elbusslinje med induktiv laddningsteknik. Elhybridbussen från Scania invigdes i Scantias hemstad, Södertälje. Forskningsprojektet genomförs av Scania och Kungliga tekniska högskolan (KTH) i Stockholm tillsammans med Södertälje kommun, Storstockholms Lokaltrafik (SL) och

el-leverantören Vattenfall. Energimyndigheten svarar för en del av finansieringen.

Batterierna på elhybridbussen laddas trådlöst och osynligt vid hållplatsen på endast sju minuter. Laddningen räcker för bussens tiokilometersrutt. Lösningen bidrar till lägre koldioxidutsläpp, minskad energiförbrukning och en tystare kollektivtrafik. Bussen kommer gå i reguljär stadstrafik under 2017.



# ÖKAD EFFEKTIVITET I INDUSTRIER

Transporter är en viktig del av olika branschers värdekedjor. De utgör en stor del av den totala produktionskostnaden inom process- och tillverkningsindustrin, liksom inom bygg och anläggning. Smart styrning av flödet kan således minska de totala produktionskostnaderna betydligt.

Transporter från en enskild produktionsanläggning – en fabrik, gruva, skog eller hamn – till en enda leveransplats är vanligtvis okomplicerade. Ändå finns ofta outnyttjade effektivitetsvinster att hämta. En längre fordonskombination kan maximera lastkapaciteten och minska antalet transporter och därmed minska den totala bränsleåtgången. Att eliminera flaskhalsar i produktionsflödet som annars betyder ställtider för transportören kan spara både tid och pengar. Andra flaskhalsar kan röra sig om ineffektiv manuell administration eller lagernivåer som är för låga i förhållande till efterfrågan.

## Scanias förhållningssätt

Scania förmedlar sitt logistikkunnande till olika branscher på flera sätt. Genom nära samarbeten med företag inom branscher som gruv- och skogsnäring får Scania djup förståelse för kundernas förutsättningar. Kärnan i Scanias industriella flödestänkande är att vi betraktar fordonet inte bara som en produkt, utan som en länk i själva värdekedjan. Genom att tillämpa vårt flödestänkande och vårt fokus på eliminering av slöseri, analyserar vi de olika industriernas logistikflöden. Därigenom kan dolt slöseri och ineffektivitet som finns i alla logistiksystem identifieras och elimineras. Scania kan komma med

förslag på hur man förbättrar processerna och således en lösning för det övergripande logistikflödet. Det finns en stor potential att genom Scanias skräddarsydda tjänsteerbjudande bidra till hela industriens lönsamhet och med utgångspunkt i detta utvecklar det Scania-ägda konsultbolaget LOTS (Lean Optimised Transport Solutions) konsulterbjudande till kunden.

Längre och tyngre fordon inom exempelvis skogs- eller bygg och anläggningssektorn ger bättre energiutnyttjande än mindre fordon som behöver köra fler vändor. Sverige är ett land som tagit till sig detta och tillåter nu totalvikter på upp till 74 ton på vissa vägar. Ett energieffektivt fordon bidrar till en effektivare produktionsprocess med minskade tillverkningskostnader som följd.

Digitaliseringen är en annan faktor som kan ge ett stort genomslag på branschernas flöden. Uppkopplade fordon gör det möjligt att använda smart och säker självkörande, eller delvis självkörande, teknik inom avgränsade anläggningar som gruvor och containerterminaler. Scanias tester inom dessa områden är redan i full gång.



## Autonomi: en titt in i en nära framtid



Med stöd från den svenska innovationsmyndigheten Vinnova samarbetar Scania med ledande teknikföretag som Ericsson och högskolor som KTH med att testa autonoma transportlösningar för gruvor och andra avgränsade anläggningar. Självkörande lastbilar går med kommandon från en ledningscentral och kan genomföra lastning och lossning samt körning mellan två platser. När tekniken blir tillgänglig på marknaden inom några år förväntas dessa och andra automatiserade transportlösningar radikalt förändra arbetssättet i gruvor. "Många miljöer inom gruvnäringen är farliga eller ohälsosamma för människor," säger Tom Nyström, Senior Engineer på Scania. "Exempelvis behöver arbetet pausas när farliga gaser vädras ut efter en sprängning. Här kan självkörande fordon börja arbeta direkt."



## Längre och tyngre lastbilar förändrar skogsbranschen



"Pikkujätti" eller "Lilla jätten" är ett timmerbilsekipage på 84 ton med en 12-meters Scania lastbil. Lilla Jätten körs för det finska skogsverket Forststyrelsen, med godkännande av den finska trafiksäkerhetsmyndigheten Trafi. Lastbilen är en Scania R 730 med V8-motor som har specialutrustats bland annat med extra kort hytt för att förlänga lastutrymmet. Lastbilen tar två timmertravar med vardera mellan 4 och

4,5 meters längd. Hela ekipaget med släp är 25,25 meter och kan köras med tillräckligt fäste på grusvägar i skogen även utan last. Tack vare att den har styrning på de två första axlarna och på den sista kan lastbilen gå i gamla hjulspår utan att förstöra känsliga vägar. "Vi anser att Lilla jätten har förutsättningar att stå modell för framtidens timmertransporter", säger Ari Siekkinen, utvecklingsexpert vid Forststyrelsen.



## Uppkopplade fordon ökar produktiviteten



Vid VPR Minings dagbrott i Jayant i indiska delstaten Madhya Pradesh har Scania kopplat upp mer än 100 fordon och 400 förare i ett 18 månader långt projekt. Konceptet kallas Scania Site

Optimisation och består av verktyg och metoder som bygger på Scantias långtgående historia med filosofien kring Lean, för att förbättra transportflödet i gruvan. Genom att mäta och analysera tids-, last- och väg- och hållbarhetsfaktorer kan Scania höja produktiviteten, minska slöseriet och sänka kostnaderna.

Anläggningen i Jayant producerar 50 miljoner ton av lösa jordlager per år, men liksom i många andra gruvor står fordonsflottan still en tredjedel av tiden på grund av väntetider, förseningar och driftavbrott.

Bränsleförbrukningen står i fokus, eftersom bränslet står för hälften av gruvans transportkostnader och förbrukningen under körning varierar mellan 17 och 30 liter per timme. Med hjälp av Scania Fleet Management analyseras varje förarens körningar för att ge motivation till bättre körsätt.

Stegvis kommer vi också hjälpa till med att öka produktiviteten genom att balansera transport- och underhållsföden genom att mäta taktider för att eliminera köande och väntan. Även flexibelt underhåll baserat på faktiskt tillstånd kommer bli del av uppdraget.





# HELHETSSYN PÅ LOGISTIKFLÖDEN

Att kunna frakta gods korta och långa sträckor är avgörande för det moderna samhället. Globaliserade produktions- och konsumtionsmönster och den växande e-handeln medför att transportbehovet ökar. Samtidigt behöver utsläppen minska och effektiviteten öka. Med andra ord: spelplanen för transporter behöver förändras.

Logistiken har blivit ett eget, ständigt växande ekosystem som omfattar åkerier, speditörsföretag, distributionsterminaler och lager. Transporterna är multimodala och går på väg, tåg, till sjöss och med flyg. I dessa komplexa logistikflöden kan oförutsägbara effekter uppstå. Det är tydligt att mycket kan göras för att minska slöseriet i värdekedjan. Till exempel, en vanlig europeisk fjärrlastbil kan ta 26 ton gods men lastbilar i Europa fraktar i genomsnitt endast 14 ton. Andra exempel är när lastbilar gör flera körningar där samma transport skulle kunna utföras av ett enda, längre fordon. Genom att eliminera sådana ineffektiviteter skulle stora vinster kunna göras i och med minskade koldioxidutsläpp.

I en bransch med små marginaler och hård konkurrens värdesätter transportörerna främst kostnadseffektivitet och driftsäkerhet. De vill undvika oplanerade stopp och väntetider som försämrar lönsamheten. De eftersträvar också höga fyllnadsgrader om de får ersättning per kvm eller ton.

I tillägg till detta behöver dagens transportörer också ligga långt fram inom hållbarhet, eftersom deras kunder och även slutkunderna kräver det. Detta ökar fokuset på energieffektivitet, minskade koldioxidutsläpp samt säkrare och smartare arbetssätt.

## Scanias förhållningssätt

Scania betraktar logistikflöden som en helhet. Genom att lyssna noga på

kunderna – både transportörer och transportköpare – kan vi skräddarsy fordons- och tjänstelösningar som förbättrar våra kunders lönsamhet.

Med data från Scanias nätverk av uppkopplade fordon kan vi optimera hela transportflöden, inte bara logistiken för vissa branscher. Trådlös teknik för konvojkörning minskar luftmotstånd och bränsleförbrukning och möjliggör optimering av flöden. Ett annat exempel är omborddatorn som övervakar hur fordonet körs så att föraren kan coachas till att köra säkrare och mer bränsleeffektivt.

Ställtid för underhåll som är ett återkommande problem för transportföretag kan också hanteras på ett smart sätt. De uppkopplade fordonen signalerar till Scaniaverkstäderna när det är dags att komma in för service och vilka reservdelar som behövs, vilket innebär att fordonens tillgänglighet maximeras för åkeriet.

Enligt Scanias uppfattning är alternativa bränslen som HVO, biodiesel eller etanol effektiva sätt att komma till rätta med koldioxidutsläppen. Scania har i dag det bredaste utbudet på marknaden av fordon för alternativa bränslen.



## Konvojkörning med minskad bränsleförbrukning på upp till 12 %



Under våren 2016 deltog Scania i European Truck Platooning Challenge, världens första gränsöverskridande försök med smarta lastbilar. Sex konvojer körde genom Europa till Rotterdams hamn för att markera Nederländernas ordförandeskap i EU. Med trådlös kommunikation mellan fordonen kan de köra i konvoj med korta avstånd, då systemet tar över funktioner som styrning och bromsning. Luftmotståndet minskar och därmed även bränsleförbrukningen och avgasutsläppen. Fordonskonvojer möjliggör också mer flexibla trafikflöden och bättre utnyttjande av vägnas kapacitet.

## Livsmedelsjätte tecknar fullt serviceavtal för mer tid i drift



När den danska livsmedelsdistributören Frode Laursen sökte en lösning med lastbilar och service för en expansion till svenska marknaden föll valet på Scania. Förutom att leverera hundratals nya lastbilar tillhandahåller Scania nu flexibla reparations- och underhållsavtal för många av de nya fordonen. Med denna tjänst

skräddarsyr Scania underhållet utifrån driftdata som samlas in och förmedlas av omborrdatorn Scania Communicator i fordonen. Verkstäderna övervakar kontinuerligt driften och signalerar till kunden när ett fordon behöver service. Som ytterligare ett steg mot bättre hållbarhet har alla de nya lastbilarna förarstöd från Scania som hjälper förarna att utvärdera sitt körsätt samt Scania Fleet Management som övervakar bränsleförbrukningen.



## Scania och Asko – prov med solcellsproducerad vätgas



Norges största detaljhandelskedja Asko kommer att börja testa treaxliga Scania lastbilar med elektrisk drivlina. Förbränningsmotorn ersätts med en elmotor som drivs av el från bränsleceller och vätgas. Vätgasen kommer att produceras lokalt med solceller och lastbilarna kommer att gå i distributionstrafik med körsträckor på upp till 500 km. Asko består av 13 olika regionala företag som har en flotta på sammanlagt 600 fordon, vilket gör det till ett av Norges största transportföretag.

# 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 och ersättningskommitténs arbetsordning
- How Scania is Managed (Så styrs Scania)
- Corporate Governance Manual (Scanias ledningshandbok)
- Scania Financial Manual (Scanias finansiella styrnings- och rapporteringshandbok)

## Tillämpning

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

## Aktieägarna

Ägare till Scania som innehar mer än 10 procent av rösterna var per den 31 november 2016, Volkswagen Truck & Bus GmbH och dess dotterföretag MAN SE. Volkswagen Truck & Bus GmbH innehar ca 82,63 procent av aktierna i Scania AB och MAN SE innehar ca 17,37 procent av aktierna i Scania AB. Volkswagen-koncernen äger således direkt eller indirekt 100 procent av aktierna i Scania och kontrollerar därmed direkt eller indirekt samtliga röster i Scania.

## Bolagsstämman

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



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

I enlighet med den svenska aktiebolagslagen och Scanias bolagsordning bestäms styrelsens sammansättning genom val. Stämmobeslut fattas vanligtvis med enkel majoritet. I vissa fall, exempelvis ändringar av bolagsordningen, föreskriver dock aktiebolagslagen antingen en viss närvaro för att uppnå beslutsmässighet eller en särskild röstmajoritet. Bolagsstämman har under 2016 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 Scanias strategi och affärsverksamhet.

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

Scanias styrelse består av åtta valda styrelseledamöter och inga suppleanter. Dessa var vid slutet av 2016:

Helmut Aurenz  
Annika Falkengren  
Matthias Gründler  
Henrik Henriksson  
Marcus S Piëch  
Christian Porsche  
Andreas Renschler  
Peter Wallenberg Jr

Andreas Renschler är styrelsens ordförande. Dessutom har fackföreningarna inom Scania utsett två ordinarie styrelseledamöter och två suppleanter för dem. Dessa var för år 2016:

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

## Instruktion till verkställande direktören

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

## Styrelsekommittéer

Styrelsen har för närvarande två kommittéer: ersättningskommittén och revisionskommittén. Styrelsen utser kommittéernas ledamöter inom sig. Ersättningskommittén behandlar frågor om ersättningsprinciper och incitamentsprogram. Den bereder också beslut som rör den verkställande direktörens och den verkställande ledningens anställningsvillkor. Revisionskommittén behandlar och kontrollerar frågor avseende administrativa processer, refinansiering, treasuryverksamhet, riskkontroll och controllerorganisationen. Dessutom behandlar och utvärderar den bolagets tillämpning av viktiga redovisningsfrågor och principer, bolagets finansiella rapportering samt utvärderar revisorerna och godkänner användande av de externa revisorerna för icke revisionsrelaterade tjänster.

Revisionskommittén ska också ta emot och behandla klagomål avseende redovisning, internkontroll eller revision i bolaget. Ersättningskommittén föreligger endast inom Scania AB, medan revisionskommittén är identisk och gemensam för Scania CV AB.

## Revisorer

I Scania väljs de oberoende revisorerna årligen av aktieägarna på årsstämman, för en period till slutet av nästföljande räkenskapsårs årsstämma. 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 ledningens strategiska möten äger rum en gång varje månad. Strategierna summeras ur ett globalt perspektiv och uppdateras med hänsyn till marknadsutvecklingen.

### Ledningsenheterna

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

### Intern kontroll av den finansiella rapporteringen

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

#### Kontrollmiljö

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

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

#### Uppföljning

Scania följer upp efterlevnaden av tidigare beskrivna styrande dokument samt effektiviteten i kontrollstrukturen. Uppföljning och utvärdering utförs av bolagets centrala controllerfunktioner inom såväl den industriella verksamheten som samtliga försäljnings- och finansbolag. Under räkenskapsår 2016 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 Scanias interna kontroll och riskhantering, bereder minst två gånger per år en internkontrollrapport som rapporteras direkt till styrelsens revisionskommitté.

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.



# MARKNADSTRENDER 2016

Den globala ekonomin var fortsatt volatil under 2016. För Scantias del innebar året nytt rekord i nettoomsättning, fler totala fordonsleveranser än någonsin och en stark efterfrågan på tjänster – en utveckling som drivits av främst av Europa medan den fortsatt låga efterfrågan i Brasilien dämpade något.

## Fordon och tjänster

Scantias totala fordonsleveranser slog rekord 2016 med 81 346 (76 561) enheter, en ökning med 6 procent jämfört med 2015. Antalet levererade lastbilar var 73 093 för helåret 2016 jämfört med 69 762 för helåret 2015, en ökning med 5 procent. Bussleveranserna ökade med 21 procent jämfört med föregående år till 8 253 (6 799) enheter. Efterfrågan på Scantias tjänster fortsatte att öka och försäljningen för 2016 uppgick till en rekordnivå på nära 22 miljarder kronor, en ökning med 5 procent jämfört med 2015. I lokal valuta var ökningen 7 procent. Inom motorer minskade de totala leveranserna med 8 procent till 7 800 (8 485) enheter för helåret 2016.

## Lastbilsmarknaden i Europa

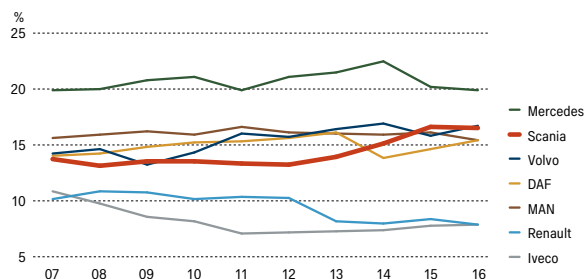
Den ekonomiska tillväxten i Europa fortsatte under 2016. Totalmarknaden för tunga lastbilar i 25 av EU-länderna (samtliga EU-länder utom Grekland, Bulgarien och Malta) plus Norge och Schweiz ökade med 12,4 procent till omkring 300 200 (267 100) enheter för helåret 2016. Ett stort ersättningsbehov, tack vare en relativt ålderstigen lastbilspark och den ekonomiska situationen i Europa, fortsatte att påverka efterfrågan på lastbilar positivt.

## Fortsatt hög marknadsandel

Scantias lastbilsregistreringar ökade till 49 469 enheter under 2016, vilket gav en marknadsandel på 16,5 procent, jämfört med 16,4 föregående år. Den höga nivån visar att Scantias lastbilsprogram håller en kvalitet och prestanda som kunderna uppskattar. Den höga nivån är också kopplad till den tidiga och mycket lyckade introduktionen av Euro 6-programmet och till bredden i Scantias motorutbud för alternativa bränslen. Ökad försäljning inom nya segment bidrog också till den höga marknadsandelen i Europa. Leveranserna var höga i de flesta europeiska länder, men de största ökningarna svarade Italien, Frankrike, Polen och Storbritannien för.

## Marknadsandel

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



## 16,5%

Scantias marknadsandel i Europa baserat på lastbilsregistreringar 2016

## 49 469

Antal registrerade Scania-lastbilar i Europa 2016

## MSEK 21 611

Serviceintäkter 2016

### Osäkerheten består i Latinamerika

Den ekonomiska osäkerheten på Scantias största latinamerikanska marknad Brasilien håller i sig och fortsätter att dämpa efterfrågan på lastbilar. Scantias lastbilsregistreringar i Brasilien uppgick till cirka 4 245 enheter, motsvarande en marknadsandel på omkring 14,3 procent (12,6). Efterfrågan höll sig på en relativt god nivå på andra latinamerikanska marknader såsom Chile och Peru.

### Varierande efterfrågan på övriga marknader

I Eurasien, där Ryssland är största marknaden, ökade Scantias lastbilsleveranser till 3 233 enheter under 2016. Den ryska marknaden verkar nu ha bottnat ut, men på grund av den geopolitiska turbulensen i regionen, förblir utsikterna osäkra.

I Asien var lastbilsleveranserna på 9 287 enheter, lägre än totalt 11 514 för helåret 2015, främst på grund av en minskning i Turkiet som delvis uppvägdes av ökningar i Sydkorea, Kina och Iran.

Lastbilsleveranserna i Afrika och Oceanien minskade marginellt för helåret 2016 till 4 449 enheter (4 465) på grund av minskningar i Sydafrika, Kenya och Tanzania som delvis kompenserades av en ökning i Algeriet.

### Bussmarknaden

De totala leveranserna av bussar för helåret 2016 ökade med 21 procent jämfört med föregående år till 8 253 enheter (6 799). I Europa har Scania ökat sin marknadsandel inom bussar till 7,1 procent, jämfört med 6,8 procent under 2015.

Scania invigde tillsammans med partnern Higer en gemensam ny bussfabrik i Suzhou i Kina, vilket innebär att Scania fortsätter att utveckla sin närvaro på den kinesiska bussmarknaden. I Colombia presenterade Scania världens första dubbelledade Euro 6 gasbuss. Bussen tar 250 passagerare.

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

### Blandad bild inom motorer

Efterfrågan på Scantias industri- och marinmotorer är högre än någonsin, medan den är fortsatt svag på motorer för strömförsörjning, på grund av minskad efterfrågan i Brasilien och Sydafrika. Motorleveranserna minskade med 8 procent till 7 800 (8 485) enheter för helåret 2016.

Scania har flera viktiga avtal med OEM-företag som Doosan, Atlas Copco och Terex. Samarbeten finns också med Oshkosh Corporation för leverans av motorer till flygplatsfordon och med Hyundai Heavy Industries för motorer till grävmaskiner och hjullastare.

### Rekordhög omsättning inom tjänster

Efterfrågan på tjänster var god under hela året och intäkterna uppgick till rekordhöga 21,6 (20,6) miljarder kronor, en ökning med 5 procent. Högre volymer, särskilt i Europa, inverkade positivt medan valutaeffekten var negativ. I lokala valutor ökade intäkterna med 7 procent.

I Europa ökade serviceintäkterna med 6 procent jämfört med helåret 2015 till 15,0 (14,2) miljarder kronor. I Latinamerika minskade serviceintäkterna med 1 procent till cirka 2,7 (2,7) miljarder kronor, medan de ökade med 11 procent i Asien till 2,0 (1,8) miljarder kronor. I Afrika och Oceanien steg de med 4 procent till 1,4 (1,3) miljarder kronor, medan de minskade med 5 procent i Eurasien till 540 (570) miljoner kronor jämfört med helåret 2015.

Efterfrågan på tjänster är mer stabil än på fordon tack vare behovet av löpande reparationer och underhåll. Scantias utökning av tjänsteutbudet har också betydande inverkan på tillväxten.

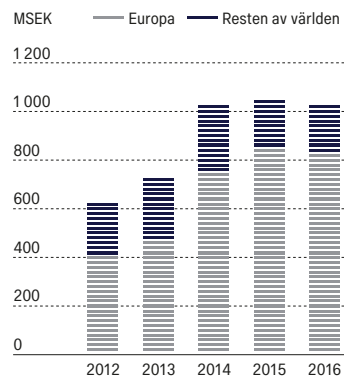
### Finansiella tjänster

Vid utgången av 2016 uppgick Scantias kundfinansieringsportfölj till 67,9 miljarder kronor, vilket var 11,4 miljarder kronor mer än vid utgången av 2015. I lokala valutor växte portföljen med 8 miljarder kronor, motsvarande 14,2 procent. Scantias andel av finansierade fordon var 43 (42) procent på de marknader där Scania har egen finansieringsverksamhet. Ökningen berodde främst på marknadsmixen och en ökad penetrationsgrad i Latinamerika. Rörelseintäkterna inom finansiella tjänster minskade till 1 015 (1 040) miljoner kronor för helåret 2016 jämfört med 2015. En större portfölj inverkade positivt på intäkterna, men lägre marginaler och negativa valutaeffekter inverkade negativt. Osäkra fordringar nästan halverades till 0,25 (0,44) procent av portföljen.



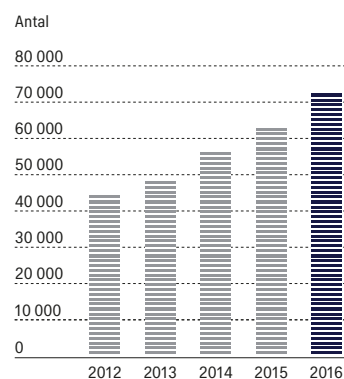
### Rörelseresultat Finansiella tjänster

Rörelseresultatet minskade något till 1 015 miljoner kronor. En större genomsnittlig portfölj påverkade resultatet positivt medan lägre marginaler och negativa valutaeffekter påverkade negativt.



### Försäkringslösningar

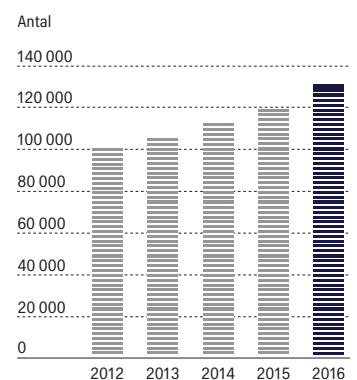
Efterfrågan på Scantias försäkringslösningar ökade under 2016. Effektiv skadereglering och snabba reparationer i Scantias eget servicenät är kärnan i erbjudandet.



Större delen av Scantias finansieringsportfölj består av kunder på europeiska marknader. Portföljen är väl spridd geografiskt och med avseende på kundkategori, storlek, branscher och fordonstillämpningar. En konservativ kreditpolicy och en refinansiering som matchar upplåning och utlåning gör att risken för Scania är låg. En viktig anledning till ökningen av Scantias finansieringsvolym är det nära samarbetet mellan Financial Services och Scantias försäljningsorganisation. Samarbetet gör att båda verksamheterna drar nytta av varandras kunskap om kunderna och deras verksamheter. Erfarenheten visar att märkeslojaliteten är högre bland kunder som har finansiering, försäkring och underhållsavtal från Scania.

### Finansieringskontrakt

Kunderna väljer allt oftare Scania som långsiktig partner för fordonfinansiering.





## Våra medarbetare

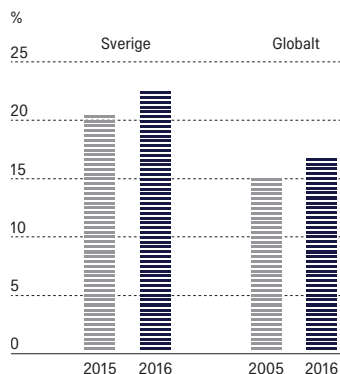
Scania anser att medarbetarna är avgörande för företagets framgång. Att säkerställa att alla medarbetare, oavsett anställningsform, känner engagemang och intresse för sitt arbete är en viktig uppgift för chefer på alla nivåer i organisationen. Oavsett vad de arbetar med, eller var i världen de arbetar, ska Scantias medarbetare trivas och må bra. Scantias systematiska arbete med att följa upp medarbetarnas trivsel har utvecklats med hjälp av en gemensam enkätundersökning, och 2016 inkluderade vi för första gången 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 strävar därför efter att uppnå 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 låg personalomsättning och hålla frisknärvaron på en hög och stabil nivå genom åren, samtidigt som produktionskapaciteten har ökat. Arbetsprinciperna som har utvecklats under många år vid Scantias produktionsenheter har anpassats och införs inom andra delar av företaget. Antalet anställda inom Scania ökade till 46 243 vid slutet av 2016 jämfört med 44 409 vid samma tid 2015.

### Andel kvinnliga chefer

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



## Produktion och miljö

Den höga efterfrågan på lastbilar i Europa återspeglades i höga produktionsnivåer vid Scantias europeiska anläggningar. Däremot påverkades produktionen vid anläggningen i São Bernardo do Campo av sjunkande efterfrågan främst i Brasilien, men tack vare Scantias enhetliga, globala produktionssystem kunde överkapaciteten användas för leveranser till andra marknader som Afrika, Mellanöstern och Asien.

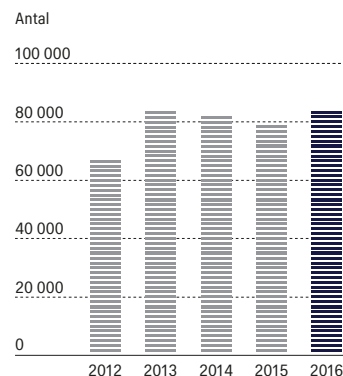
Scania har utökat sin tillverkningskapacitet från 100 000 till 120 000 fordon. Arbetet med att säkerställa flexibiliteten för att kunna möta kortsiktiga variationer i efterfrågan fortsätter i takt med att Scania utökar sin kapacitet. Under 2016 producerade Scania 83 940 (79 350) fordon.

Inför introduktionen av den nya lastbilsgenerationen togs den nya toppmoderna hyttfabriken i Oskarshamn i bruk. Under senare delen av 2016 producerades den nya lastbilsgenerationen parallellt med den tidigare i Södertälje.

Scania arbetar kontinuerligt med att förbättra miljöprestanda vid produktionsenheterna. SPS är ett väsentligt verktyg för att öka energieffektiviteten samt för att minska slöseri och användningen av kemikalier. Scania fokuserar speciellt på miljöeffekterna från transporter, både av inkommande komponenter och andra artiklar från leverantörer och av utgående delar och fordon. Hittills är resultaten mycket uppmuntrande.

### Tillverkade fordon

Under 2016 producerade Scania 83 940 fordon (79 350). Kvalitet och leveransprecisionen förbättrades.



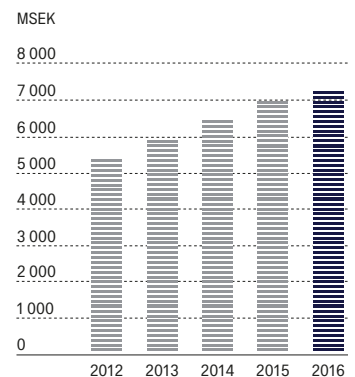


## Forskning och utveckling

Målet med Scanias forskning och utveckling är att skapa hållbara lösningar som förbättrar produktiviteten och lönsamheten i kundernas verksamhet. Utgångspunkten är låg bränsleförbrukning, hög tillgänglighet på fordonen 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 3 600 anställda. Under 2016 uppgick forsknings- och utvecklingskostnaderna till cirka 7 200 (7 000) miljoner kronor, vilket motsvarade 6,9 procent av nettoomsättningen.

## Investeringar i forskning och utveckling

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



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

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

## Strategiska risker

### Företagsstyrnings- och policyrisker

Verkställande ledningen har det övergripande ansvaret för hantering av företags- och policyrisker. Alla enheter inom företaget arbetar enligt ett ledningssystem som uppfyller Scantias krav, riktlinjer och policies 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.

### Affärsutvecklingsrisker

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

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

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.



Stvängningar 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 avhjälps med Scania Retail System (SRS), som är en anpassning för den kommersiella verksamheten av Scania Production System (SPS).

Oberoende distributörer kan drabbas av problem, 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 Scanias högt ställda krav på kvalitet, ekonomi, logistik, miljö och etik, vilket löpande avrapporteras till ledningen för Scanias inköpsfunktion.

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

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

Scania säkerställer kontinuerligt 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.

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

#### **Risk för naturkatastrofer**

Naturkatastrofer är svåra att förutse, både vad gäller frekvens och omfattning. För Scanias 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 Scanias verkar.

#### **Personal- och kompetensförsörjning**

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

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

Scania har strukturerade och etablerade 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.

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

En samordnad metodik hjälper Scania att bibehålla och kontinuerligt förbättra kvaliteten på personalförsörjningen och kompetensutvecklingen.

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 Scanias 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 Scanias 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 regionala myndigheter.

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

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

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

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

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

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

### Forsknings- och utvecklingsrisker

Forskning och produktutveckling sker i anslutning till produktionen och försäljnings- och marknadsorganisationen, för att 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 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 koncernnivå och lokal nivå. En central enhet ansvarar för koncernens globala försäkringsportfölj. Sedvanliga koncernförsäkringar för att skydda koncernens transporter, tillgångar och skyldigheter arrangeras i enlighet med 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

Scantias 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 Scantias omfång och art. Scantias 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 Scantias 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 Scantias finansiella ställning. Skatterisker över en viss nivå rapporteras fortlöpande till ledningen. En gång per år lämnas en rapport till styrelsens revisionskommitté.

## Finansiella risker

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

# STYRELSE



## Andreas Renschler

Ordförande i styrelsen sedan 2015.  
Ordförande ersättningskommittén.

**Född:** 1958.

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

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

### Relevant arbetserfarenhet:

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



## Henrik Henriksson

Ledamot i styrelsen sedan 2016.

**Född:** 1970.

**Utbildning:** Civilekonom.

### Relevant arbetserfarenhet:

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



## Helmut Aurenz

Ledamot i styrelsen sedan 2008.

**Född:** 1937.

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

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

### Relevant arbetserfarenhet:

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



## Annika Falkengren

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

**Född:** 1962.

**Utbildning:** Civilekonom.

### Övriga styrelseuppdrag:

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

**Relevant arbetserfarenhet:** Olika ledande befattningar inom Skandinaviska Enskilda Banken AB. President and CEO för Skandinaviska Enskilda Banken AB.

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

**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.

**Christian Porsche**

Ledamot i styrelsen sedan 2014.

Ledamot i revisionskommittén.

**Född:** 1974.

**Utbildning:** Dr. Dr.

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

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

**Peter Wallenberg Jr**

Ledamot i styrelsen sedan 2005.

**Född:** 1959.

**Utbildning:** Civilekonom.

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

**Relevant arbetserfarenhet:** Olika 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

Scania-koncernens nettoomsättning, inom segmentet Fordon och tjänster, ökade med 10 procent till MSEK 103 927 (94 897). Valutaeffekter hade en negativ påverkan på omsättningen med 2 procent.

Intäkter från försäljningen av nya fordon ökade med 9 procent. Omsättningen påverkades positivt av positiv marknadsmix och ökad andel Euro 6 fordon medans valutaeffekten påverkade negativt. Intäkter från försäljning av motorer var i stort sett oförändrad. Serviceintäkterna ökade med 5 procent och uppgick till MSEK 21 611 (20 585). Högre volymer, främst i Europa, på verkstadstimmar och reservdelar påverkade positivt medan valutaeffekter påverkade negativt.

Ränte- och hyresintäkter, inom segmentet Financial Services, ökade med 18 procent till följd av den högre finansieringsvolymen, högre räntenivåer medan valutaeffekter hade en negativ påverkan.

Nettoomsättning per produkt, MSEK	2016	2015
Lastbilar	65 615	61 250
Bussar	10 867	8 994
Motorer	1 647	1 656
Service	21 611	20 585
Begagnade fordon	6 452	6 236
Övrigt	2 753	1 836
<i>Summa leveransvärde</i>	<i>108 945</i>	<i>100 557</i>
Justering för hyresintäkter <sup>1)</sup>	-5 018	-5 660
Fordon och tjänster, totalt	103 927	94 897
Financial Services	6 529	5 517
Eliminering <sup>2)</sup>	-3 558	-2 622
<b>Scania-koncernen totalt</b>	<b>106 898</b>	<b>97 792</b>

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

2) Eliminering avser hyresintäkter på operationell leasing.

## Leveranser

Under 2016 levererade Scania 73 093 (69 762) lastbilar, en ökning med 5 procent. Leveranserna av bussar ökade med 21 procent och uppgick till 8 253 (6 799) enheter. Leverans av motorer minskade med 8 procent till 7 800 (8 485) enheter.

Levererade fordon	2016	2015
<b>Fordon och tjänster</b>		
Lastbilar	73 093	69 762
Bussar	8 253	6 799
<i>Totalt nya fordon</i>	<i>81 346</i>	<i>76 561</i>
Begagnade fordon	17 868	17 046
Motorer	7 800	8 485

## Financial Services

Antal finansierade (nya under året)	2016	2015
Lastbilar	27 073	23 837
Bussar	752	687
<i>Totalt nya fordon</i>	<i>27 825</i>	<i>24 524</i>
Begagnade fordon	6 098	5 915
Nyfinansiering, MSEK	35 249	32 120
<b>Portfölj, MSEK</b>	<b>67 935</b>	<b>56 486</b>

## Resultat

**Scanias rörelseresultat** uppgick till MSEK 6 384 (9 641) under 2016. Rörelsemarginalen uppgick till 6,1 (10,2) procent. Exklusive avsättningen om MSEK 3 800 avseende EUs konkurrensmål uppgick rörelseresultatet till MSEK 10 184 med en rörelsemarginal uppgående till 9,8 procent.

**Rörelseresultatet för Fordon och tjänster** uppgick till MSEK 5 369 (8 601) under 2016. Exklusive avsättningen om MSEK 3 800 MSEK avseende EUs konkurrensmål uppgick rörelseresultatet till MSEK 9 169. Högre fordonsleveranser i Europa och högre servicevolymer hade en positiv påverkan på resultatet medan lägre fordonsvolymer till Latinamerika (främst Brasilien), högre kostnader avseende investeringar i den nya generationens lastbilar samt valutakurser hade en negativ påverkan.

Scanias utgifter för forskning och utveckling uppgick till MSEK 7 199 (7 043). Efter justering för aktivering med MSEK 1 682 (1 863) och avskrivningar på tidigare aktivering med MSEK 387 (393) ökade den redovisade kostnaden till MSEK 5 904 (5 573).

Jämfört med helåret 2015 var den totala valutaeffekten negativ och uppgick till MSEK 900.

# Koncernens ekonomiska översikt, forts.

**Rörelseresultatet för Financial Services** minskade till MSEK 1 015 (1 040), vilket motsvarar 1,6 (1,9) procent av årets genomsnittsportfölj. Det minskade resultatet påverkades positivt av en större portfölj medan lägre marginaler och valutaeffekter påverkade negativt. Kostnaderna för osäkra fordringar ökade under året.

Storleken på kundfinansieringsportföljen uppgick vid utgången av 2015 till 67,9 miljarder kronor, vilket innebär en ökning med 11,4 miljarder kronor sedan utgången av 2015. I lokala valutor ökade portföljen med 8,0 miljarder kronor, motsvarande 14 procent.

Resultat per rörelsesegment, MSEK	2016	2015
<b>Fordon och tjänster</b>		
Rörelseresultat	5 369	8 601
Rörelsemarginal, %	5,2	9,1
<b>Financial Services</b>		
Rörelseresultat	1 015	1 040
Rörelsemarginal, % <sup>1)</sup>	1,6	1,9
Rörelseresultat Scania-koncernen	6 384	9 641
Rörelsemarginal, %	6,1	10,2
Resultat före skatt	5 963	9 109
Skatt	-2 720	-2 356
<b>Årets resultat</b>	<b>3 243</b>	<b>6 753</b>

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

**Scanias finansnetto** uppgick till MSEK -421 (-532). Räntenettot uppgick till MSEK -405 (-259). Räntenettot påverkades av ökade kostnader för upplåning. Övriga finansiella intäkter och kostnader uppgick till MSEK -16 (-273). I dessa ingick MSEK 88 (-171) av värderingseffekter avseende finansiella instrument där säkringsredovisning inte tillämpats.

**Resultat före skatt** uppgick till MSEK 5 963 (9 109). Scania-koncernens skattekostnad för 2016 motsvarade 45,6 (25,9) procent av resultatet före skatt. Skattesatsen påverkades främst av den ej avdragsgilla avsättningen 2016 uppgående till MSEK 3 800 avseende EUs konkurrensmål.

**Årets resultat** uppgick till MSEK 3 243 (6 753), motsvarande en nettomarginal på 3,1 (7,1) procent. Justerat för avsättningen om MSEK 3 800 uppgår årets resultat till MSEK 7 043 med en nettomarginal på 6,8%.

## Kassaflöde

**Kassaflödet för Fordon och tjänster** uppgick till MSEK 3 427 (4 376). Rörelsekapitalbindningen minskade med MSEK 878. Nettoinvesteringarna uppgick till MSEK 7 864 (7 737) inklusive aktivering av utvecklingsutgifter om MSEK 1 682 (1 863). Nettokassan inom Fordon och tjänster uppgick vid utgången av 2016 till MSEK 10 954 (7 579).

**Kassaflödet för Financial Services** uppgick till MSEK -7 784 (-3 816) beroende på en växande kundfinansieringsportfölj.

## Finansiell ställning

Nyckeltal relaterade till balansräkningen	2016	2015
Soliditet, %	26,0	26,8
Soliditet, Fordon och tjänster, %	36,3	35,2
Soliditet, Financial Services, %	9,0	9,8
Avkastning på sysselsatt kapital, Fordon och tjänster, % <sup>2)</sup>	14,0	19,3
Nettoskuldssättningsgrad, Fordon och tjänster <sup>3)</sup>	-0,31	-0,24

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

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

Scania-koncernens egna kapital ökade under året med MSEK 4 475 och uppgick vid årets utgång till MSEK 42 312 (37 837). Årets resultat tillförde 3 243 (6 753) och beslutad utdelning minskade det egna kapitalet med MSEK 0 (9 600). Eget kapital har ökat med MSEK 1 932 (-2 465) avseende valutakursdifferenser som uppkommit vid omräkning av utländska nettotillgångar. Därutöver har det egna kapitalet minskat med MSEK -936 (1 773), avseende aktuariella vinster på pensionsskuld. Skatt hänförligt till poster som redovisats i övrigt totalresultat uppgår till 249 (-448). Innehav utan bestämmande inflytande minskade under året med -27 beroende på valutaeffekt med MSEK -1, andel av årets resultat med MSEK -13 och koncernens förvärv av ytterligare andelar med MSEK -13.

## Finansiella risker

### Valutarisk

De största flödesvalutorna var euro, brittiska pund och norska kronor. Enligt Scanias finanspolicy kan framtida kassaflöden säkras under en tidsperiod som tillåts variera mellan 0 till 12 månader. Löptid över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid utgången av 2016 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 2016 var inga utländska nettotillgångar säkrade.



### Ränterisk

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

### Kreditrisk

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

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

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

### Upplåning och refinansieringsrisk

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

Scania CV ABs kreditbetyg av Standard & Poor's (S&P) 2016 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 restvärdesgarantier alternativt med återköpsåtaganden där Scania således har en restvärdesexponering. Det finns även en restvärdesexponering för korttidsuthyrda fordon med ett beräknat restvärde. Värdet på restvärdesexponeringen uppgick vid årsskiftet till MSEK 15 200 (12 752). Exponeringen ökade med MSEK 2 448 främst på grund av ökat antal nytecknade åtaganden i Europa. Under år 2016 nytecknades cirka 11 900 (11 400) avtal med restvärdegarantier eller återköpsåtaganden, exklusive kontrakt för korttidsuthyrda fordon.

### Serviceavtal

En stor del av Scanias 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 2016 med 25 500 kontrakt och uppgick vid årets slut till 175 000 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 2016 uppgick till MSEK 0 (0). Scania CV AB är ett publikt bolag och moderbolag i den koncern som omfattar samtliga produktions-, marknads- och finansbolag inom Scaniakoncernen.









# FINANSIELLA RAPPORTER

Koncernens resultaträkningar	60
Koncernens balansräkningar	62
Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen	64
Koncernens kassaflödesanalyser	65
Koncernens noter	66
Not 1 Redovisningsprinciper	66
Not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar	74
Not 3 Rapporter per segment	76
Not 4 Rörelsens kostnader	79
Not 5 Financial Services	79
Not 6 Finansiella intäkter och kostnader	80
Not 7 Skatt	81
Not 8 Avskrivningar	82
Not 9 Immateriella anläggningstillgångar	83
Not 10 Materiella anläggningstillgångar	85
Not 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures	87
Not 12 Varulager	88
Not 13 Andra fordringar	88
Not 14 Eget kapital	89
Not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	90
Not 16 Övriga avsättningar	95
Not 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	95
Not 18 Ställda säkerheter och eventalförpliktelser	96
Not 19 Leasingåtaganden	96
Not 20 Statliga stöd och bidrag	97
Not 21 Kassaflödesanalys	97
Not 22 Förvärvade/avytttrade verksamheter	98
Not 23 Löner och ersättningar samt antal anställda	98
Not 24 Transaktioner med närstående	99
Not 25 Ersättningar till ledande befattningshavare	100
Not 26 Arvoden och ersättningar till revisorer	101
Not 27 Finansiell riskhantering	101
Not 28 Finansiella instrument	108
Not 29 Aktier och andelar i dotterföretag	112
Moderbolaget Scania AB, räkningar	115
Moderbolaget Scania AB, noter	116
Förslag till vinstdisposition	118
Revisionsberättelse	119
Nyckeltal	123
Definitioner	125
Flerårsöversikt	126





# Koncernens resultaträkningar

Januari - december, MSEK	Not	2016	2015
<b>Fordon och tjänster</b>			
Nettoomsättning	3	103 927	94 897
Kostnad för sålda varor	4	-77 688	-70 389
<i>Bruttoresultat</i>		<i>26 239</i>	<i>24 508</i>
Forsknings- och utvecklingskostnader <sup>1)</sup>	4	-5 904	-5 573
Försäljningskostnader	4	-9 736	-9 071
Administrationskostnader	4	-1 490	-1 309
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	11	60	46
Jämförelsestörande poster	2, 16	-3 800	
<b>Rörelseresultat Fordon och tjänster</b>		<b>5 369</b>	<b>8 601</b>
<b>Financial Services</b>	5		
Ränte- och hyresintäkter		6 529	5 517
Kostnader för räntor och avskrivningar		-4 521	-3 543
Ränteöverskott		2 008	1 974
Andra intäkter		205	178
Andra kostnader		-117	-45
Bruttoresultat		2 096	2 107
Försäljnings- och administrationskostnader	4	-925	-823
Kreditförluster, konstaterade och befarade		-156	-244
<b>Rörelseresultat Financial Services</b>		<b>1 015</b>	<b>1 040</b>
<b>Rörelseresultat</b>		<b>6 384</b>	<b>9 641</b>
Ränteintäkter		630	599
Räntekostnader		-1 035	-858
Övriga finansiella intäkter		292	12
Övriga finansiella kostnader		-308	-285
Summa finansiella intäkter och kostnader	6	-421	-532
<b>Resultat före skatt</b>		<b>5 963</b>	<b>9 109</b>
Skatt	7	-2 720	-2 356
<b>Årets resultat</b>		<b>3 243</b>	<b>6 753</b>

1) De totala utgifterna för forskning och utveckling uppgick under året till MSEK 7 199 (7 043).

Januari - december, MSEK	Not	2016	2015
<b>Övrigt totalresultat</b>	14		
<i>Poster som kan komma att omklassificeras till årets resultat</i>			
Omräkningsdifferenser		1 932	-2 465
Kassaflödessäkringar			
årets värdeförändring		-	-
omklassificerat till årets resultat		-	23
Skatt		42	-44
		1 974	-2 486
<i>Poster som inte kommer att omklassificeras till årets resultat</i>			
Omvärdering av förmånsbestämda planer	15	-936	1 773
Skatt		207	-404
		-729	1 369
<i>Summa övrigt totalresultat</i>		1 245	-1 117
<b>Årets totalresultat</b>		<b>4 488</b>	<b>5 636</b>
Årets resultat hänförligt till:			
Scanias aktieägare		3 256	6 764
Innehav utan bestämmande inflytande		-13	-11
Årets totalresultat hänförligt till:			
Scanias aktieägare		4 502	5 645
Innehav utan bestämmande inflytande		-14	-9
Avskrivningar ingår i rörelseresultatet med <sup>2)</sup>	8	-3 595	-3 261

2) Värdeminskning på operationell leasing ingår ej.

# Koncernens balansräkningar

31 december, MSEK	Not	2016	2015
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Immateriella anläggningstillgångar	9	8 438	6 855
Materiella anläggningstillgångar	10	29 078	25 309
Uthyrningstillgångar	10	25 532	20 428
Andelar i intresseföretag och joint ventures	11	605	516
Långfristiga räntebärande fordringar	28	30 985	26 359
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	13, 28	1 292	1 353
Uppskjutna skattefordringar	7	3 832	2 947
Skattefordringar		519	429
<i>Summa anläggningstillgångar</i>		<i>100 281</i>	<i>84 196</i>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Varulager	12	19 119	16 918
<i>Kortfristiga fordringar</i>			
Skattefordringar		369	195
Räntebärande fordringar	28	20 481	16 373
Icke räntebärande kundfordringar	28	8 446	6 981
Andra kortfristiga fordringar <sup>1)</sup>	13, 28	5 541	4 094
<i>Summa kortfristiga fordringar</i>		<i>34 837</i>	<i>27 643</i>
Kortfristiga placeringar	28	1 122	213
<i>Likvida medel</i>	<i>28</i>		
Kortfristiga placeringar som utgör likvida medel		3 352	8 225
Kassa och bank		4 282	4 070
<i>Summa likvida medel</i>		<i>7 634</i>	<i>12 295</i>
<i>Summa omsättningstillgångar</i>		<i>62 712</i>	<i>57 069</i>
<b>Summa tillgångar</b>		<b>162 993</b>	<b>141 265</b>
<b>SKULDER OCH EGENKAPITAL</b>			
1) Verkligt värde av derivat för lånesäkringar ingår med:			
Andra långfristiga fordringar, derivat med positivt värde		374	595
Andra kortfristiga fordringar, derivat med positivt värde		291	554
Andra långfristiga skulder, derivat med negativt värde		778	508
Andra kortfristiga skulder, derivat med negativt värde		420	390
Netto		-533	251



31 december, MSEK	Not	2016	2015
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Eget kapital</b>			
Aktiekapital		2 000	2 000
Övrigt tillskjutet kapital		1 120	1 120
Reserver		-1 968	-3 943
Balanserat resultat		41 140	38 613
Eget kapital hänförligt till Scantias aktieägare		42 292	37 790
Innehav utan bestämmande inflytande		20	47
<i>Summa eget kapital</i>	14	42 312	37 837
<b>Långfristiga skulder</b>			
Långfristiga räntebärande skulder	28	27 298	26 206
Avsättningar för pensioner	15	8 627	7 339
Övriga långfristiga avsättningar	16	6 439	2 893
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	11 409	9 085
Uppskjutna skatteskulder	7	2 369	1 849
Andra långfristiga skulder 1)	28	916	567
<i>Summa långfristiga skulder</i>		57 058	47 939
<b>Kortfristiga skulder</b>			
Kortfristiga räntebärande skulder	28	30 713	28 736
Kortfristiga avsättningar	16	3 221	2 001
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	17	10 987	9 278
Förskott från kunder		990	684
Skulder till leverantörer	28	12 740	10 841
Skatteskulder		1 388	788
Andra kortfristiga skulder 1)	28	3 584	3 161
<i>Summa kortfristiga skulder</i>		63 623	55 489
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>162 993</b>	<b>141 265</b>
Nettoskuldsättning, exklusive avsättningar för pensioner, MSEK		49 788	42 183
Nettoskuldsättningsgrad		1,18	1,11
Soliditet, %		26,0	26,8
Sysselsatt kapital, MSEK		109 483	99 867

# Rapport över förändringar i eget kapital för koncernen

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

	Aktie- kapital	Övrigt tillskju- tet kapital	Säkrings- reserv	Omräknings- reserv	Balanserat resultat	Summa Scantias aktieägare	Innehav utan bestämmande inflytande	Summa eget kapital
<b>2016</b>								
Ingående eget kapital	2 000	1 120	0	-3 943	38 613	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
<i>Summa övrigt totalresultat</i>			0	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
<b>Utgående eget kapital per 31 december</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>0</b>	<b>-1 968</b>	<b>41 140</b>	<b>42 292</b>	<b>20</b>	<b>42 312</b>

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

# Koncernens kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2016	2015
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat före skatt	21 a	5 963	9 109
Icke kassaflödespåverkande poster	21 b	8 030	4 423
Betald skatt		-2 721	-2 094
<i>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</i>		<i>11 272</i>	<i>11 438</i>
<i>Förändring av rörelsekapital</i>			
Varulager		-1 245	-1 294
Fordringar		-2 487	-768
Avsatt till pensioner		309	302
Skulder till leverantörer		1 421	892
Andra skulder och avsättningar		2 880	2 524
<i>Summa förändring av rörelsekapital</i>		<i>878</i>	<i>1 656</i>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>12 150</b>	<b>13 094</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Nettoinvesteringar genom förvärv/avyttring av verksamheter	21 c	0	-125
Nettoinvesteringar av anläggningstillgångar, Fordon och tjänster	21 d	-7 864	-7 612
Nettoinvesteringar i kreditportfölj mm, Financial Services	21 d	-8 643	-4 797
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>-16 507</b>	<b>-12 534</b>
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>		<b>-4 357</b>	<b>560</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter	21 e	-925	1 962
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>-925</b>	<b>1 962</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>-5 282</b>	<b>2 522</b>
Likvida medel vid årets början		12 295	10 915
Valutakursdifferens i likvida medel		621	-1 142
<b>Likvida medel vid årets slut</b>	21 f	<b>7 634</b>	<b>12 295</b>
<b>Kassaflödesanalys, Fordon och tjänster</b>		2016	2015
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital		10 413	10 457
Förändring i rörelsekapital mm		878	1 656
Kassaflöde från den löpande verksamheten		11 291	12 113
Kassaflöde från investeringsverksamheten		-7 864	-7 737
Kassaflöde före finansieringsverksamheten		3 427	4 376



## NOT 1 Redovisningsprinciper

Scania-koncernen 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 2016 varav ingen har haft någon, eller endast oväsentlig, påverkan på koncernredovisningen.

## 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 förvärvat 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 orealiserade 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 (balansdagskurs). De omräkningsdifferenser som uppstår vid omräkning av utländska dotterbolag redovisas i övrigt totalresultat och ackumuleras i omräkningsreserven inom eget kapital. Dotterföretagen använder den lokala valutan som funktionell valuta, förutom ett fåtal dotterföretag för vilka euro är den funktionella valutan.

Monetära långfristiga poster till en utlandsverksamhet för vilken reglering inte är planerad eller troligen inte kommer att ske inom överskådlig framtid, är i praktiken en del av 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 eller restvärdesgarantier som innebär att väsentliga risker kvarstår hos Scania, redovisas som operationell leasing enligt ovan.

### Leasingåtaganden (Scania som leasetagare)

Vid finansiell leasing, då risker och förmåner som är förenade med innehavet har överförts till Scania, redovisas den förhyrda tillgången som en materiell anläggningstillgång och den framtida förpliktelsen som en skuld. Tillgången värderas initialt till nuvärdet av 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.

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 provas löpande och justeras vid ändrade förutsättningar.

## NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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.

### 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 kapacitetsutnyttjande. Nettoförsäljningsvärdet är det uppskattade försäljningspriset i den löpande verksamheten efter avdrag för uppskattade kostnader för färdigställande och för att åstadkomma en försäljning.

### Finansiella tillgångar och skulder

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

### Klassificering av finansiella instrument

Alla finansiella tillgångar och skulder klassificeras i följande kategorier:

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



## Redovisning och värdering

Finansiella tillgångar och skulder som inte är derivat redovisas initialt till sitt anskaffningsvärde vilket då motsvarar dess verkliga värde med tillägg för transaktionskostnader, förutom avseende de som tillhör kategorin finansiell tillgång som redovisas till verkligt värde via resultatet. Den sistnämnda kategorin redovisas till verkligt värde exklusive transaktionskostnader. Finansiella tillgångar och skulder i utländsk valuta omräknas till svenska kronor till balansdagens valutakurs. Scania tillämpar likviddagsredovisning för allt utom för sådana tillgångar som innehåses för handel där redovisning sker på affärsdagen. Derivat med positiva (realiserade vinster) redovisas som andra kortfristiga eller långfristiga fodringar 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. Scantias 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 räntebetalningarna på upplåningen. Eventuell vinst eller förlust hänförlig till ineffektiv del redovisas i resultaträkningen omedelbart.

## Säkring av verkligt värde

Säkringsinstrument, främst räntederivat som eliminerar risken för att förändringar i marknadsräntan ska påverka värdet på skulderna (säkrad post) redovisas i 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.

## 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

## NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

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 baserar sig på hur underliggande tillgångar eller skulder förväntas bli realiserade eller reglerade. Uppskjuten skatt beräknas med tillämpning av de skattesatser och skatteregler som är beslutade eller i praktiken beslutade per balansdagen. Uppskjutna skattefordringar med avdrag för uppskjutna skatteskulder värderas endast i den mån dessa sannolikt kommer att kunna nyttjas.

### Ersättningar till anställda

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

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

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

Räntan på förstklassiga företagsobligationer används i de länder där det finns en fungerande marknad för sådana obligationer, i övriga länder används istället räntan på statsobligationer. För planer som är fonderade minskas det

beräknade nuvärdet på åtagandet med marknadsvärdet på förvaltningstillgångarna. Omvärderingar av 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 redovisas som avgiftsbestämda. För Scania berör det de holländska Pensioenfonds Metaal en Techniek och Bedrijfstakpensioenfonds Metal Elektro, som administreras via MN Services, samt den del av den svenska planen för tjänstemän (ITP) som administreras via Alecta.

Den största delen av den svenska planen för tjänstemän (ITP) finansieras däremot via kontoavsättning, vilken tryggs av en kreditförsäkring i Försäkringsbolaget PRI Pensionsgaranti som också administrerar planen. Se även not 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser. Scania följer reglerna i IAS 19 om begränsning i värdering av nettotillgångar det så kallade tillgångstaket, då dessa aldrig värderas högre än nuvärdet av tillgängliga ekonomiska fördelar i form av återbetalningar från planen eller i form av minskningar av framtida avgifter till planen. Detta värde nuvärdesbestäms med hänsyn till gällande diskonteringsränta.

## Resultaträkning – klassificeringar

### Forsknings- och utvecklingskostnader

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

### Försäljningskostnader

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

### Administrationskostnader

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

### Finansiella intäkter och kostnader

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

### Ändrade redovisningsprinciper kommande år

Nya standarder, ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2017 och senare har inte förtidstillämpats. Nedanstående nya standarder och ändringar har ännu ej börjat tillämpas.

IFRS 9 Financial Instruments – denna standard kommer ersätta IAS 39 Finansiella instrument: Redovisning och värdering. Standarden har antagits av EU och träder i kraft den 1 januari 2018, med tidigare tillämpning tillåten. IFRS 9 innehåller regler för klassificering och värdering av finansiella tillgångar och skulder, nedskrivning av finansiella instrument och säkringsredovisning. För tillgångarna ersätts dagens fyra kategorier med tre – finansiella instrument värderade till upplupet anskaffningsvärde, verkligt värde via resultaträkningen och verkligt värde via övrigt totalresultat. För skulder ska värdeförändringar beroende av egen kreditrisk redovisas i övrigt totalresultat för kategori fair value option. Scantias preliminära uppfattning är att Scantias finansiella tillgångar kommer att klassificeras i kategorin finansiella instrument värderade till upplupet anskaffningsvärde. I nedskrivningsmodellen ska även förväntade framtida förluster beaktas. Nedskrivningsprövning ska antingen göras enligt en generell modell eller en förenklad. Scantias preliminära uppfattning är att tillämpa den förenklade modellen. Säkringsredovisning bygger mer på den interna riskhanteringen för att företagets riskhantering ska återspeglas i de finansiella rapporterna. Scantias tillämpning av säkringsredovisning är begränsad och Scania förväntar inte att IFRS 9 kommer att ha en väsentlig påverkan. Scantias modell



## NOT 1 Redovisningsprinciper, forts.

för säkringsredovisning behöver dock ses över för att vara i linje med bestämmelserna i IFRS 9. Så kallad makrosäkringar har flyttats till ett särskilt projekt och företag kan välja att fortsätta tillämpa säkringsredovisning enligt IAS 39 i avvaktan på att detta projekt slutförs.

Scania analyserar fortfarande vilken påverkan IFRS 9 kommer att få på koncernredovisningen och ytterligare effekter kan komma att identifieras. Scania förväntar sig dock inte att identifiera ytterligare områden med väsentlig påverkan.

IFRS 15 Revenue from Contracts with Customers ersätter befintliga intäktsstandarder och tolkningar. Standarden är antagen av EU och träder i kraft den 1 januari 2018, med tidigare tillämpning tillåten. Övergången till IFRS 15 ska angången göras med full retroaktivitet eller en modifierad metod som innebär att jämförelsesiffror inte räknas om, dock behöver ytterligare upplysningar lämnas. Scanias preliminära uppfattning är att tillämpa den modifierade metoden. Vilka, om några, av de praktiska undantag som kommer att tillämpas har inte beslutats. 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. IFRS 15 ger bland annat utförlig vägledning avseende:

Paketerade erbjudanden: Scanias nuvarande redovisningsprinciper för intäkter avseende transaktioner bestående av flera delar, s.k. paketerade erbjudanden, överensstämmer med IFRS 15.

Rörlig ersättning: IFRS 15 kräver att rörlig ersättning, avseende t.ex. rabatter och bonus, ska uppskattas och tas i beaktande när den totala ersättningen beräknas, dock endast i sådan utsträckning att det är stor sannolikhet att en väsentlig återföring av ackumulerade intäkter inte uppstår. Scanias nuvarande redovisningsprinciper överensstämmer med IFRS 15.

Returrätt: I en transaktion där kunden har en rätt att returnera en vara ska företaget redovisa en intäkt motsvarande den ersättning som företaget förväntas ha rätt till, en skuld för återbetalningen och en tillgång för rätten att ta tillbaka varan från kunden när återbetalningsskulden regleras. Enligt Scanias nuvarande redovisningsprinciper redovisas ingen avsättning för förväntade returer. Dock är förekomsten av transaktioner där kunden har returrätt begränsad och Scania förväntar sig inte att IFRS 15 kommer att få en väsentlig påverkan,

Utgifter för att ingå avtal: Försäljningsprovisioner och subventioner av av utrustning som ges till återförsäljare för ett specifikt kundkontrakt ska redovisas som en tillgång och periodiseras över kontraktstiden om den överstiger ett år. Scania redovisar för närvarande inte sådan utgifter som tillgång. Redovisning av försäljningsprovisioner enligt IFRS 15 förväntas inte få någon väsentlig påverkan eftersom förekomsten av försäljningsprovisioner är begränsad.

Upplysningar: IFRS 15 innehåller utökade upplysningar. Upplysningskraven kommer att analyseras vidare.

Scania analyserar fortfarande vilken påverkan IFRS 15 kommer att få på koncernredovisningen och ytterligare effekter kan komma att identifieras. Scania förväntar sig dock inte att identifiera ytterligare områden med väsentlig påverkan.

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

Övriga ändringar i standarder och tolkningsuttalanden som träder i kraft från och med 1 januari 2017 eller senare bedöms inte ha någon väsentlig påverkan på Scanias 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 skatte- kostnad.

#### **Koncernbidrag**

Moderbolagets erhållna och lämnade koncernbidrag redovisas som bokslutsdispositioner i resultaträkningen.

## NOT 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar

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

### Åtaganden

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

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

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

Vid utgången av året uppgick åtaganden avseende restvärden eller återköp till MSEK 15 200 (12 752).

### Kreditrisk

Scania har inom verksamheten Financial Services en exponering i form av kontrakterade betalningar. Dessa uppgick per årsskiftet till MSEK 67 935 (56 486). 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 973 (872). Se vidare Kreditrisk under not 27 Finansiell riskhantering.

### Immateriella tillgångar

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

Försäljningsutvecklingen av Scantias produkter bedöms 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 1 357 (1 231). 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 6 618 (5 317).

### 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 (3,00) använts. Förändringar av ovannämnda aktuariella parametrar redovisas i övrigt totalresultat netto efter skatt.



### 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 1 683 (1 381).

### Legala och skattemässiga risker

Avsättningar för legala och skattemässiga risker uppgick per 31 december till MSEK 1 017 (1 336), se not 16 Övriga avsättningar.

#### Legala risker

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

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

Under 2011 blev Scania föremål för en utredning som genomförs av EU-kommissionen rörande otillbörligt samarbete. Scania mottog i november 2014 ett meddelande om invändningar (Statement of Objections) i den utredningen. Mot bakgrund av EU-kommissionens meddelande och utvecklingen av utredningen har Scania, i enlighet med tillämpliga redovisningsprinciper, i juni 2016 gjort en avsättning uppgående till MSEK 3 800 för att täcka eventuella böter. Scania har samarbetat fullt ut med EU-kommissionen under utredningen. Scania bestrider dock EU-kommissionens uppfattning att företaget har ingått ett europeiskt samarbete med andra tillverkare avseende prissättning, och att Scania har senarelagt introduktionen av nya motorer som uppfyller EU kraven avseende avgasutsläpp. Scania kommer att fullt ut fortsätta att utöva sin rätt till försvar i den pågående utredningen. 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 <sup>5)</sup>		Eliminering		Scaniakoncernen	
Januari – december, MSEK	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Intäkter från externa kunder <sup>1)</sup>	103 927	94 897	6 529	5 517	-3 558	-2 622	106 898	97 792
Kostnader <sup>1)</sup>	-94 818	-86 342	-5 514	-4 477	3 558	2 622	-96 774	-88 197
Andel av resultat i intresseföretag och joint ventures	60	46	0	0	0	0	60	46
Jämförelsestörande poster <sup>2)</sup>	-3 800						-3 800	
<b>Rörelseresultat</b>	<b>5 369</b>	<b>8 601</b>	<b>1 015</b>	<b>1 040</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6 384</b>	<b>9 641</b>
Ränteintäkter	630	599	-	-	-	-	630	599
Räntekostnader	-1 035	-858	-	-	-	-	-1 035	-858
Övriga finansiella intäkter och kostnader <sup>3)</sup>	-16	-273	-	-	-	-	-16	-273
<b>Resultat före skatt</b>	<b>4 948</b>	<b>8 069</b>	<b>1 015</b>	<b>1 040</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5 963</b>	<b>9 109</b>
Skatt <sup>3)</sup>	-2 355	-2 082	-365	-274	-	-	-2 720	-2 356
<b>Årets resultat</b>	<b>2 593</b>	<b>5 987</b>	<b>650</b>	<b>766</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 243</b>	<b>6 753</b>
Avskrivningar ingår med <sup>4)</sup>	-3 572	-3 242	-23	-19	-	-	-3 595	-3 261

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 konkurrensmål, 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	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	10 413	10 457	859	981	11 272	11 438
Förändring i rörelsekapital mm	878	1 656		-	878	1 656
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>	<b>11 291</b>	<b>12 113</b>	<b>859</b>	<b>981</b>	<b>12 150</b>	<b>13 094</b>
Kassaflöde från investeringsverksamheten	-7 864	-7 737	-8 643	-4 797	-16 507	-12 534
<b>Kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>	<b>3 427</b>	<b>4 376</b>	<b>-7 784</b>	<b>-3 816</b>	<b>-4 357</b>	<b>560</b>

Balansräkning	Fordon och tjänster		Financial Services		Eliminering		Scania-koncernen	
Januari – december, MSEK	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
<b>Tillgångar</b>								
Immateriella anläggningstillgångar	8 404	6 825	34	30	–	–	8 438	6 855
Materiella anläggningstillgångar	28 967	25 198	111	111	–	–	29 078	25 309
Uthyrningstillgångar <sup>6)</sup>	11 218	8 771	16 715	13 889	–2 401	–2 232	25 532	20 428
Andelar i intresseföretag och joint ventures	605	516	0	0	–	–	605	516
Räntebärande fordringar, långfristiga <sup>7)</sup>	60	29	30 925	26 330	–	–	30 985	26 359
Andra fordringar, långfristiga	5 074	4 431	569	298	–	–	5 643	4 729
Varulager	19 119	16 918	0	0	–	–	19 119	16 918
Räntebärande fordringar, kortfristiga <sup>7)</sup>	186	106	20 295	16 267	–	–	20 481	16 373
Andra fordringar, kortfristiga <sup>8)</sup>	13 651	11 052	1 498	1 134	–793	–916	14 356	11 270
Kortfristiga placeringar och likvida medel	11 487	17 056	1 442	1 063	–4 173	–5 611	8 756	12 508
<b>Summa tillgångar</b>	<b>98 771</b>	<b>90 902</b>	<b>71 589</b>	<b>59 122</b>	<b>–7 367</b>	<b>–8 759</b>	<b>162 993</b>	<b>141 265</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>								
Eget kapital	35 859	32 035	6 453	5 802	–	–	42 312	37 837
Räntebärande skulder <sup>9)</sup>	0	9 728	62 184	50 825	–4 173	–5 611	58 011	54 942
Avsättningar för pensioner	8 555	7 279	72	60	–	–	8 627	7 339
Övriga långfristiga avsättningar	6 436	2 891	3	2	–	–	6 439	2 893
Andra skulder, långfristiga	13 960	10 887	734	614	–	–	14 694	11 501
Kortfristiga avsättningar	3 148	1 982	73	19	–	–	3 221	2 001
Andra skulder, kortfristiga <sup>8)</sup>	30 813	26 100	2 070	1 800	–3 194	–3 148	29 689	24 752
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>98 771</b>	<b>90 902</b>	<b>71 589</b>	<b>59 122</b>	<b>–7 367</b>	<b>–8 759</b>	<b>162 993</b>	<b>141 265</b>
<b>Periodens bruttoinvesteringar i</b>								
– Immateriella anläggningstillgångar	1 855	1 941	10	18	0	–	1 865	1 959
– Materiella anläggningstillgångar	5 674	5 559	33	20	0	–	5 707	5 579
– Uthyrningstillgångar <sup>8)</sup>	5 789	4 334	8 904	7 933	–1 002	–1 170	13 691	11 097

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.

**NOT 3 Rapportering per rörelsessegment, forts.**

<b>PRODUKTER OCH TJÄNSTER</b>		
Fordon och tjänster	2016	2015
Lastbilar	65 615	61 250
Bussar	10 867	8 994
Motorer	1 647	1 656
Service	21 611	20 585
Begagnade fordon	6 452	6 236
Övrigt	2 753	1 836
<i>Summa leveransvärde</i>	<i>108 945</i>	<i>100 557</i>
Justeringsbelopp för hyresintäkter <sup>1)</sup>	-5 018	-5 660
Nettoomsättning Fordon och tjänster	103 927	94 897
Financial Services	6 529	5 517
Eliminering <sup>2)</sup>	-3 558	-2 622
Intäkter från externa kunder	106 898	97 792

1) Avser i huvudsak nya lastbilar MSEK -4 083 (-4 832) och nya bussar MSEK -589 (-497). Justeringsbeloppet utgör skillnaden mellan faktureringsvärde baserat på leveranser och resultatavräknade intäkter. Denna skillnad uppstår då uthyrning eller leverans kombineras med en restvärdegaranti eller ett återköpsåtagande. De väsentliga riskerna kvarstår därmed varför redovisning sker som operationella leasingavtal. Detta medför att intäkten och resultatet redovisas fördelat på åtagandets löptid.

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

**Geografiska områden**

	Europa		Eurasien		Asien		Amerika <sup>3)</sup>		Afrika & Oceanien		Summa	
MSEK	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
<b>Fordon och tjänster</b>												
Nettoomsättning, januari – december <sup>1), 4)</sup>	68 174	59 880	3 291	2 623	13 194	13 055	10 713	11 781	8 555	7 558	103 927	94 897
Tillgångar, 31 december <sup>2)</sup>	78 513	71 324	604	877	2 357	5 000	15 553	10 833	1 744	2 868	98 771	90 902
Bruttoinvesteringar <sup>2)</sup>	6 154	6 444	46	47	70	182	1 233	753	26	74	7 529	7 500
Anläggningstillgångar <sup>5)</sup>	45 336	39 285	463	362	1 200	1 161	6 448	4 227	881	735	54 328	45 770
<b>Financial Services</b>												
Intäkter, januari - december <sup>1), 6)</sup>	5 275	4 346	262	278	140	126	530	523	322	244	6 529	5 517
Tillgångar, 31 december <sup>2)</sup>	55 715	47 173	2 203	1 541	2 342	1 804	8 065	6 538	3 264	2 066	71 589	59 122
Nyfinansiering till kunder	35 724	29 307	1 466	1 030	1 310	1 026	2 602	3 672	1 959	1 693	43 061	36 728
Anläggningstillgångar <sup>7)</sup>	39 350	33 659	983	793	1 588	1 199	4 344	3 678	2 089	1 329	48 354	40 658

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 6 496 (5 338)

5) Varav Sverige 25 482 (22 485)

6) Varav Sverige 270 (241)

7) Varav Sverige 3 462 (2 972)

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.



## NOT 4 Rörelsens kostnader

Fordon och tjänster	2016	2015
<b>Kostnad för sålda varor</b>		
Varukostnader	49 599	44 134
Personal	15 824	14 100
Avskrivningar <sup>1)</sup>	2 552	2 263
Övrigt	9 713	9 892
<b>Summa</b>	<b>77 688</b>	<b>70 389</b>
1) varav nedskrivning MSEK 59 (0).		
<b>Forsknings- och utvecklingskostnader</b>		
Personal	2 237	2 028
Avskrivningar	718	675
Övrigt	2 949	2 870
<b>Summa</b>	<b>5 904</b>	<b>5 573</b>
1) varav nedskrivning MSEK 2 (0)		
<b>Försäljningskostnader</b>		
Personal	5 282	4 986
Avskrivningar <sup>1)</sup>	293	297
Övrigt	4 161	3 788
<b>Summa</b>	<b>9 736</b>	<b>9 071</b>
1) varav nedskrivning MSEK 9 (10)		
<b>Administrationskostnader</b>		
Personal	780	677
Avskrivningar	9	7
Övrigt	701	625
<b>Summa</b>	<b>1 490</b>	<b>1 309</b>

Financial Services	2016	2015
<b>Försäljnings- och administrationskostnader</b>		
Personal	625	563
Avskrivningar	23	19
Övrigt	277	241
<b>Summa</b>	<b>925</b>	<b>823</b>

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

## NOT 5 Financial Services

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

	2016	2015
Räntetäkter	2 294	2 373
Hysesintäkter	4 235	3 144
Avskrivningar	–3 558	–2 622
Räntekostnader	–963	–921
<i>Ränteöverskott</i>	<i>2 008</i>	<i>1 974</i>
Andra intäkter och kostnader	88	133
<b>Bruttoresultat</b>	<b>2 096</b>	<b>2 107</b>
Försäljnings- och administrationskostnader	–925	–823
Kreditförluster konstaterade och befarade <sup>1)</sup>	–156	–244
<b>Rörelseresultat</b>	<b>1 015</b>	<b>1 040</b>

1) Kostnaderna motsvarar 0.25 procent (0.44) av den genomsnittliga kreditportföljen.

Uthyrningstillgångar (operationell leasing)	2016	2015
Vid årets början	13 889	11 613
Tillkommande kontrakt	8 904	7 932
Avskrivning	–3 558	–2 622
Avslutade kontrakt	–2 701	–2 629
Förändring av värdereglering	–5	5
Valutakursdifferenser	186	–410
<b>Redovisat värde vid årets slut <sup>2)</sup></b>	<b>16 715</b>	<b>13 889</b>

2) I koncernens balansräkning tillkommer eliminering avseende uppskjuten vinst om MSEK 2 401 (2 232).

## NOT 5 Financial Services, forts

Finansiella fordringar (avbetalningskontrakt och finansiella leasingavtal)	2016	2015
Vid årets början	42 597	43 943
Tillkommande fordringar	26 345	24 188
Amortering/avslutade kontrakt	-20 541	-22 203
Avyttring av rörelse	-46	-
Förändring av värdering	-78	-128
Valutakursdifferenser	2 943	-3 203
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>51 220</b>	<b>42 597</b>
<b>Summa fordringar och uthyrningstillgångar<sup>3)</sup></b>	<b>67 935</b>	<b>56 486</b>

3) Antalet kontrakt i portföljen vid årets slut uppgick till cirka 132 000 (120 000).

Nettoinvesteringar i finansiella leasingavtal	2016	2015
Forordningar avseende framtida minimileaseavgifter	31 769	25 448
Avgår belopp för:		
Reserv för osäkra fordringar	-628	-601
Beräknad ränta	-2 308	-1 945
<b>Nettoinvestering<sup>4)</sup></b>	<b>28 833</b>	<b>22 902</b>

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

Framtida minimileaseavgifter <sup>5)</sup>	Operationell leasing	Finansiell leasing
2017	3 329	11 259
2018	2 440	8 506
2019	1 498	6 286
2020	657	3 546
2021	199	1 714
2022 och därefter	87	458
<b>Summa</b>	<b>8 210</b>	<b>31 769</b>

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

## NOT 6 Finansiella intäkter och kostnader

	2016	2015
<b>Ränteintäkter</b>		
Banktillgodohavanden och finansiella placeringar	361	359
Derivat <sup>1)</sup>	268	237
Pensionstillgångar	1	3
<b>Summa ränteintäkter</b>	<b>630</b>	<b>599</b>
<b>Räntekostnader</b>		
Upplåning	-589	-516
Derivat <sup>1)</sup>	-759	-622
Summa upplåning och derivat	-1 348	-1 138
Avgår redovisade räntekostnader inom Financial Services <sup>2)</sup>	568	536
Pensionsskuld	-255	-256
<b>Summa räntekostnader</b>	<b>-1 035</b>	<b>-858</b>
<b>Summa räntenetto</b>	<b>-405</b>	<b>-259</b>
Övriga finansiella intäkter <sup>3)</sup>	292	12
Övriga finansiella kostnader <sup>3)</sup>	-308	-285
<b>Summa övriga finansiella intäkter och kostnader</b>	<b>-16</b>	<b>-273</b>
<b>Finansiella intäkter och kostnader, netto</b>	<b>-421</b>	<b>-532</b>

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

2) Redovisas i rörelseresultat för Financial Services.

3) Avser marknadsvärdering av finansiella instrument där säkringsredovisning ej tillämpas MSEK 88 (-171), samt valutakursdifferenser och orealiserade/realiserade vinster om MSEK 7 288 (3 661) och realiserade/orealiserade förluster om MSEK 7 298(3 723) hänförliga till valutaderivat samt bankkostnader.

## NOT 7 Skatter

Periodens skattekostnad/skatteintäkt	2016	2015
Aktuell skatt <sup>1)</sup>	-2 725	-2 461
Uppskjuten skatt	5	105
<b>Summa</b>	<b>-2 720</b>	<b>-2 356</b>
1) Varav betald skatt:	-2 721	-2 094

Uppskjuten skatt är hänförlig till följande:	2016	2015
Skatt avseende temporära skillnader	292	108
Skatt till följd av ändrade skattesatser och skatteregler <sup>2)</sup>	14	12
Skatteintäkt till följd av under året aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	32	143
Skattekostnad till följd av utnyttjande av tidigare aktiverat skattevärde i underskottsavdrag	-208	-107
Skatt avseende förändring i avsättning till periodiseringsfond	-186	-99
Övriga uppskjutna skatteskulder/tillgångar	61	48
<b>Summa</b>	<b>5</b>	<b>105</b>

2) Effekt av ändrad skattesats avser i huvudsak Tyskland, Norge och Chile (år 2016) Italien, Brasilien och Storbritanien (år 2015)

	2016		2015	
<b>Avstämning av effektiv skatt</b>	Belopp	%	Belopp	%
Resultat före skatt	5 963		9 109	
Skatt beräknad med svensk skattesats	-1 312	22,0	-2 004	22,0
Skatteeffekt och procentuell påverkan:				
Skillnad mellan svensk och utländsk skattesats	-164	3	-214	2
Ej skattepliktiga intäkter	152	-3	121	-1
Ej avdragsgilla kostnader	-1 012	17	-170	2
Nyttjande av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	2	0	64	-1
Värdering av skattevärde i underskottsavdrag som ej tidigare aktiverats	0	0	10	0
Ej värderade underskottsavdrag	-128	2	-64	1
Minskning uppskjuten skattefordran som inte nyttjats	-188	3	-11	0
Justering av skatt avseende tidigare år	-92	2	-66	1
Ändrade skattesatser	22	0	9	0
Övrigt	0	0	-31	0
<b>Redovisad skatt</b>	<b>-2 720</b>	<b>46</b>	<b>-2 356</b>	<b>26</b>

Uppskjutna skattefordringar och skulder är hänförliga till följande:	2016	2015
Uppskjutna skattefordringar		
Avsättningar	1 096	921
Avsättningar för pensioner	1 571	1 287
Anläggningstillgångar	1 426	1 227
Varulager	819	675
Ej utnyttjade underskottsavdrag <sup>3)</sup>	254	425
Andra skulder	3 002	2 083
Övrigt	1	233
Kvittning inom skatteenheter	-4 337	-3 904
<b>Summa uppskjutna skattefordringar 4)</b>	<b>3 832</b>	<b>2 947</b>
Uppskjutna skatteskulder		
Avsättningar	202	162
Anläggningstillgångar	6 136	5 328
Andra skulder	74	76
Periodiseringsfond <sup>5)</sup>	287	121
Övrigt	7	66
Kvittning inom skatteenheter	-4 337	-3 904
<b>Summa uppskjutna skatteskulder</b>	<b>2 369</b>	<b>1 849</b>
<b>Uppskjuten skattefordran (-) / skatteskuld (+), netto</b>	<b>-1 463</b>	<b>-1 098</b>

3) Av den uppskjutna skattefordran som härrör från ej utnyttjade underskottsavdrag kan MSEK 313 utnyttjas utan tidsbegränsning.

4) Uppskjutna skattefordringar avseende skattemässiga underskottsavdrag redovisas i den mån det är sannolikt att avdragen kan utnyttjas mot överskott vid framtida beskattning. Uppskjutna skattefordringar avseende ej utnyttjade underskottsavdrag på MSEK 166 (12 443) har inte värderats. Ej värderade underskott kan nyttjas utan tidsbegränsning.

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

## NOT 7 Skatter, forts.

Avstämning av uppskjuten skattefordran (–) / skatteskuld (+), netto:	2016	2015
Redovisat värde vid årets början	–1 098	–1 573
Uppskjuten skatt redovisat i årets resultat	–5	–105
Valutakursdifferenser	–153	149
Förvärvade/avytttrade verksamheter	0	23
Redovisat i övrigt totalresultat, förändringar hänförligt till:		
omvärdering av förmånsbestämda planer	–207	403
säkringsreserv		5
<b>Uppskjuten skattefordran (–) / skatteskuld (+), netto</b>	<b>–1 463</b>	<b>–1 098</b>

## NOT 8 Avskrivningar

Fordon och tjänster	2016	2015
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>		
Forsknings- och utvecklingskostnader	413	419
Försäljningskostnader	67	66
<b>Summa</b>	<b>480</b>	<b>485</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>		
Kostnad för sålda varor <sup>1)</sup>	2 552	2 263
Forsknings- och utvecklingskostnader	305	256
Försäljningskostnader	226	231
Administrationskostnader	9	7
<b>Summa</b>	<b>3 092</b>	<b>2 757</b>
<b>Summa avskrivning, Fordon och tjänster <sup>2)</sup></b>	<b>3 572</b>	<b>3 242</b>

1) Varav värdeminskning avseende korttidsuthyrning inom Fordon och tjänster MSEK 374 (351). Därutöver tillkommer värdeminskning avseende aktiverade återköpsåtaganden med MSEK 1 484 (1 132).

2) Varav MSEK 70 (10) är nedskrivningar.

Financial Services	2016	2015
Operationell leasing (amortering)	3 558	2 622
Övriga anläggningstillgångar <sup>1)</sup>	23	19
<b>Summa avskrivning, Financial Services</b>	<b>3 581</b>	<b>2 641</b>

I koncernen nedjusteras avskrivningarna till koncernmässigt värde med MSEK 833 (709). I not 10 uppgår därmed koncernens avskrivningar avseende korttidsuthyrning, aktiverade återköpsåtaganden samt operationell leasing under rubriken Uthyrningstillgångar till MSEK 4 583 (3 396).

1) Varav immateriella tillgångar MSEK 8 (6).



## NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar

2016	Goodwill	Utveckling	Övriga immateriella <sup>1)</sup>	Totalt
<b>Ackumulerade anskaffningsvärden</b>				
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
<b>Summa</b>	<b>1 382</b>	<b>10 490</b>	<b>1 180</b>	<b>13 052</b>
<b>Ackumulerade avskrivningar och nedskrivningar</b>				
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
<b>Summa</b>	<b>25</b>	<b>3 872</b>	<b>717</b>	<b>4 614</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>1 357</b>	<b>6 618</b>	<b>463</b>	<b>8 438</b>
– 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.				
<b>Låneutgifter Koncernen</b>				
Låneutgifter som inräknats i anskaffningsvärde för posten Utveckling under året		3		
Räntesats för fastställande av låneutgifter inräknade i anskaffningsvärdet		0,48%		

**NOT 9 Immateriella anläggningstillgångar, forts.**

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

Scania prövar minst årligen värdet på goodwill och immateriella tillgångar. Goodwill har allokerats till de kassagenererande enheter som den tillhör, vilket oftast motsvarar en rapporterende 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. Upplýsingar om antaganden som använts vid beräkning av återvinningsvärden lämnas i not 2 Kritiska bedömningar och uppskattningar.

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

## NOT 10 Materiella anläggningstillgångar

2016	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings-tillgångar <sup>1)</sup>	Totalt
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>					
Vid årets början	19 497	31 488	5 417	25 752	82 154
Förvärv/avyttring av dotterföretag <sup>2)</sup>	0	2	0	–	2
Nyanskaffningar	169	836	4 702	13 691	19 398
Avyttringar och utrangeringar <sup>3)</sup>	–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
<b>Summa</b>	<b>21 410</b>	<b>36 390</b>	<b>5 545</b>	<b>32 229</b>	<b>95 574</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar 4)</b>					
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
<b>Summa</b>	<b>8 860</b>	<b>25 407</b>		<b>6 697</b>	<b>40 964</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>12 550</b>	<b>10 983</b>	<b>5 545</b>	<b>25 532</b>	<b>54 610</b>
– 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 värdering för kreditförluster.

**NOT 10 Materiella anläggningstillgångar, forts.**

<b>2015</b>	Byggnader och mark	Maskiner och inventarier	Pågående nyanläggningar och förskott	Uthyrnings-tillgångar <sup>1)</sup>	Totalt
<b>Akkumulerade anskaffningsvärden</b>					
Vid årets början	19 313	31 539	3 250	22 712	76 814
Förvärv/avyttring av dotterföretag <sup>2)</sup>	2	4	–	–	6
Nyanskaffningar	179	1 030	4 370	11 097	16 676
Avyttringar och utrangeringar <sup>3)</sup>	–101	–853	–6	–5 660	–6 620
Omklassificeringar	942	1 202	–2 086	–1 353	–1 295
Valutakursdifferenser	–838	–1 434	–111	–1 044	–3 427
<b>Summa</b>	<b>19 497</b>	<b>31 488</b>	<b>5 417</b>	<b>25 752</b>	<b>82 154</b>
<b>Akkumulerade avskrivningar och nedskrivningar<sup>4)</sup></b>					
Vid årets början	7 811	22 969	–	5 223	36 003
Förvärv/avyttring av dotterföretag	0	0	–	–	0
Årets avskrivningar					
– Fordon och tjänster	453	1 943	–	1 483	3 879
– Financial Services	0	13	–	2 622	2 635
– Eliminering	–	–	–	–709	–709
Årets nedskrivningar	9	1	–	18	28
Avyttringar och utrangeringar	–64	–689	–	–2 549	–3 302
Omklassificeringar	143	–138	–	–529	–524
Valutakursdifferenser	–313	–1 045	–	–235	–1 593
<b>Summa</b>	<b>8 039</b>	<b>23 054</b>	<b>–</b>	<b>5 324</b>	<b>36 417</b>
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>11 458</b>	<b>8 434</b>	<b>5 417</b>	<b>20 428</b>	<b>45 737</b>
– varav Byggnader	8 520				
– varav Mark	2 938				
– varav Financial Services	79	32		13 889	14 000

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

2) Varav ökning genom rörelseförvärv uppgår till MSEK 6.

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

4) Nedskrivningar av uthyrningstillgångar avser värdereglering för kreditförluster.



## NOT 11 Andelar i intresseföretag och joint ventures

	2016	2015
<b>Redovisat värde vid årets början</b>	496	515
Förvärv, kapitaltillskott, avyttringar och nedskrivningar under året <sup>1) 2)</sup>	4	-9
Valutakursdifferenser	38	28
Årets resultatandel	60	41
Utdelning	-18	-79
<b>Redovisat värde vid årets slut</b>	<b>580</b>	<b>496</b>
Eventualförpliktelser	-	-

<sup>1)</sup> MSEK -9 avser försäljning av innehavet i Cummins-Scania HPI LLC, 2015.

<sup>2)</sup> MSEK +4 avser förvärv av N.W.S S.R.L., 2016

Andelens värde i koncernen				
Intresseföretag / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2016	2015
BITS DATA i Södertälje AB, 556121-2613, Sverige	33	2	5	10
Laxå Specialvehicles AB, 556548-4705, Sverige	47,5	24	50	45
ScaValencia S.A., A46332995, Spanien	26	15	24	22
N.W.S S.R.L., IT1541500227, Italien	46,5	4	3	-
<b>Andelar i intresseföretag</b>		<b>45</b>	<b>82</b>	<b>77</b>
Andel i:				
Årets resultat <sup>3)</sup>			17	19
Årets totalresultat			17	19

<sup>3)</sup> Inkluderar MSEK +5 i reavinst hänförligt till försäljning av innehavet i Cummins-Scania HPI LLC, 2015.

Andelens värde i koncernen				
Joint ventures / Organisationsnummer / Säte	Ägarandel, %	Redovisat värde hos moderbolag	2016	2015
Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC, 20-3394999, USA	50	502	489	411
Oppland Tungbilservice A/S, 982 787 602, Norge	50	1	5	4
Tynset Diesel A/S, 982 787 580, Norge	50	1	4	4
<b>Andelar i joint ventures</b>		<b>504</b>	<b>498</b>	<b>419</b>
Andel i:				
Årets resultat			43	27
Årets totalresultat			43	27
<b>Andelar i intresseföretag och joint ventures</b>			<b>580</b>	<b>496</b>
Övriga aktier och andelar			25	20
<b>Summa</b>			<b>605</b>	<b>516</b>

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

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

Summerade resultaträkningar	2016	2015
Nettoomsättning	2 062	2 276
Rörelseresultat <sup>1)</sup>	120	61
Ränteintäkter/kostnader och liknande resultatposter	-2	12
Skatt	-35	-22
<b>Periodens resultat</b>	<b>83</b>	<b>51</b>
<b>Övrigt totalresultat</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Periodens totalresultat</b>	<b>83</b>	<b>51</b>
Scaniakoncernens andel (50%)	42	26

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

Summerade balansräkningar	2016	2015
Anläggningstillgångar	686	638
Kortfristiga placeringar och likvida medel	314	323
Övriga omsättningstillgångar	485	507
<b>Summa tillgångar</b>	<b>1 485</b>	<b>1 468</b>
Eget kapital	979	822
Övriga kortfristiga skulder	506	646
<b>Summa eget kapital och skulder</b>	<b>1 485</b>	<b>1 468</b>
Scaniakoncernens andel av Eget kapital (50%)	490	411
Redovisat värde	490	411

Scania har erhållit utdelning från Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC om MSEK 0 (67). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC är ett joint venture med Scania och Cummins som delägare. Joint venture tillverkar bränsleinsprutningssystem för enhetsinsprutning med extra högt tryck (XPI). Cummins-Scania XPI Manufacturing LLC redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

**NOT 12 Varulager**

	2016	2015
Råvaror, komponenter och förbrukningsmaterial	2 478	2 018
Varor under tillverkning	1 508	1 345
Färdiga varor <sup>1)</sup>	15 133	13 555
<b>Summa</b>	<b>19 119</b>	<b>16 918</b>
1) Varav begagnade fordon	2 139	1 811
Värderegleringsreserv vid årets slut	-959	-1 025

**NOT 13 Andra fordringar**

	2016	2015
<b>Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter</b>	<b>519</b>	<b>423</b>
Derivat med positivt värde	374	595
Förskottsbetalningar	24	1
Pensionstillgång	10	107
Övriga fordringar	365	227
<b>Summa andra långfristiga fordringar</b>	<b>1 292</b>	<b>1 353</b>
<b>Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter</b>	<b>1 346</b>	<b>1 179</b>
Derivat med positivt värde	329	580
Mervärdesskatt	2 243	1 527
Förskottsbetalningar	239	94
Övriga fordringar	1 384	714
<b>Summa andra kortfristiga fordringar</b>	<b>5 541</b>	<b>4 094</b>
<b>Summa andra fordringar</b>	<b>6 833</b>	<b>5 447</b>

## NOT 14 Eget kapital

I Rapporter 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.

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

**Omräkningsreserv** uppstår vid omräkning av utländska nettotillgångar enligt dagskursmetoden. I omräkningsreserven ingår också valutakursdifferenser avseende monetära poster till utlandsverksamhet som bedöms vara en del av företagets nettoinvestering. Årets positiva valutakursdifferens på MSEK 1 932 (-2 465) har uppstått som en följd av att den svenska kronan har försvagats mot för Scania viktiga valutor. Valutakursdifferensen härrör från att kronan försvagats främst mot BRL.

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

Scania AB beslutade på en extra bolagsstämma i december 2015 om en utdelning om MSEK 9 600 vilket motsvarar ca 50 procent av nettovinsten för åren 2013, 2014 och 2015. Den beslutade utdelningen var i linje med Scanias policy att dela ut runt 50 procent av nettovinsten till aktieägarna, eftersom några utdelningar avseende 2014 och 2015 inte utbetalats.

Styrelsen har beslutat att föreslå att någon utdelning inte ska lämnas för räkenskapsåret 2016. Utdelningspolicyn att utdelning ska göras med ungefär 50 procent av årets resultat kvarstår dock, varför framtida utdelningar kan bestå av ackumulerat resultat för flera år. Styrelsens förslag innebär att balanserade vinstmedel uppgående till MSEK 6 882 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 (49) procent av aktierna och röstandelen i företaget. Under 2016 uppgår resultatet hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande till MSEK -13 (-11) och ackumulerat innehav utan bestämmande inflytande i bolaget uppgår till MSEK 20 (47) per 31 december 2016.

Avstämning förändring i antal utestående aktier	2016	2015
Antal utestående A-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
<b>Antal utestående A-aktier vid årets slut</b>	<b>400 000 000</b>	<b>400 000 000</b>
Antal utestående B-aktier vid årets början	400 000 000	400 000 000
<b>Antal utestående B-aktier vid årets slut</b>	<b>400 000 000</b>	<b>400 000 000</b>
<b>Summa antal aktier vid årets slut</b>	<b>800 000 000</b>	<b>800 000 000</b>

**Scaniakoncernens kapital** utgörs av summan av eget kapital hänförligt till Scanias aktieägare och eget kapital hänförligt till innehav utan bestämmande inflytande. Vid årsskiftet 2016 uppgick koncernens kapital till MSEK 42 312 (37 837). 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 2016 har kapitaltäckningskraven i dessa enheter uppfyllts.

Koncernens finanspolicy innehåller mål avseende nyckeltal för koncernens finansiella ställning. Dessa överensstämmer med de nyckeltal kreditvärderingsinstitut använder. Scanias kreditvärdering enligt Standard and Poors vid utgången av 2016 var för:

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

## NOT 15 Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser

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

Koncernens kostnader för avgiftsbestämda planer under 2016 uppgick till MSEK 910 (847). Förpliktelserna som redovisas i balansräkningen härstammar från de förmånsbestämda planerna. Planerna är tryggade genom återförsäkrade avsättningar i balansräkningen, stiftelser och fonder. Beräkningarna utförs enligt Projected Unit Credit Method med de antaganden som gäller för respektive land enligt nedan.

Scanias prognosticerade utbetalningar av pensioner gällande de förmånsbestämda planerna, både fonderade och ofonderade, är MSEK 290 för 2017.

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

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

### Schweiz

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

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

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

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

### Brasilien

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

### Storbritannien

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

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

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

Den normala pensionsåldern i planerna är 65 år.



## Förmånsbestämda planer som omfattar flera arbetsgivare

### Sverige

En del av ITP2-planen tryggas genom premier till Alecta, vilka också är förmånsbestämda. 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 148 procent (153). 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 114 (109).

### Holland

Anställda på Scantias bolag i Holland omfattas av de holländska kollektivavtalade pensionsplanerna som är förmånsbestämda och omfattar flera arbetsgivare. Pensioenfonds Metaal en Techniek (PMT) och Bedrijfstakenpensioenfonds Metaalektro (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 85 (82). Konsolideringsgraden för PMT uppgick till 97 procent (97) och för PME till 92 procent (98).

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	–
<b>Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK</b>	<b>7 098</b>	<b>–10</b>	<b>573</b>	<b>230</b>
<b>Uppdelning i kategorier</b>				
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
<b>Antaganden/förutsättningar</b>				
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	15,1	22,0
<b>Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK</b>				
0,5% ökning diskonteringsräntan	–717	–66	–44	–92
0,5% minskning diskonteringsräntan	826	75	47	105
1 års ökning livslängd	263	11	18	36

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

Information gällande de största planerna 2015	Sverige	Schweiz	Brasilien	Storbritannien
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	6 107	821	490	816
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	–	–928	–55	–665
Nettotillgångar som ej värderas fullt ut pga begränsningsregel	–	–	16	–
<b>Redovisat som pensionsskuld (tillgång) i balansräkningen, MSEK</b>	<b>6 107</b>	<b>–107</b>	<b>451</b>	<b>151</b>
<b>Uppdelning i kategorier</b>				
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för aktiva, MSEK	4 046	434	83	–
Aktiva, antal	8 396	334	3 127	–
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för fribrevshavare, MSEK	997	–	–	607
Fribrevshavare, antal	2 557	–	–	433
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser för pensionärer, MSEK	1 064	387	407	209
Pensionärer, antal	2 304	99	1 131	183
<b>Antaganden/förutsättningar</b>				
Diskonteringsränta, %	3,0	0,9	13,3	3,7
Genomsnittlig livslängd, kvinnor/män, år	86	86	83	88
Genomsnittlig duration på utfästelserna, år	22,0	14,9	14,3	22,0
<b>Känslighetsanalys på förändring av nuvärdet på utfästelserna, MSEK</b>				
0,5% ökning diskonteringsräntan	–608	–55	–34	–81
0,5% minskning diskonteringsräntan	698	64	36	94
1 års ökning livslängd	235	9	10	24

Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser		
Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i resultaträkningen	2016	2015
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	–359	–371
Räntekostnader nettoskuld	–255	–256
Ränteintäkter nettotillgång	1	3
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	–8	0
Vinster (+) och förluster (–) beroende av reduceringar och regleringar, netto	0	0
<b>Total kostnad för förmånsbestämda ersättningar redovisad i resultaträkningen</b>	<b>–621</b>	<b>–624</b>

Pensionskostnader och andra förmånsbaserade ersättningar återfinns i resultaträkningen under rubrikerna Forskning och utveckling MSEK 134 (140), kostnad för sålda varor MSEK 113 (114), försäljningskostnader MSEK 105 (102) och administrativa kostnader MSEK 15 (15). Räntedelen i nettoskulden redovisas som räntekostnad och räntedelen i nettotillgången redovisas som ränteintäkt.

Kostnader avseende pensioner och liknande förpliktelser		
	2016	2015
<b>Kostnader för pensioner och andra förmånsbestämda ersättningar redovisade i övrigt totalresultat</b>		
Utfallsbaserade omvärderingar av nettoskulden	-194	409
Effekter av ändrade demografiska antaganden	-111	-71
Effekter av ändrade finansiella antaganden	-734	1 452
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i ränteintäkterna	94	-18
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	9	1
<b>Total kostnad/intäkt för förmånsbestämda ersättningar redovisad i övrigt totalresultat</b>	<b>-936</b>	<b>1 773</b>

Pensionsförpliktelser		
	2016	2015
<b>Redovisat som avsatt till pensioner i balansräkningen</b>		
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, helt eller delvis fonderade	3 099	2 626
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser, ofonderade	7 646	6 581
Nuvärde av förmånsbestämda utfästelser	10 745	9 207
Förvaltningstillgångarnas verkliga värde	-2 142	-1 992
Nettotillgångar som ej värderats fullt ut pga begränsningsregel	14	17
<b>Redovisat i balansräkningen</b>	<b>8 617</b>	<b>7 232</b>
Varav pensionsskuld redovisad under rubriken Avsättningar till pensioner	8 627	7 339
<b>Varav pensionstillgång redovisad under rubriken Andra långfristiga fordringar</b>	<b>-10</b>	<b>-107</b>

Skulder avseende pensioner och liknande förpliktelser		
	2016	2015
<b>Nuvärdet av de förmånsbestämda utfästelserna har under året förändrats enligt nedan:</b>		
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets början	9 207	10 811
Nuvärde vid årets början av utfästelser som omklassificerats	0	0
Kostnader avseende tjänstgöring under innevarande år	359	371
Räntekostnader	299	302
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	13	12
Utfallsbaserade aktuariella vinster och förluster	194	-409
Omvärderingseffekter av ändrade demografiska antaganden	111	71
Omvärderingseffekter av ändrade finansiella antaganden	734	-1 452
Valutakursdifferenser	147	-156
Utbetalningar av pensionsersättningar	-327	-343
Kostnader avseende tjänstgöring under tidigare år	8	0
Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna i köpta/sålda bolag	-	-
Regleringar	0	-
Vinster och förluster beroende av regleringar netto för året	-	-
<b>Nuvärde av de förmånsbestämda utfästelserna vid årets slut</b>	<b>10 745</b>	<b>9 207</b>

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

	Förvaltningstillgångar avseende pensioner och liknande förpliktelser	
	2016	2015
<b>Verkligt värde av förvaltningstillgångarna har under året förändrats enligt nedan:</b>		
Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets början	1 992	1 937
Verkligt värde vid årets början på förvaltningstillgångar i utfästelser som omklassificerats	0	-1
Räntetäkter på förvaltningstillgångarna	47	51
Verklig avkastning på förvaltningstillgångarna exklusive belopp som ingår i räntetäkterna	94	-18
Effekter av ändrade finansiella antaganden	0	0
Valutakursdifferenser	16	35
Inbetalningar till pensionsplanen	115	102
Inbetalningar gjorda av deltagare i pensionsplanen	16	15
Utbetalningar av pensionsersättningar	-138	-129
Verkligt värde av förvaltningstillgångar i köpta/sålda bolag	-	-
Regleringar	0	-
<b>Verkligt värde av förvaltningstillgångarna vid årets slut</b>	<b>2 142</b>	<b>1 992</b>

	Tillgångstak	
	2016	2015
<b>Nuvärde av tillgångstaket</b>		
Nuvärde av tillgångstaket vid årets början	17	21
Nuvärde vid årets början av tillgångstak som omklassificerats	-	-
Räntekostnader	2	2
Förändringar i nuvärdet av tillgångstaket som ej inkluderats i räntekostnaden	-9	-1
Valutakursdifferenser	4	-5
<b>Nuvärde av tillgångstaket vid årets slut</b>	<b>14</b>	<b>17</b>

	2016		2015	
<b>Fördelning av verkligt värde förvaltningstillgångar</b>	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris	Noterat pris på en aktiv marknad	Onoterat pris
Likvida medel	40	-	12	-
Eget kapitalement utgivet av annan	6	-	8	-
Skuldinstrument utgivet av Scania	-	3	-	3
Skuldinstrument utgivet av annan	111	-	95	-
Fastigheter uthyrda till Scaniaföretag	-	39	-	43
Fastigheter investeringsobjekt	20	-	18	-
Aktiefonder	823	-	771	-
Räntefonder	624	-	629	-
Fastighetsfonder	341	-	311	-
Övriga investeringsfonder	20	21	14	20
Övriga förvaltningstillgångar	94	-	68	-
<b>Totalt</b>	<b>2 079</b>	<b>63</b>	<b>1 926</b>	<b>66</b>



## NOT 16 Övriga avsättningar

2016	Produktåtaganden	EU's konkur- rensmål <sup>2)</sup>	Legala och skatte-mässiga risker	Andra avsättning- gar <sup>1)</sup>	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	10	15
<b>Vid årets utgång</b>	<b>1 683</b>	<b>3 800</b>	<b>1 017</b>	<b>3 159</b>	<b>9 660</b>
– varav kortfristiga avsättningar	1 290		222	1 709	3 221
– varav övriga långfristiga avsättningar	393	3 800	795	1 451	6 439

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

1) I andra avsättningar ingår avsättningar för befarade förluster på serviceavtal. Totalt antal kontrakt ökade under 2016 med 25 500 stycken (12 900) och uppgick vid årets slut till 175 500 stycken (150 000).

2) EUs konkurrensmål avser avsättning för den utredning som EU-kommissionen utför avseende otillbörligt samarbete. Scania erhöll i november 2014 ett meddelande om invändningar. Mot bakgrund av det meddelandet och utvecklingen i ärendet gjorde Scania en avsättning 2016.

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

## NOT 17 Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter

	2016	2015
Upplupna personalrelaterade kostnader	4 729	3 944
Förutbetalda intäkter vid service- och reparationsavtal	4 920	4 030
Förutbetalda intäkter vid avtal med återköpsåtagande <sup>1)</sup>	9 831	7 589
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	2 916	2 800
<b>Summa</b>	<b>22 396</b>	<b>18 363</b>
– varav kortfristigt	10 987	9 278
– varav långfristigt	11 409	9 085
Av summan ovan härrör sig följande från Financial Services verksamheten	453	336

1) Av ovanstående förutbetalda intäkter avseende fordon sålda med återköpsåtagande förväntas MSEK 1 471 (1 214) intäktsföras inom 12 månader. MSEK 651 (472) förväntas intäktsföras senare än 5 år.

## NOT 18 Ställda säkerheter och eventualförpliktelser

Ställda säkerheter	2016	2015
Finansiella fordringar <sup>2)</sup>	174	198
Övrigt	0	2
<b>Summa 1)</b>	<b>174</b>	<b>200</b>
<b>1) Varav säkerheter ställda för:</b>		
Upplåning	174	198
Annans skuld	0	2

2) Avser i huvudsak pantsatta leasingavtal inom Financial Services, MSEK 146 (180).

Eventualförpliktelser	2016	2015
Ansvarsförbindelse avseende kreditförsäkring i FPG	66	62
Borgensförbindelser	2	2
Övriga garantiförbindelser	382	229
<b>Summa</b>	<b>450</b>	<b>293</b>

Utöver dessa eventualförpliktelser har garantier lämnats till kunders kreditgivare att återköpa fordon till ett värde av MSEK 22 (73).

## NOT 19 Leasingåtaganden

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

### Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara operationella leasingkontrakt

	2016		2015	
Operationell leasing	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler	Framtida minimi-leaseavgifter	Därav avseende lokaler
Inom ett år	622	261	577	255
Mellan ett år och fem år	1 095	539	1 052	595
Senare än fem år	419	370	369	352
<b>Summa</b>	<b>2 136</b>	<b>1 170</b>	<b>1 998</b>	<b>1 202</b>

Kostnadsförda minimileaseavgifter uppgår till MSEK 655 (713), varav MSEK 285 (313) avser kostnader för lokalhyra.

### Framtida betalningsåtaganden för ej uppsägningsbara finansiella leasingkontrakt

	2016			2015		
Finansiell leasing	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimilease- avgifter	Framtida minimi-leaseavgifter	Ränta	Nuvärde av framtida minimilease- avgifter
Inom ett år	14	1	13	10	1	9
Mellan ett år och fem år	14	7	7	17	7	10
Senare än fem år	3	3	0	5	5	0
<b>Summa</b>	<b>31</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>32</b>	<b>13</b>	<b>19</b>

## NOT 19 Leasingåtaganden, forts.

### Tillgångar i balansräkningen under finansiell leasing

Redovisat värde	2016	2015
Byggnader	20	17
Maskiner	15	0
Övrigt	6	25
<b>Summa</b>	<b>41</b>	<b>42</b>

## NOT 21 Kassaflödesanalys

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

	2016	2015
<b>a. Fordon och tjänster; erhållen/ erlagd ränta och utdelning</b>		
Erhållen utdelning från intresseföretag	18	79
Erhållen ränta	786	484
Erlagd ränta	-869	-432
<b>b.1. Fordon och tjänster; icke kassaflödespåverkande poster</b>		
Avskrivningar	3 572	3 242
Osäkra fordringar	41	26
Intresseföretag	-42	33
Vinstavräkning uthyrningstillgångar	404	642
EU Konkurrensmål	3 800	-
Övriga icke kassaflödespåverkande poster	31	182
<b>Summa</b>	<b>7 806</b>	<b>4 125</b>
<b>b.2. Financial Services; icke kassaflödespåverkande poster</b>		
Avskrivningar	23	19
Osäkra fordringar	156	244
Övrigt	45	35
<b>Summa</b>	<b>224</b>	<b>298</b>
<b>c. Nettoinvestering genom förvärv/ avyttring av verksamheter 1)</b>		
Försäljning av verksamheter	0	0
Förvärv av verksamheter	0	-125
<b>Summa</b>	<b>0</b>	<b>-125</b>

1) Se not 22 Förvärvade/avyttrade verksamheter.

## NOT 20 Statliga stöd och bidrag

Scania-koncernen erhöll under året statliga bidrag till ett belopp av MSEK 25 (1) hänförliga till rörelsekostnader på MSEK 98 (38).

	2016	2015
<b>d.1. Fordon och tjänster; förvärv av anläggningstillgångar</b>		
Investeringar i anläggningstillgångar <sup>2)</sup>	-9 058	-8 561
Försäljning av anläggningstillgångar <sup>3)</sup>	1 194	949
<b>Summa</b>	<b>-7 864</b>	<b>-7 612</b>

2) Varav aktiverade utgifter för forskning och utveckling MSEK 1 682 (1 863).

3) Inkluderar även flytt av fordon för korttidsuthyrning till lager.

<b>d.2. Financial Services; nettoinvestering i kreditportfölj etc.</b>		
Nyfinansiering <sup>4)</sup>	-35 292	-32 158
Amorteringar och avslutade kontrakt	26 649	27 361
<b>Summa</b>	<b>-8 643</b>	<b>-4 797</b>

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

<b>e. Förändring av skuldsättning genom finansieringsaktiviteter</b>		
Nettoförändring av kortfristiga placeringar	-768	-190
Nettoförändring av kortfristig upplåning	-12 878	-8 792
Minskning av långfristig upplåning	-1 078	-5 447
Ökning av långfristig upplåning	13 799	16 391
<b>Summa</b>	<b>-925</b>	<b>1 962</b>

<b>f. Likvida medel</b>		
Kassa och bank	4 282	4 070
Kortfristiga placeringar, som utgör likvida medel	3 352	8 225
<b>Summa</b>	<b>7 634</b>	<b>12 295</b>

## 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 2015–2016. Rörelseförvärv brukar framförallt bestå av återförsäljare. Under 2015 gjordes ett förvärv av en återförsäljare i Brasilien. Total ersättning för förvärvet av återförsäljaren i Brasilien var MSEK 218, varav MSEK 60 bestod av efterskänkning av tidigare fordringar mot säljaren. MSEK 128 erlades under 2015 och resterande belopp 2016. Förvärvet gjordes i slutet av året varför inget resultat bokfördes för året.

Om förvärvet hade skett i början av 2015 skulle förvärvade verksamheter haft följande påverkan på 2015:  
Nettoomsättning minskad med internförsäljning MSEK 85 och Resultat före skatt MSEK –7.

## NOT 23 Löner och ersättningar samt antal anställda

Löner och ersättningar, pensionskostnader och andra sociala kostnader (exklusive inhyrd personal)	2016	2015
Styrelser och ledande befattningshavare <sup>1)</sup>	430	391
– varav tantiem	132	99
Övriga anställda	15 894	14 983
Summa <sup>2)</sup>	16 324	15 374
Pensionskostnader och andra sociala kostnader	5 447	5 021
– varav pensionskostnader <sup>2)</sup>	1 364	1 290
<b>Summa</b>	<b>21 771</b>	<b>20 395</b>

1) Antal personer i styrelser och ledande befattningar var 532 (539).

2) Av koncernens pensionskostnad avser MSEK 29 (37) styrelser och ledande befattningshavare i Scania-koncernen. Per årsskiftet uppgick den totala pensionsförpliktelsen till MSEK 176 (154) för denna grupp.

Medelantal anställda (exklusive inhyrd personal)	2016		2015	
	Totalt	Andel kvinnor	Totalt	Andel kvinnor
Sverige	14 702	21%	13 335	20%
Europa (exklusive Sverige)	14 526	14%	14 347	14%
Eurasien	735	27%	850	25%
Amerika	6 347	14%	6 083	14%
Asien	2 353	18%	2 248	18%
Afrika och Oceanien	1 623	18%	1 630	17%
<b>Summa</b>	<b>40 286</b>	<b>17%</b>	<b>38 493</b>	<b>17%</b>



Könsfördelning	2016	2015
Styrelseledamöter i moderbolag och dotterföretag	424	434
– varav män	384	402
– varav kvinnor	40	32
VD i moderbolag och dotterföretag samt den verkställande ledningen i koncernen	108	105
– varav män	104	102
– varav kvinnor	4	3

Antal anställda per 31 december	2016	2015
Fordon och tjänster		
Produktion och centrala staber	21 736	20 453
Forskning och utveckling	3 900	3 801
Försäljnings- och servicebolag	19 718	19 331
Summa	45 354	43 585
Financial Services	889	824
<b>Summa</b>	<b>46 243</b>	<b>44 409</b>
– varav tillfälligt anställd och inhyrd personal	5 533	5 411

## NOT 24 Transaktioner med närstående

	Intäkter		Kostnader		Fordringar		Skulder	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Volkswagenkoncernen	248	257	402	731	1 538	917	7 194	11 579
Intresseföretag och joint ventures								
BITS DATA i Södertälje AB	0	0	14	17	0	0	0	2
Cummins-Scania HPI L.L.C	–	–	–	25	–	–	–	–
Cummins-Scania XPI Manufacturing L.L.C	115	88	750	666	14	12	0	88
Laxå Special Vehicles AB	78	44	158	176	17	11	20	48
ScaValencia S.A.	146	119	88	52	8	4	1	0
Övriga	8	8	6	5	1	1	0	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 lönen storlek är beroende av Scantias resultat. Pensionen omfattas av ett premiebaserat pensionssystem som gäller utöver allmän pension och ITP.

### Uppsägningsvillkor för den verkställande ledningen

För verkställande direktören gäller vid egen uppsägning att han är berättigad till lön under en sexmånadersperiod. Förekommande utfall av programmet för rörlig lön proportioneras med hänsyn till anställningstidens längd under ifrågavarande år om villkoren som fastställts av styrelsen uppfyllts. 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.

	Fast lön	Styrelse-arvode <sup>1)</sup>	Rörlig lön	Övriga ersättningar	Summa lön och arvode	Pensionskostnader avgiftsbestämd pension	Pensionskostnader förmånsbestämd pension (ITP)	Totala pensionskostnader	Pensionsförpliktelser
<b>2016, KSEK</b>									
Styrelsens ordförande					0			0	
Verkställande direktören	6 500		10 595	283	17 378	1 719	185	1 904	2 232
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 Järvklo 0; Lisa Lorentzon 0.

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

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

2) Inkluderar utbetalning av semesterlöneskuld och lön under uppsägningstid.

**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 utmynna i en rapport, ett intyg eller någon annan handling som är avsedd även för andra än uppdragsgivaren. Skatterådgivning är konsultation i skatterättsliga frågeställningar. Övriga tjänster är rådgivning som inte går att hänföra till någon av de andra kategorierna. Revisionskostnader som uppkommit på grund av att Scania är dotterföretag till Volkswagen har vidarefakturerats.

Revisionsfirma	2016		2015	
	PwC	Övriga revisorer	PwC	Övriga revisorer
Revisionsuppdrag	36	1	34	1
Revisionsverksamhet utöver revisionsuppdrag	1	1	1	3
Skatterådgivning	2	1	3	1
Övriga tjänster	2	0	1	1
<b>Summa</b>	<b>41</b>	<b>3</b>	<b>39</b>	<b>6</b>

## NOT 27 Finansiell riskhantering

### Finansiell riskhantering inom Scania-koncernen

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

Kreditrisken avseende kundengagemang hanteras, inom fastställda ramar, decentraliserat genom lokala kreditbedömningar. Beslut om större kreditengagemang tas i centrala kreditkommittéer. Övriga risker hanteras främst centralt av Scantias treasuryenhet. Den centrala treasury-enheten 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 Scantias resultat- och balansräkning på följande sätt:

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

## NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

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

Under 2016 utgjorde Scantias försäljning till länder utanför Sverige 94 (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 2016 cirka MSEK 40 600 (37 800). De största flödesvalutorna var EUR, GBP och NOK. I tabellen på nästa sida framgår valutaexponeringen i rörelseresultatet i de vanligast förekommande valutorna.

Valutaexponering i rörelseresultat, Fordon och tjänster	2016	2015
Brittiska pund, GBP	6 500	7 000
Euro, EUR	5 500	5 200
Polska zloty, PLN	3 000	2 200
Koreanska won, KRW	3 000	1 800
Norska kronor, NOK	2 800	2 900
Ryska rubel, RUB	1 900	1 500
Australiska dollar, AUD	1 900	1 800
Arabiska dirham, AED	1 600	1 100
Sydafrikanska rand, ZAR	1 600	1 700
Danska kronor, DKK	1 500	1 400
Schweiziska franc, CHF	1 300	1 100
US dollar, USD	1 000	2 100
Brasilianska real, BRL	–3 000	–1 800
Övriga valutor	10 800	8 600
<b>Summa valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>39 400</b>	<b>36 600</b>

Valutaexponering i rörelseresultat, Financial Services	2016	2015
Euro, EUR	500	500
Övriga valutor	700	700
<b>Summa valutaexponering i rörelseresultat</b>	<b>1 200</b>	<b>1 200</b>

Baserat på 2016 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 406 (378). För Fordon och tjänster uppgick de totala negativa valuta-effekterna jämfört med 2015 till cirka MSEK –900 (2 270).

I enlighet med Scantias finanspolicy kan framtida kassaflöden säkras med en säkringsperiod som tillåts variera mellan 0 och 12 månader. Löptid på över 12 månader tar styrelsen beslut om. Vid säkring av valutarisk sker försäljning av valuta främst genom terminskontrakt, men även i viss mån genom valutaoptioner. Vid utgången av 2016 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 2016 till MSEK 26 600 (23 700). 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 2016 var inga utländska nettotillgångar säkrade (–).



<b>Nettotillgångar, Fordon och tjänster</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Euro, EUR	4 900	4 100
Brasilianska real, BRL	4 700	4 600
Brittiska pund, GBP	1 200	1 100
Argentinska pesos, ARS	1 100	1 500
Norska kronor, NOK	700	600
Polska zloty, PLN	600	500
Koreanska won, KRW	600	300
Schweiziska franc, CHF	500	500
Danska kronor, DKK	400	400
Australiska dollar, AUD	400	400
Ryska rubel, RUB	400	300
Indiska rupee, INR	300	500
US dollar, USD	-100	-100
Övriga valutor	1 900	1 500
<b>Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Fordon och tjänster</b>	<b>17 600</b>	<b>16 200</b>
<b>Nettotillgångar, Financial Services</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Euro, EUR	4 900	4 300
Övriga valutor	4 100	3 200
<b>Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Financial Services</b>	<b>9 000</b>	<b>7 500</b>
<b>Summa nettotillgångar i utländsk valuta, Scania-koncernen</b>	<b>26 600</b>	<b>23 700</b>

## Valutakursdifferensers påverkan på årets resultat

Årets resultat har påverkats av valutakursdifferenser enligt nedanstående uppställning:

	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Rörelseresultat	-49	-187
Finansiella intäkter och kostnader	-10	-62
Skatter	0	0
<b>Påverkan på årets resultat</b>	<b>-59</b>	<b>-249</b>

## Ränterisk

Ränterisk är risken att förändringar i marknadsräntor påverkar räntekostnader och ränteintäkter negativt. För Scantias tillgångar och skulder som löper med rörlig ränta får en förändring av marknadsräntor en direkt effekt på kassaflödet, medan för fastförräntade tillgångar och skulder påverkas i stället portföljens verkliga värde. För att hantera ränteriskerna används främst räntederivat i form av ränteswapavtal.

Vid utgången av 2016 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 10 954 (7 579) vid årets slut. Låneskulderna uppgick till MSEK 0 (9 728) och den genomsnittliga räntebindningstiden för dessa understiger 0 (6) månader. Kortfristiga placeringar och likvida medel uppgick till MSEK 11 487 (17 056) och den genomsnittliga räntebindningstiden på dessa tillgångar understiger 1 (1) månad. I nettokassan ingår även derivat som säkrar upplåningen till ett nettovärde på MSEK -533 (251).

Givet samma låneskuld, kortfristiga placeringar, likvida medel och samma räntebindningstider som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 100 baspunkter (1 procentenhet) förändra räntekostnaderna inom Fordon och tjänster med cirka MSEK 0 (50) samt ränteintäkterna med cirka MSEK 110 (160) på årsbasis.

## NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

### Ränterisk inom Financial Services

Scanias finanspolicy för ränterisker inom segment Financial Services är att tillgångar och skulder ska matchas avseende ränta och förfallotidpunkt. Räntebindningen avseende kreditportföljen och upplåningen hade inom Financial Services följande struktur per den 31 december 2016.

Räntebindning inom Financial Services per den 31 december 2016	Räntebärande portfölj <sup>1)</sup>	Räntebärande skulder <sup>2)</sup>
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
<b>Summa</b>	<b>67 935</b>	<b>61 914</b>

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

1) Inklusive operationell leasing.

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

Givet motsvarande ut- och upplåning som vid årsskiftet skulle en förändring av marknadsräntan med 50 baspunkter (0,5 procentenheter) påverka räntan inom Financial Services med cirka MSEK 7,8 (2,5).

Scanias totala upplåning uppgick vid årsskiftet till MSEK 58 011 (54 942).

Upplåning per den 31 december 2016	Upplåning inkl. valutaswapavtal	Upplåning exkl. valutaswapavtal
EUR	27 668	20 135
BRL	7 128	7 128
GBP	4 785	–
ZAR	2 830	1 676
RUB	1 801	121
CLP	1 663	517
DKK	1 479	–
PEN	1 343	–
NOK	1 230	–
USD	1 116	1 468
KRW	1 108	200
SEK	1 008	24 488
CHF	673	–
THB	650	67
MYR	611	–
MXN	358	–
Övriga	2 374	2 025
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>57 825</b>	<b>57 825</b>
Upplupen ränta	186	186
<b>Summa</b>	<b>58 011</b>	<b>58 011</b>

1) Total upplåning exkluderar MSEK 186 avseende upplupna räntor.

## Kreditrisk

Kreditrisk är risken för att motparten i en transaktion inte kommer att fullgöra sina finansiella avtalsförpliktelser och att eventuella säkerheter ej täcker bolagets fordran. Den övervägande delen av kreditrisken för Scania avser fordringar på kunder. Scantias försäljning är fördelad på ett stort antal slutkunder med stor geografisk spridning, vilket begränsar koncentrationen av kreditrisken.

### Kreditrisk inom Fordon och tjänster

Inom segmentet Fordon och tjänster uppgick bokförda fordringar innan avsättning för osäkra fordringar på kunder till MSEK 8 598 (7 097), varav merparten utgjordes av fordringar på fristående återförsäljare och slutkunder. Totalt finns det säkerheter till ett estimerat verkligt värde av MSEK 1 526. Huvuddelen av säkerheterna består av återtaganderätter samt bankgarantier. Under året realiserades säkerheter till ett värde av MSEK 12.

Tidsanalys på kundfordringar som är förfallna men inte nedskrivna	Förfallna betalningar 2016	Förfallna betalningar 2015
< 30 dagar	991	687
30–90 dagar	228	362
91–180 dagar	237	57
> 180 dagar	109	56
<b>Summa</b>	<b>1 565</b>	<b>1 162</b>

Avsättningar för osäkra fordringar uppgick till MSEK 332 (313) motsvarande 3,7 (4,2) procent av totala fordringar. Årets kostnad för osäkra fordringar uppgick till MSEK 41 (26).

### Tidsanalys på portföljens tillgångar

	2016			2015		
	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet	Förfallna betalningar	Total exponering <sup>1)</sup>	Beräknat verkligt värde på säkerhet
<b>Förfallna men inte nedskrivna</b>						
< 30 dagar	76	3 480	3 535	60	2 209	2 146
30–90 dagar	114	1 650	1 610	93	1 315	1 301
<b>Förfallna och nedskrivna</b>						
91–180 dagar	30	234	224	31	229	206
> 180 dagar	48	221	213	44	130	122
Ej aktiva kontrakt	101	427	299	78	310	196
<b>Summa</b>	<b>369</b>	<b>6 012</b>	<b>5 881</b>	<b>306</b>	<b>4 193</b>	<b>3 971</b>

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

Avsättning för osäkra fordringar har ändrats enligt följande:

Avsättning för osäkra fordringar	2016	2015
Avsättning vid årets början	313	370
Reservering för befarade förluster	15	–16
Upplösning på grund av konstaterade förluster	–22	–22
Valutakursdifferenser	28	–20
Övrigt	–2	1
<b>Avsättning vid årets slut</b>	<b>332</b>	<b>313</b>

### Kreditrisk inom Financial Services

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

Kreditportfölj	2016	2015
Exponering	68 908	57 358
– varav operationell leasing	16 731	13 899
Kreditriskreserv	973	872
Redovisat värde	67 935	56 486
– varav operationell leasing	16 715	13 889

För att upprätthålla en kontrollerad kreditrisknivå inom segmentet stöds kreditprocessen av en kreditpolicy och kreditinstruktioner. Kreditriskerna begränsas genom aktiv kreditbedömning, hantering av finansieringsportföljen och dess underliggande tillgångar samt ett intensivt fokus på och konstruktiv dialog med de kunder som inte följer avtalad betalplan. Säkerheter finns i huvudsak i form av möjlighet att återta de finansierade tillgångarna.

## NOT 27 Finansiell riskhantering, forts.

Portföljen består i huvudsak av finansiering av lastbilar, bussar och trailers till mindre och medelstora företag.

Koncentrationen av kreditrisken 2016 är likvärdig med hur den såg ut 2015.

En beskrivning av exponering av kreditrisk framgår av tabellen nedan.

Koncentration av kreditrisk	31 december 2016			31 december 2015		
	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet	Antal kunder	Procent av totala antalet kunder	Procent av portföljvärdet
Exponering < 15 MSEK	32 268	98,4	68,6	29 970	98,6	69,4
Exponering 15–50 MSEK	443	1,3	15,7	334	1,1	14,1
Exponering > 50 MSEK	105	0,3	15,7	87	0,3	16,5
<b>Summa</b>	<b>32 816</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>30 391</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

För Scantias kunder var behovet av omförhandling på samma nivå 2016 som under 2015. Det redovisade värdet för finansiella tillgångar, vars villkor omförhandlats, uppgick vid utgången av 2016 till MSEK 1 561 (1 458). 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 2016. Under året återtogs 1 287 (1 283) finansierade fordon. Vid årets slut uppgick antalet återtagna men ännu ej sålda fordon till 284 (214) med ett totalt redovisat värde på MSEK 107 (73). Återtagna fordon realiseras 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	2016	2015
Avsättning vid årets början	872	869
Reservering för befarade förluster	124	210
Upplösning på grund av konstaterade förluster	-74	-160
Valutakursdifferenser	51	-47
<b>Avsättning vid årets slut</b>	<b>973</b>	<b>872</b>
<i>Avsättning som procent av bruttoportföljen</i>	<i>1,4</i>	<i>1,5</i>

Årets kostnader för konstaterade och befarade kreditförluster uppgick till MSEK 156 (244).

### 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 nettning (International Swaps and Derivatives Association) med samtliga av sina motparter. Den centrala treasuryenheten ansvarar för att reglerna i finanspolicyn följs.

Nettoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK -496 (255) vid utgången av 2016. Beräknad bruttoexponering för motpartsrisker avseende derivathandel uppgick till MSEK 703 (1 175) samt för likvida medel och kortfristiga placeringar till MSEK 8 756 (12 508). De kortfristiga placeringarna finns placerade hos ett flertal banker.

Scania hade kortfristiga placeringar till ett värde av MSEK 4 474 (8 438) varav MSEK 3 352 (8 225) utgörs av placeringar med en löptid på mindre än 90 dagar och MSEK 1 122 (213) utgörs av placeringar med en löptid på 91-365 dagar. Utöver kortfristiga placeringar har Scania banktillgodohavanden om MSEK 4 282 (4 070).



## Refinansieringsrisk

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

För Financial Services ska det finnas dedikerad finansiering som täcker den bedömda efterfrågan av finansiering för de nästkommande 6 månaderna. Dessutom ska det alltid finnas upplåning som säkerställer refinansieringen av den existerande portföljen.

Scanias likviditetsreserv, bestående av ej utnyttjade kreditfaciliteter, likvida medel och kortfristiga placeringar, uppgick vid utgången av 2016 till MSEK 45 144 (49 913). 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 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	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>57 825</b>	<b>103 791</b>

Upplåning 2015	Total upplåning	Rambelopp
European Medium Term Note Program	23 233	31 973
Kreditfacilitet (EUR)	–	37 405
Företagscertifikat Sverige	535	10 000
Företagscertifikat Belgien	1 635	3 654
Banklån	29 405	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>54 808 <sup>2)</sup></b>	<b>83 032</b>

1) Av totalt rambelopp utgör garanterade kreditlöften MSEK 36 388 (37 405).

2) Total upplåning exkluderar MSEK 186 (134) 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	2016	2015
2016		28 602
2017	30 527	14 925
2018	8 610	3 149
2019	8 670	2 602
2020	3 612	3 227
2021	3 980	2 303
2022 och senare	2 426	
<b>Summa</b>	<b>57 825 <sup>1)</sup></b>	<b>54 808 <sup>1)</sup></b>

1) Total upplåning exkluderar MSEK 186 (134) 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
2017	28	–
2018	12	–
2019	14	–1
2020	31	–
2021	–	–22
2022 och senare	–	–
<b>Summa <sup>1)</sup></b>	<b>85</b>	<b>–23</b>

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

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 fordonssköp. Övriga finansiella tillgångar av betydelse är kundfordringar på fristående återförsäljare och slutkunder inom segmentet Fordon och tjänster samt kortfristiga placeringar och likvida medel. Scantias finansiella skulder består till stor del av lån, som upptagits främst för att finansiera utlåning och uthyrning till kunder inom Financial Services och i mindre omfattning för att finansiera sysselsatt kapital inom Fordon och tjänster. Finansiella tillgångar och skulder ger upphov till risker av olika slag, vilka i stor utsträckning hanteras med olika derivat-instrument. Scania använder sig av derivatinstrument främst i syfte att:

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

### Verkligt värde på finansiella instrument

I Scantias balansräkning är det i huvudsak derivat och kortfristiga placeringar som värderas till verkligt värde. För derivat där säkringsredovisning inte tillämpas redovisas verkligt värdejusteringen via resultatet. Derivat hänförliga till kassaflödessäkringar redovisas till verkligt värde via övrigt totalresultat. Verkligt värde fastställs enligt olika nivåer, definierade i IFRS 13, som speglar i vilken grad marknadsvärden har använts. Kortfristiga placeringar och likvida medel har värderats enligt nivå 1, dvs utifrån noterade priser på aktiva marknader för identiska tillgångar och uppgår till MSEK 1 275 (3 089). Övriga tillgångar som värderats till verkligt värde avser derivat. Dessa har värderats enligt nivå 2 som utgår från andra data än de noterade priser som ingår i nivå 1 och avser direkt eller indirekt observerbara marknadsdata. Scania tillämpar en värderingsteknik som består i att nuvärdesberäkna framtida kassaflöden utifrån observerbara räntekurvor. Tillämpad räntekurva härleds från noterade relevanta räntor för respektive löptid som kassaflödena erhålls eller betalas. Derivaten är redovisade under andra långfristiga tillgångar, andra kortfristiga tillgångar, andra långfristiga skulder respektive andra kortfristiga skulder och uppgår netto till MSEK -495 (256).

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 14 (131). Det belopp som har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 14 (131).

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 660 (1 148) respektive MSEK 1 190 (863). Det belopp som inte har kvittats från respektive belopp uppgår till MSEK 598 (690).

Nedskrivningar av tillgångar sker endast när det finns anledning att tro att motparten inte kommer att fullfölja sina förpliktelser enligt avtal och inte som följd av förändringar i marknadsräntor.

	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen*	Lånefordringar och kundfordringar	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
<b>Koncernen 2016, MSEK</b>					
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 <sup>1)</sup>	374	95		469	470
Andra kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	329	4		333	333
<b>Summa tillgångar</b>	<b>1 978</b>	<b>67 492</b>	<b>–</b>	<b>69 470</b>	<b>69 259</b>
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 <sup>3)</sup>	778			778	778
Andra kortfristiga skulder <sup>4)</sup>	420			420	420
<b>Summa skulder</b>	<b>1 198</b>	<b>–</b>	<b>70 751</b>	<b>71 949</b>	<b>71 927</b>

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 5 540.

3) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra långfristiga skulder MSEK 917.

4) Finansiella instrument som ingår i balansräkningen under andra kortfristiga skulder MSEK 3 584.

\* Innehas för handel

**NOT 28 Finansiella instrument, forts.**

	Finansiella tillgångar och finansiella skulder värderade till verkligt värde via resultaträkningen*	Lånefordringar och kundfordringar	Övriga finansiella skulder	Summa redovisat värde	Summa verkligt värde
<b>Koncernen 2015, MSEK</b>					
Långfristiga räntebärande fordringar		26 359		26 359	26 481
Kortfristiga räntebärande fordringar		16 373		16 373	16 409
Icke räntebärande kundfordringar		6 981		6 981	6 981
Kortfristiga placeringar och likvida medel	3 089	9 419		12 508	12 491
Andra långfristiga fordringar <sup>1)</sup>	595	63		658	658
Andra kortfristiga fordringar <sup>2)</sup>	580	–		580	580
Summa tillgångar	4 264	59 195	–	63 459	63 600
Långfristiga räntebärande skulder			26 206	26 206	25 938
Kortfristiga räntebärande skulder			28 736	28 736	28 701
Leverantörsskulder			10 841	10 841	10 841
Andra långfristiga skulder <sup>3)</sup>	508			508	508
Andra kortfristiga skulder <sup>4)</sup>	411			411	411
<b>Summa skulder</b>	<b>919</b>	<b>–</b>	<b>65 783</b>	<b>66 702</b>	<b>66 399</b>

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

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

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

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

\* Innehas för handel

**Säkringsredovisning**

Scania tillämpar säkringsredovisning i enlighet med IAS 39 enligt nedanstående:

- År 2016 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 och förluster avseende finansiella instrument där säkringsredovisning tillämpas.

<b>Vinster/förluster netto</b>	<b>2016</b>	<b>2015</b>
Finansiella tillgångar och skulder som innehas för handel värderade till verkligt värde	–840	310
Lånefordringar och kundfordringar <sup>1)</sup>	2 150	204
Övriga finansiella skulder	–1 194	–952
<b>Summa</b>	<b>116</b>	<b>–438</b>

1) Inkluderar även operationell leasing.



Vinster och förluster till följd av valutakursdifferenser avseende derivat, lånefordringar samt upplåning uppstår främst inom Scantias treasuryenhet. Den övervägande andelen av de lånefordringar som ger upphov till valutakursdifferenser utgör treasuryenhetens fordringar på koncernbolag.

## Ränteintäkter och räntekostnader på finansiella instrument

Nedanstående tabell visar ränteintäkter och räntekostnader avseende Scantias samtliga finansiella tillgångar och finansiella skulder:

	2016	2015
Ränteintäkter på finansiella tillgångar <sup>1)</sup>	2 855	2 920
Räntekostnader på finansiella skulder <sup>2), 3)</sup>	-1 765	-1 692
<b>Summa</b>	<b>1 090</b>	<b>1 228</b>

1) MSEK 270 (239) 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 -760 (-624) 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 %
Scania Overseas AB	556593-2984	Södertälje	Sverige	100
Scania-Bilar 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 Delivery Center AB	556593-2976	Södertälje	Sverige	100
Scania Used Vehicles AB	556548-4713	Södertälje	Sverige	100
Scania Sales and Services AB	556593-3073	Södertälje	Sverige	100
Scania Trucks & Buses AB	556267-1585	Södertälje	Sverige	100
Kai Tak Holding AB	556548-4739	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Motorblocket	556716-6698	Södertälje	Sverige	100
Scania CV AB	556084-0976	Södertälje	Sverige	100
Ferruform AB	556528-9120	Luleå	Sverige	100
Volkswagen Truck & Bus AB	556528-9104	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn	556528-9112	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet	556084-1198	Södertälje	Sverige	100
Fastighetsaktiebolaget Vindbron	556040-0938	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate AB	556084-1180	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Lund AB	556791-9823	Södertälje	Sverige	100
Vindbron Arendal AB	556822-2367	Södertälje	Sverige	100
SRE Kiruna AB	556185-2129	Södertälje	Sverige	100
Sågverket 6 AB	556528-9062	Södertälje	Sverige	100
Scania Industrial Maintenance AB	556070-4818	Södertälje	Sverige	100
Scania IT AB	556084-1206	Södertälje	Sverige	100
Scania Real Estate Services AB	556593-3024	Södertälje	Sverige	100
Stockholms Industriassistans AB	556662-3459	Södertälje	Sverige	100
MW-Hallen Restaurang AB	556616-7747	Södertälje	Sverige	100
Vabis Försäkringsaktiebolag	516401-7856	Södertälje	Sverige	100
DynaMate Industrial Services AB	556528-9286	Södertälje	Sverige	100
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB	556548-4754	Södertälje	Sverige	80,00
LOTS Group AB	556593-3057	Södertälje	Sverige	100
Scania Bus Financing AB	556728-9433	Södertälje	Sverige	100
CNC Factory AB	556387-4659	Värnamo	Sverige	100
Scania Treasury AB	556528-9351	Södertälje	Sverige	100
Scania Holding Europe AB	556017-7825	Södertälje	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	Bosnia-Hercegovina	100
Scania Botswana (Pty) Ltd.	CO.2000/6045	Gaborone	Botswana	100
Codema Comercial e Importadora Ltda.	60.849.197/0001-60	Guarulhos	Brasilien	99,99
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
Scania Latin America Ltda.	59.104.901/0001-76	São Bernardo do Campo	Brasilien	100
Suvesa Super Veics Pesados Ltda.	88.301.668/0001-10	Eldorado do Sul	Brasilien	99,98
Scania Bulgaria EOOD	BG121796861	Sofia	Bulgarien	100
Scania Real Estate Bulgaria EOOD	BG201589120	Sofia	Bulgarien	100
Scania Chile S.A.	96.538.460-K	Santiago de Chile	Chile	100
Scania (Hong Kong) Ltd.	1205987	Hongkong	China	100
Scania Real Estate Hong Kong Ltd.	2083208	Hongkong	China	100
Scania Sales (China) Co., Ltd.	110000450001661	Beijing	China	100
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd.	440101400126397	Guangzhou	China	100
Vabis Transportation Services (Guangxi) Ltd	32956526-9	Beihai, Guangxi Province	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
PT Scania Parts Indonesia	AHU-09655.40.10.2014	Balikpapan	Indonesien	100

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
Qanadeel AL Rafidain Automotive Trading Co. Ltd.	7500	Erbil	Irak	74,5
Scania Iraq Automotive Trading Company Ltd	000088307-02	Basra	Irak	100
Italscania S.p.A.	11749110158	Trento	Italien	100
Scania Commerciale S.p.A.	IT 01184460226	Trento	Italien	100
Scania Milano S.p.A.	IT 02170120220	Trento	Italien	100
Scania Japan Ltd.	0104-01-083452	Tokyo	Japan	100
Scania Central Asia LLP	84931-1910-T00	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	Lettland	100
UAB Scania Lietuva	123873025	Vilnius	Litauen	100
Scania Luxembourg S.A.	B53.044	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l.	B160795	Münsbach	Luxemburg	100
Scania 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	Marocko	100
Scania Namibia (Pty) Ltd.	2004/438	Windhoek	Namibia	100
Scania IT Nederland B.V.	05062402	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Logistics Netherlands B.V.	56552793	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Nederland B.V.	27136821	Breda	Nederländerna	100
Scania Production Meppel B.V.	05046846	Meppel	Nederländerna	100
Scania Production Zwolle B.V.	05020370	Zwolle	Nederländerna	100
Scania Real Estate The Netherlands B.V.	50687921	Breda	Nederländerna	100
Norsk Scania A/S	879 263 662	Oslo	Norge	100
Norsk Scania Eiendom A/S	996036545	Oslo	Norge	100
Scania del Perú S.A.	20101363008	Lima	Peru	100
Scania Polska S.A.	KRS0000091840	Nadarzyn	Polen	100
Scania Power Polska Sp. z o.o.	517301	Warszawa	Polen	100
Scania Production Slupsk S.A.	KRS0000083601	Slupsk	Polen	100
Scania Real Estate Polska Sp.z o.o.	435 941	Nadarzyn	Polen	100
Scania Investimentos Imobiliários S.A.	PT508948118	Vialonga	Portugal	100
Scania Portugal S.A.	PT502929995	Santa Iria de Azóia	Portugal	100
Scania Real Estate Romania S.R.L.	J23/2019/29.07.2011	Ciorogârla	Romania	100
Scania Romania S.R.L.	J23/588/27.04.2004	Ciorogârla	Romania	100
OOO Scania Peter	1027804908372	St. Petersburg	Ryssland	100
OOO Scania Service	1035006456044	Golitsino	Ryssland	100
OOO Scania-Rus	1025004070079	Golitsino	Ryssland	100
Garage Vetterli AG	CH-020.3.909.930-2	Seuzach	Schweiz	100
Scania Real Estate Schweiz AG	CH-020.3.035.714-4	Kloten	Schweiz	100
Scania Schweiz AG	CH-020.3.926.624-8	Kloten	Schweiz	100
Scania Real Estate d.o.o. Beograd	20659874	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.	1 124 773	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
Griffin Automotive Ltd.	27922106	Road Town	Storbritannien	100
Scania Great Britain Ltd.	831 017	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania Real Estate (UK) Ltd.	7648886	Milton Keynes	Storbritannien	100
Scania South Africa Pty Ltd.	1995/001275/07	Aeroton, Guateng	Sydafrika	100
Scania Incheon Ltd.	120111-0639065	Incheon	Sydkorea	100
Scania Korea Ltd.	120111-0122515	Seoul	Sydkorea	100
Scania Korea Seoul Ltd.	110111-5304681	Seoul	Sydkorea	100
Scania Yangsang Ltd.	234111-0084495	Yangsan	Sydkorea	100
Scania Tanzania Ltd.	39320	Dar es Salaam	Tanzania	100
Power Vehicle Co. Ltd.	01055547132895	Bangkok	Thailand	100
Scan Siam Service Co. Ltd.	0105545023525	Bangkok	Thailand	100
Scania Siam Co Ltd.	0105543060121	Bangkok	Thailand	100
Scania Thailand Co Ltd.	0105534098031	Bangkok	Thailand	100
Scania Czech Republic s.r.o.	CZ61251186	Prag	Tjeckien	100
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o.	24196746	Prag	Tjeckien	100
SCANIA Vertrieb und Service GmbH	HRB 20490	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücks- Verwaltungs- und Verwertungs-GmbH	HRB 2277	Koblenz	Tyskland	100
B. + V. Grundstücksverwertungs-GmbH & Co. KG	HRA 3377	Koblenz	Tyskland	100
Scania CV Deutschland Holding GmbH	HRB 6077	Koblenz	Tyskland	100
Scania Danmark GmbH	DE 15 295 18862	Flensburg	Tyskland	100
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH	HRB 532	Koblenz	Tyskland	100
Scania Flensburg GmbH	15 295 18587	Flensburg	Tyskland	100
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH	HRB 23796	Koblenz	Tyskland	100

## NOT 29 Aktier och andelar i dotterbolag, forts.

Företag	Org.nummer	Säte	Land	Ägarandel %
SCANIA Real Estate Deutschland Holding GmbH	HRB 23798	Koblenz	Tyskland	100
TOV Donbas-Scan-Service	34516735	Makijivka	Ukraina	100
TOV Kyiv-Scan	35706433	Kyiv	Ukraina	100
TOV Scania Ukraine	30 107 866	Kyiv	Ukraina	100
TOV Scania-Lviv	37497108	Lviv	Ukraina	100
Scania Hungaria Kft.	10 415 577	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Real Estate Hungaria Kft.	13-09-159119	Biatorbágy	Ungern	100
Scanexpo International S.A.	21.490591.0012	Montevideo	Uruguay	100
Scania Holding Inc.	4019619	Wilmington	USA	100
Scania USA Inc.	06-1288161	San Antonio/ TX	USA	100
Scania de Venezuela S.A.	J-30532829-3	Valencia	Venezuela	100
Scania Real Estate Österreich GmbH	FN95419y	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich GmbH	FN366024x	Brunn am Gebirge	Österrike	100
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 Finance Australia Pty Ltd.	609 637 596	Melbourne	Australien	100
Scania Finance Belgium N.V.	BE0413.545.048	Neder-Over-Heembeek	Belgien	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 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	Münsbach	Luxemburg	100
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd.	1011611-H	Shah Alam	Malaysia	100
Scania Finance Nederland B.V.	3446773	Breda	Nederländerna	100
Scania Insurance Nederland B.V.	1745773	Middelharnis	Nederländerna	100
Scania Services del Perú S.A.	20392923277	Lima	Peru	100
Scania Finance Polska Sp.z.o.o.	0000036594	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	Rumänien	100
Scania Regional Agent de Asigurare S.R.L.	J23/534/2011	Ciorogârla	Rumänien	100
Scania Rent Romania S.R.L.	J23/1669/2008	Ciorogârla	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	Slovakien	100
Scania Leasing d.o.o.	356417700	Ljubljana	Slovenien	100
Scania Commercial Vehicles Renting S.A.	A82853995	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Hispania EFC S.A.	A82853987	Madrid	Spanien	100
Scania Finance Great Britain Ltd.	2173954	London	Storbritannien	100
Scania Credit Solutions Pty Ltd.	2009/016998/07	Aeroton, Gauteng	Sydafrika	100
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd.	2000/025215/07	Aeroton, Guateng	Sydafrika	100
Scania Finance Korea Ltd.	195411-0007994	Kyungam	Sydkorea	100
Scania Credit Taiwan Ltd.	54330725	Taipeh	Taiwan	100
Scania Siam Leasing Co. Ltd.	0105550082925	Bangkok	Thailand	100
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o.	CZ25657496	Praha	Tjeckien	100
Scania Finance Deutschland GmbH	HRB 3917	Koblenz	Tyskland	100
Scania Versicherungsvermittlung GmbH	HRB 22831	Koblenz	Tyskland	100
TOV Scania Credit Ukraine	33052443	Kyiv	Ukraina	100
Scania Finance Magyarországi Zrt.	13-10-040959	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Lizing Kft.	13-09-107823	Biatorbágy	Ungern	100
Scania Leasing Österreich GmbH	FN246699v	Brunn am Gebirge	Österrike	100
Scania Österreich Holding GmbH	FN 316321 d	Brunn am Gebirge	Österrike	100

Vilande bolag är inte inkluderade.



# Moderbolaget Scania AB, räkningar

## Resultaträkning

Januari – december, MSEK	Not	2016	2015
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		–	–
<b>Årets resultat</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## Rapport över totalresultat

Januari – december, MSEK	2016	2015
Årets resultat	0	0
Övrigt totalresultat	–	–
<b>Årets totalresultat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Balansräkning

31 december, MSEK	Not	2016	2015
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Finansiella anläggningstillgångar</b>			
Aktier i dotterföretag	1	8 435	8 435
<b>Omsättningstillgångar</b>			
Fordran på dotterföretag	2	1 567	11 167
<b>Summa tillgångar</b>		<b>10 002</b>	<b>19 602</b>
<b>EGET KAPITAL</b>	3		
<b>Bundet eget kapital</b>			
Aktiekapital		2 000	2 000
Reservfond		1 120	1 120
Fritt eget kapital			
Balanserade vinstmedel		6 882	6 882
<b>Årets resultat</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Summa eget kapital</b>		<b>10 002</b>	<b>10 002</b>
Kortfristiga skulder			
Räntebärande skulder		0	9 600
<b>Summa eget kapital och skulder</b>		<b>10 002</b>	<b>19 602</b>

## Förändringar i eget kapital

Bundet kapital				
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	Totalt
<b>2016</b>				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	6 882	10 002
Årets totalresultat			0	0
<b>Utgående kapital per den 31 december 2016</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>6 882</b>	<b>10 002</b>

Bundet kapital				
	Aktie-kapital	Reserv-fond	Fritt eget kapital	Totalt
<b>2015</b>				
Ingående eget kapital	2 000	1 120	16 482	19 602
Årets totalresultat			0	0
Utdelning			–9 600	–9 600
<b>Utgående kapital per den 31 december 2015</b>	<b>2 000</b>	<b>1 120</b>	<b>6 882</b>	<b>10 002</b>

## Kassaflödesanalys

Januari – december, MSEK	Not	2016	2015
<b>Den löpande verksamheten</b>			
Resultat efter finansiella poster	4	0	0
Ikke kassaflödespåverkande poster		–	–
Betald skatt		–	–
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Kassaflöde från förändring av rörelsekapital</b>			
Fordran dotterföretag		–	–
<b>Summa förändring av rörelsekapital</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Kassaflöde från den löpande verksamheten</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Investeringsverksamheten</b>			
Aktieägartillskott lämnat		–	–
<b>Kassaflöde från investeringsverksamheten</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Summa kassaflöde före finansieringsverksamheten</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Finansieringsverksamheten</b>			
Förändring av skuldsättning från finansieringsaktiviteter		–	–
<b>Kassaflöde från finansieringsverksamheten</b>		<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Årets kassaflöde</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Likvida medel vid årets början		0	0
Likvida medel vid årets slut		0	0

# Moderbolaget Scania AB, Noter

Belopp i tabellerna redovisas i MSEK, där ej annat anges. En redogörelse för moderbolagets redovisningsprinciper återfinns i Scaniakoncernens not 1. Med hänsyn till att moderbolagets verksamhet uteslutande består av ägande av aktier i koncernföretag gäller, förutom nedanstående noter, i övrigt koncernens förvaltningsberättelse och noter i tillämpliga delar.

## NOT 1 Aktier i dotterbolag

Dotterföretag / org.nr / säte	Ägarandel, %	Antal aktier i tusental	Redovisat värde	
			2016	2015
Scania CV AB, 556084-0976, Södertälje	100,0	1 000	8 435	8 435
<b>Totalt</b>			<b>8 435</b>	<b>8 435</b>

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

## NOT 2 Fordran på dotterföretag

	2016	2015
Kortfristig, räntebärande fordran Scania CV AB	1 567	11 167
<b>Totalt</b>	<b>1 567</b>	<b>11 167</b>

Fordringarna är i SEK varför ingen valutarisk föreligger.

## NOT 3 Eget kapital

För förändringar i eget kapital hänvisas till eget kapitalrapporten.

**Eget kapital** ska enligt svensk lag fördelas mellan icke utdelningsbara (bundna) respektive utdelningsbara (fria) medel.

**Bundet eget kapital** består av aktiekapital samt reservfond. Scania AB har 400 000 000 utelöpande A-aktier med en rösträtt per aktie och 400 000 000 utelöpande B-aktier med en tiondels rösträtt per aktie. A- och B-aktier medför samma rätt till andel i bolagets tillgångar och vinst. Kvotvärde för både A- och B-aktierna är SEK 2,50 per aktie. Samtliga aktier är fullt betalda och inga aktier är reserverade för överlåtelse. Inga aktier innehas av bolaget självt eller dess dotterföretag.

## NOT 4 Kassaflödesanalys

Erhållen ränta var MSEK 0 (0).

## NOT 5 Ansvarsförbindelser

	2016	2015
Borgensförbindelser till förmån för upplåning i Scania CV AB	44 269	34 754
<b>Totalt</b>	<b>44 269</b>	<b>34 754</b>

## 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 30 (15) avseende moderbolaget.

## NOT 7 Transaktioner med närstående

Scania AB är ett dotterföretag till Volkswagen Truck & Bus GmbH med org.nr 004611-7644 och MAN SE RE SHB RE NTGS med org.nr 004588-3212.

Koncernredovisning för det utländska moderbolaget finns tillgängligt på webbplats [www.volkswagen.com](http://www.volkswagen.com).

Transaktioner med närstående bestod av utdelning till Volkswagen Truck & Bus GMBH och MAN SE. Beslutad utdelning 2016 uppgick till MSEK 0 (8 319) för Volkswagen Truck & Bus och till MSEK 0 (1 281) för MAN SE.

# Förslag till vinstdisposition

Styrelsen har beslutat att föreslå att någon utdelning inte ska lämnas för räkenskapsåret 2016. Utdelningspolicyn att utdelning ska göras med ungefär 50 % av årets resultat kvarstår dock, varför framtida utdelningar kan bestå av ackumulerat resultat för flera år.

Belopp i MSEK	
Balanserade vinstmedel	6 882
Årets resultat	0
Övrigt totalresultat	–
Summa	6 882

Disponeras enligt följande:

Till aktieägarna utdelas SEK - per aktie	–
Till nästa år balanseras	6 882
Summa	6 882

Efter genomförande av föreslagen vinstdisposition får moderbolaget, Scania AB, följande egna kapital:

Belopp i MSEK	
Aktiekapital	2 000
Reservfond	1 120
Balanserad vinst	6 882
Summa	10 002

Undertecknade försäkrar att koncern- och årsredovisningen har upprättats i enlighet med internationella redovisningsstandards 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 16 mars 2017. Koncernens resultat- och balansräkning och moderbolagets resultat- och balansräkning blir föremål för fastställelse på årsstämman den 4 maj 2017.

Södertälje den 16 mars 2017

Andreas Renschler  
Styrelsens ordförande

Helmut Aurenz  
Styrelseledamot

Annika Falkengren  
Styrelseledamot

Matthias Gründler  
Styrelseledamot

Markus S. Piëch  
Styrelseledamot

Christian Porsche  
Styrelseledamot

Peter Wallenberg Jr  
Styrelseledamot

Johan Järvklo  
Styrelseledamot  
Arbetstagarrepresentant

Lisa Lorentzon  
Styrelseledamot  
Arbetstagarrepresentant

Henrik Henriksson  
Styrelseledamot  
VD och koncernchef

Vår revisionsberättelse har lämnats den 20 mars 2017

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 2016. Bolagets årsredovisning och koncernredovisning ingår på sidorna 42–118 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 2016 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 2016 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 revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

### Vår revisionsansats

#### Revisionens inriktning och omfattning

Vi utformade vår revision genom att fastställa väsentlighetnivå 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.

I moderbolaget, Scania AB bedrivs inte någon operativ verksamhet. De operativa bolagen i koncernen kan delas in i tillverkande enheter, försäljningsenheter, finansbolag och koncerninterna stödfunktioner. Tillverkning och utveckling sker huvudsakligen i ett fåtal bolag. Det största enskilda bolaget är Scania CV AB där en stor del av koncernens forskning och utveckling bedrivs och det bolaget revideras av koncernteamet. 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 (se tabellen nedan). 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.

# Revisionsberättelse, forts.

Särskilt betydelsefullt område	Hur vår revision beaktade det särskilt betydelsefulla området
<p><b>Avsättning för åtaganden rörande otillbörligt prissamarbete baserat på utredning av EU-kommissionen</b></p> <p>Som framgår av beskrivningen i not 2 och not 16 i årsredovisningen är Scania-koncernen involverad i en utredning av EU-kommissionen rörande otillbörligt prissamarbete. Kommissionens utredning har pågått under flera år. Under 2016 har en avsättning om SEK 3,8 miljarder redovisats för risken för framtida böter. Själva utredningen och ärendet i sig är komplext och värderingen av åtagandet påverkas starkt av ledningens bedömningar av utfall av slutliga beslut.</p>	<p>Scanias 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.</p> <p>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.</p> <p>Vi har i revisionen begärt och erhållit uttalanden från Scanias externa juridiska ombud kring utvecklingen av utredningen av EU-kommissionen. Uttalanden har erhållits för varje kvartal. Utöver uttalanden från Scanias 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.</p> <p>Som framgår av årsredovisningen har Scania redovisat ett betydande belopp som avsättning under 2016. I samband med avsättningen har vi bedömt riktigheten i de antaganden som beräkningen av avsättningen baseras på. Det har vi gjort genom att stämma av antaganden mot externa eller interna källor.</p> <p>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.</p>
<p><b>Redovisning av intäkter för fordon som levererats med restvärdeåtaganden och periodisering av intäkter för servicetjänster</b></p> <p>I not 1 till årsredovisningen framgår Scanias 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.</p> <p>För service- och reparationskontrakt sker intäktsredovisning i takt med att kostnaderna för att fullgöra åtagandena inträffar.</p> <p>I båda dessa fall föreligger risk för att intäkter periodiseras fel över respektive kontraktperiod.</p>	<p>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:</p> <p>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.</p> <p>Från denna granskning har inget väsentligt framkommit som föranlett rapportering till revisionsutskottet.</p>

## **Annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen**

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och koncernredovisningen och återfinns på sidorna 1–41 och 123–137. Det är styrelsen och den 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 den verkställande direktörens ansvar**

Det är styrelsen och verkställande direktören som har ansvaret för att årsredovisningen och koncernredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och, vad gäller koncernredovisningen, enligt IFRS så som de antagits av EU. Styrelsen och verkställande direktören ansvarar även för den interna kontroll som de bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning och koncernredovisning som inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Vid upprättandet av årsredovisningen och koncernredovisningen ansvarar styrelsen och verkställande direktören för bedömningen av bolagets förmåga att fortsätta verksamheten. De upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om styrelsen och verkställande direktören avser att likvidera bolaget, upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra något av detta.

Styrelsens revisionsutskott ska, utan att det påverkar styrelsens ansvar och uppgifter i övrigt, bland annat övervaka bolagets finansiella rapportering.

## **Revisorns ansvar**

Våra mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om 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 revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen och koncernredovisningen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av årsredovisningen och koncernredovisningen finns på Revisorsnämndens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/rn/showdocument/documents/rev\\_dok/](http://www.revisorsinspektionen.se/rn/showdocument/documents/rev_dok/)

revisors\_ansvar.pdf. 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 2016 samt av förslaget till dispositioner beträffande bolagets vinst eller förlust.

Vi tillstyrker att bolagsstämman disponerar vinsten enligt förslaget i förvaltningsberättelsen och beviljar styrelsens ledamöter och verkställande direktören ansvarsfrihet för räkenskapsåret.

### **Grund för uttalanden**

Vi har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Vårt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet Revisorns ansvar. Vi är oberoende i förhållande till moderbolaget och koncernen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort vårt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

Vi anser att de revisionsbevis vi har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för våra uttalanden.

## **Styrelsens och den 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.

## Revisionsberättelse, forts.

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 skaffa revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot eller verkställande direktören i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget
- på något annat sätt handlat i strid med aktiebolagslagen, årsredovisningslagen eller bolagsordningen.

Vårt mål beträffande revisionen av förslaget till dispositioner av bolagets vinst eller förlust, och därmed vårt uttalande om detta, är att med rimlig grad av säkerhet bedöma om förslaget är förenligt med aktiebolagslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot bolaget, eller att ett förslag till dispositioner av bolagets vinst eller förlust inte är förenligt med aktiebolagslagen.

En ytterligare beskrivning av vårt ansvar för revisionen av förvaltningen finns på Revisorsnämndens webbplats: [www.revisorsinspektionen.se/rn/showdocument/documents/rev\\_dok/revisors\\_ansvar.pdf](http://www.revisorsinspektionen.se/rn/showdocument/documents/rev_dok/revisors_ansvar.pdf). Denna beskrivning är en del av revisionsberättelsen.

Göteborg den 20 Mars 2017

PricewaterhouseCoopers AB

Bo Karlsson  
Auktoriserad revisor  
Huvudansvarig revisor

Björn Irle  
Auktoriserad revisor



# Nyckeltal

Scania presenterar vissa finansiella mått för att förklara relevanta trender och koncernens prestation, vilka inte definieras enligt IFRS. Eftersom inte alla företag beräknar finansiella mått på samma sätt, är dessa inte alltid jämförbara med mått som används av andra företag. Dessa finansiella mått ska därför inte ses som en ersättning för mått som definieras enligt IFRS. Nedanstående är finansiella mått som Scania använder som inte definieras enligt IFRS, om inget annat framgår.

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Scania-koncernen</b>										
Rörelsemarginal, %	6,1	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4
- exkl. jämförelsestörande poster, % <sup>2)</sup>	9,8	10,2	9,5	9,7	10,4	14,1	16,3	4,0	14,1	14,4
Soliditet, %	26,0	26,8	31,4	31,2	30,6	31,1	30,2	23,7	19,9	27,1
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK <sup>1)</sup>	49 788	42 183	35 780	34 696	31 591	28 213	24 606	39 767	50 112	31 534
Nettoskuldssättningsgrad <sup>1)</sup>	1,18	1,11	0,86	0,93	0,90	0,82	0,82	1,71	2,28	1,27
<b>Fordon och tjänster</b>										
Rörelsemarginal, %	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8
- exkl. jämförelsestörande poster, % <sup>2)</sup>	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8
Kapitalomsättningshastighet, gånger	2,31	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35	1,77	3,01	2,82
- exkl. jämförelsestörande poster, % <sup>2)</sup>	2,21	1,99	2,18	2,15	2,02	2,47	2,35	1,77	3,01	2,82
Avkastning på sysselsatt kapital, %	14,0	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1	9,2	42,8	40,5
- exkl. jämförelsestörande poster, % <sup>2)</sup>	21,5	19,3	19,9	20,9	21,4	35,9	39,1	9,2	42,8	40,5
Avkastning på operativt kapital, %	15,7	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7	9,0	47,1	51,2
- exkl. jämförelsestörande poster, % <sup>2)</sup>	25,4	25,6	24,5	26,0	27,1	44,3	48,7	9,0	47,1	51,2
Nettoskuldsättning, exkl avsättning för pension, MSEK <sup>1)</sup>	-10 954	-7 579	-12 139	-8 019	-8 026	-8 834	-6 575	4 038	8 364	-1 902
Nettoskuldssättningsgrad <sup>1)</sup>	-0,31	-0,24	-0,35	-0,25	-0,27	-0,29	-0,25	0,21	0,49	-0,09
<b>Financial Services</b>										
Rörelsemarginal, %	1,6	1,9	1,9	1,5	1,4	1,3	0,5	-0,4	1,0	1,5
Soliditet, %	9,0	9,8	11,5	10,4	10,3	10,3	11,1	10,4	9,6	10,1

1) Nettoskuld (+) och nettokassa (-).

2) Justerat för avsättningen om MSEK 3 800 2016 avseende EU utredning, se not 2.

# Nyckeltal, forts.

## Scania Koncernen

Nettoskudsättning, exkl avsättning för pensioner	2016	2015
<b>TILLGÅNGAR</b>		
Kortfristiga placeringar	1 122	213
Likvida medel	7 634	12 295
Derivat, långfristiga	374	595
Derivat, kortfristiga	291	554
	9 421	13 657
<b>SKULDER</b>		
Långfristiga räntebärande skulder	27 298	26 206
Kortfristiga räntebärande skulder	30 713	28 736
Derivat, långfristiga	778	508
Derivat, kortfristiga	420	390
	59 209	55 840
<b>Nettoskudsättning</b>	<b>49 788</b>	<b>42 183</b>

## Fordon och Tjänster

Nettoskudsättning, exkl avsättning för pensioner	2016	2015
<b>TILLGÅNGAR</b>		
Kortfristiga placeringar	5 294	5 694
Likvida medel	6 193	11 362
Derivat, långfristiga	374	595
Derivat, kortfristiga	291	554
	12 152	18 205
<b>SKULDER</b>		
Räntebärande skulder, långfristiga och kortfristiga	0	9 728
Derivat, långfristiga	778	508
Derivat, kortfristiga	420	390
	1 198	10 626
<b>Nettoskudsättning</b>	<b>-10 954</b>	<b>-7 579</b>

Sysselsatt kapital <sup>2)</sup>	2016	2015
Totala tillgångar	92 659	86 198
Övriga långfristiga avsättningar + Kortfristiga avsättningar <sup>2)</sup>	5 311	5 089
Övriga skulder	40 671	33 957
Netto derivat	-263	-534
<b>Sysselsatt kapital</b>	<b>46 940</b>	<b>47 686</b>

Operativt kapital <sup>2)</sup>	2016	2015
Totala tillgångar	92 659	86 198
Likvida medel	10 794	14 039
Rörelsens skulder		
Övriga långfristiga avsättningar+ kortfristiga avsättningar <sup>2)</sup>	5 311	5 089
Övriga skulder	40 671	33 957
Netto derivat	-263	-534
<b>Operativt kapital <sup>2)</sup></b>	<b>36 146</b>	<b>33 647</b>

Avkastning på sysselsatt kapital <sup>2)</sup>	2016	2015
Rörelseresultat <sup>2)</sup>	9 169	8 601
Finansiella intäkter	922	611
Sysselsatt kapital <sup>2)</sup>	46 940	47 686
<b>Avkastning på sysselsatt kapital <sup>2)</sup></b>	<b>21,5</b>	<b>19,3</b>

Kapitalomsättningshastighet	2016	2015
Nettoomsättning	103 927	94 897
Sysselsatt kapital <sup>1)</sup>	46 940	47 686
<b>Kapitalomsättningshastighet</b>	<b>2,21</b>	<b>1,99</b>

Avkastning på operativt kapital	2016	2015
Rörelseresultat <sup>2)</sup>	9 169	8 601
Operativt kapital <sup>2)</sup>	36 146	33 647
<b>Avkastning på operativt kapital <sup>2)</sup></b>	<b>25,4</b>	<b>25,6</b>

## Financial Services

Rörelsemarginal	2016	2015
Rörelseresultat	1 015	1 040
Genomsnittlig portfölj	62 211	56 021
<b>Rörelsemarginal</b>	<b>1,6%</b>	<b>1,9%</b>

Soliditet %	2016	2015
Eget kapital	6 453	5 802
Tillgångar	71 589	59 122
<b>Soliditet %</b>	<b>9,0%</b>	<b>9,8%</b>

# 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.

## Nettoskuldsättningsgrad

Nettoskuldsättning, nettokassa i relation till totalt eget kapital.

## Sysselsatt kapital

Totala tillgångar med avdrag för rörelsens skulder. <sup>1)</sup>

## Operativt kapital

Totala tillgångar med avdrag för likvida medel och rörelsens skulder. <sup>1)</sup>

## Kapitalomsättningshastighet

Nettoomsättning i relation till sysselsatt kapital. <sup>1)</sup>

## Avkastning på sysselsatt kapital

Rörelseresultat ökat med finansiella intäkter i procent av sysselsatt kapital. <sup>1)</sup>

## Avkastning på operativt kapital

Rörelseresultat i procent av operativt kapital. <sup>1)</sup>

## Rörelsemarginal, Financial Services

Rörelseresultat i procent av genomsnittlig portfölj.

<sup>1)</sup> Kapitalet (sysselsatt kapital och operativt kapital) ingår med ett genomsnitt av de senaste tretton månaderna.

## Geografiska områden

**Europa:** Albanien, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Makedonien, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Serbien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern, Österrike.

**Eurasien:** Armenien, Azerbajdzjan, Georgien, Kazakstan, Ryssland, Ukraina, Vitryssland.

**Asien:** Bahrain, Bangladesh, Brunei, Bhutan, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Indien, Indonesien, Iran, Irak, Israel, Japan, Jordanien, Kina, Libanon, Malaysia, Mongoliet, Myanmar, Oman, Qatar, Pakistan, Saudiarabien, Singapore, Sri Lanka, Sydkorea, Syrien, Taiwan, Thailand, Turkiet, Vietnam.

**Amerika:** Argentina, Barbados, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominikanska republiken, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Kuba, Mexico, Nederländska Antillerna, 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	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Leveransvärde per marknadsområde</b>										
Europa	73 363	65 100	53 211	46 712	43 490	47 747	41 533	37 988	60 360	59 553
Eurasien	3 291	2 623	5 319	6 047	5 966	6 084	2 413	1 449	5 267	5 126
Amerika <sup>1)</sup>	10 746	11 799	17 648	23 552	18 391	20 912	21 725	11 812	12 822	10 573
Asien	13 187	13 044	12 155	7 758	7 853	10 182	9 035	6 097	6 665	5 699
Afrika och Oceanien	8 358	7 991	6 952	5 925	5 796	5 360	5 403	5 243	4 364	4 511
Justering för hyresintäkter <sup>2)</sup>	-5 018	-5 660	-3 234	-3 146	-1 894	-2 599	-1 941	-515	-501	-976
<b>Totalt</b>	<b>103 927</b>	<b>94 897</b>	<b>92 051</b>	<b>86 847</b>	<b>79 603</b>	<b>87 686</b>	<b>78 168</b>	<b>62 074</b>	<b>88 977</b>	<b>84 486</b>
<b>Rörelseresultat</b>										
Fordon och tjänster	5 369	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575	2 648	12 098	11 632
– justerat för jämförelsstörande poster <sup>5)</sup>	9 169	8 601	7 705	7 736	7 694	11 881	12 575	2 648	12 098	11 632
Financial Services	1 015	1 040	1 016	719	606	517	171	-175	414	532
<b>Totalt</b>	<b>6 384</b>	<b>9 641</b>	<b>8 721</b>	<b>8 455</b>	<b>8 300</b>	<b>12 398</b>	<b>12 746</b>	<b>2 473</b>	<b>12 512</b>	<b>12 164</b>
<b>Rörelsemarginal, %</b>										
Fordon och tjänster	5,2	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8
– justerat för jämförelsestörande poster <sup>5)</sup>	8,8	9,1	8,4	8,9	9,7	13,5	16,1	4,3	13,6	13,8
<b>Totalt 3)</b>	<b>6,1</b>	<b>10,2</b>	<b>9,5</b>	<b>9,7</b>	<b>10,4</b>	<b>14,1</b>	<b>16,3</b>	<b>4,0</b>	<b>14,1</b>	<b>14,4</b>
Finansnetto	-421	-532	-399	-47	-19	214	-213	-871	-534	-258
Årets resultat	3 243	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103	1 129	8 890	8 554
– justerat för jämförelsstörande poster <sup>5)</sup>	7 043	6 753	6 009	6 194	6 640	9 422	9 103	1 129	8 890	8 554
<b>Specifikation av forsknings- och utvecklingskostnader</b>										
Utgifter	-7 199	-7 043	-6 401	-5 854	-5 312	-4 658	-3 688	-3 234	-3 955	-3 214
Aktivering	1 682	1 863	1 454	1 123	860	387	351	282	202	289
Avskrivning	-387	-393	-357	-293	-229	-169	-168	-264	-475	-418
<b>Forsknings- och utvecklingskostnader</b>	<b>-5 904</b>	<b>-5 573</b>	<b>-5 304</b>	<b>-5 024</b>	<b>-4 681</b>	<b>-4 440</b>	<b>-3 505</b>	<b>-3 216</b>	<b>-4 228</b>	<b>-3 343</b>
Nettoinvesteringar genom förvärv/ avyttringar av verksamheter	0	125	154	26	-25	-44	56	118	-61	268
Nettoinvesteringar i anläggningstillgångar	7 864	7 612	5 561	5 294	4 480	3 776	2 753	3 031	5 447	4 277
Portfölj Financial Services verksamhet	67 935	56 486	55 556	48 863	45 038	42 235	36 137	40 404	47 220	38 314
Kassaflöde, Fordon och tjänster	3 427	4 376	4 690	3 231	3 025	6 970	11 880	5 512	1 774	8 229
Lageromsättningshastighet, gånger <sup>4)</sup>	5,4	5,3	5,4	5,8	5,4	6,1	6,4	4,5	6,5	7,5

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 konkurrensmål, se not 2.

	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Antal producerade fordon</b>										
Lastbilar	75 452	72 382	75 287	75 957	60 647	75 349	60 963	29 573	72 656	71 017
Bussar	8 488	6 964	6 921	6 897	6 283	8 708	6 700	6 236	7 709	7 314
<b>Totalt</b>	<b>83 940</b>	<b>79 346</b>	<b>82 208</b>	<b>82 854</b>	<b>66 930</b>	<b>84 057</b>	<b>67 663</b>	<b>35 809</b>	<b>80 365</b>	<b>78 331</b>
<b>Antal levererade lastbilar per marknadsområde</b>										
Europa	49 102	43 082	34 008	32 625	27 720	31 443	23 315	18 824	41 184	44 433
Eurasien	3 233	2 583	5 964	6 260	6 798	7 445	2 369	1 084	5 455	5 765
Amerika <sup>6)</sup>	7 022	8 118	16 150	23 756	15 391	17 632	18 056	9 566	10 775	9 790
Asien	9 287	11 514	12 889	7 400	8 089	12 485	10 179	4 843	6 721	6 061
Afrika och Oceanien	4 449	4 465	4 004	3 570	3 053	3 115	2 918	2 490	2 381	2 605
<b>Totalt</b>	<b>73 093</b>	<b>69 762</b>	<b>73 015</b>	<b>73 611</b>	<b>61 051</b>	<b>72 120</b>	<b>56 837</b>	<b>36 807</b>	<b>66 516</b>	<b>68 654</b>
<b>Antal levererade bussar per marknadsområde</b>										
Europa	2 094	1 917	1 361	1 000	1 312	1 916	1 760	1 954	2 412	2 212
Eurasien	62	94	105	850	198	84	82	130	194	235
Amerika <sup>6)</sup>	2 350	2 123	2 542	2 778	2 738	3 272	2 104	1 421	2 009	2 344
Asien	2 568	1 806	1 620	1 388	1 304	2 065	2 120	1 876	1 721	1 495
Afrika och Oceanien	1 179	859	1 139	837	798	651	809	1 255	941	938
<b>Totalt</b>	<b>8 253</b>	<b>6 799</b>	<b>6 767</b>	<b>6 853</b>	<b>6 350</b>	<b>7 988</b>	<b>6 875</b>	<b>6 636</b>	<b>7 277</b>	<b>7 224</b>
<b>Totalt antal levererade fordon</b>	<b>81 346</b>	<b>76 561</b>	<b>79 782</b>	<b>80 464</b>	<b>67 401</b>	<b>80 108</b>	<b>63 712</b>	<b>43 443</b>	<b>73 793</b>	<b>75 878</b>
<b>Antal levererade industri- och marinmotorer per marknadsområde</b>										
Europa	3 272	2 664	2 823	2 719	3 664	3 450	2 634	1 834	3 019	3 538
Amerika	1 727	3 180	3 176	2 925	2 582	2 809	3 281	1 775	2 798	2 537
Övriga marknader	2 801	2 641	2 288	1 139	817	701	611	626	854	1 153
<b>Totalt</b>	<b>7 800</b>	<b>8 485</b>	<b>8 287</b>	<b>6 783</b>	<b>7 063</b>	<b>6 960</b>	<b>6 526</b>	<b>4 235</b>	<b>6 671</b>	<b>7 228</b>
<b>Totalmarknad tunga lastbilar och bussar, antal</b>										
Europa (EU28) <sup>7)</sup>										
Lastbilar	302 527	265 769	223 187	237 325	221 188	241 200	178 100	161 100	316 000	326 200
Bussar	29 141	27 928	24 815	22 962	21 813	25 200	25 400	26 500	28 700	28 100
<b>Antal anställda per 31 december <sup>8)</sup></b>										
Produktion och centrala staber	21 736	20 453	19 304	19 069	17 663	17 489	17 006	14 672	16 264	17 291
Forskning och utveckling	3 900	3 801	3 671	3 596	3 509	3 327	2 930	2 642	2 922	2 528
Försäljnings- och servicebolag	19 718	19 331	18 395	17 549	16 734	16 038	14 987	14 475	15 079	14 797
Summa Fordon och tjänster	45 354	43 585	41 370	40 214	37 906	36 854	34 923	31 789	34 265	34 616
Financial Services	889	824	759	739	691	642	591	541	512	480
<b>Totalt</b>	<b>46 243</b>	<b>44 409</b>	<b>42 129</b>	<b>40 953</b>	<b>38 597</b>	<b>37 496</b>	<b>35 514</b>	<b>32 330</b>	<b>34 777</b>	<b>35 096</b>

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.



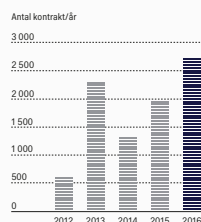
# HÅLLBARHETSNYCKELTAL

För att stötta och ständigt förbättra vårt hållbarhetsarbete har vi skapat 16 nyckeltal (KPI:er) för att underlätta kartläggning och uppföljning.

## Hållbara transporter

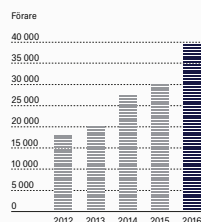
### Energieffektivitet

Energieffektivitet är centralt för Scania. Bränsleförbrukning är en central beslutsfaktor 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 underhållsavtal med flexibla planer. Läs mer om våra tjänster på sid 18-19.



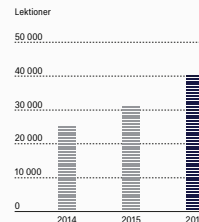
#### Ecolution by Scania

Under 2016 ökade Scania antalet sålda kontrakt med 37 procent jämfört med 2015 och hjälpte våra kunder att spara 12 procent i genomsnitt på bränsle och koldioxidutsläpp.



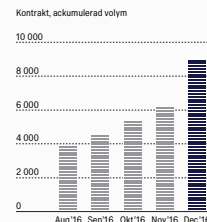
#### Förartutbildning

Under 2016 fortsatte antalet utbildade förare att växa med runt 30 procent.



#### Förarcoachning

Under 2016 fortsatte antalet coachade förare att växa med runt 30 procent.

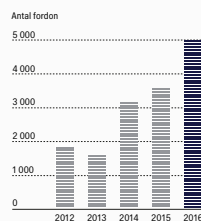


#### Scania maintenance with Flexible Plans

Sedan lanseringen av Scania Maintenance with flexible plans i början på maj har 8 968 kontrakt sålts.

### Alternativa bränslen och elektrifiering

Med målet att fasa ut fossila bränslen kan alternativa bränslen spela en mycket större roll än vad de gör idag. Tekniken är redan här och det finns ingen anledning att vänta. Scania har erbjudit lösningar för kommersiellt tillgängliga biobränslen i mer än 20 år och vi är stolta över att ha marknadens bredaste utbud av fordon för alternativa bränslen.

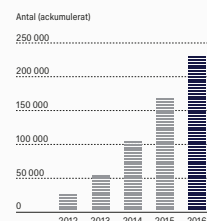


#### Alternativa bränslen och elektrifiering¹

Scania fortsatte att öka försäljningen av fordon med alternativa bränslen och hybrider under 2016.

### Smarta och säkra transporter

Digitalisering är nyckeln för att uppnå effektiva, smarta och säkra transporter för städer, branscher 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 uppkopplade fordon

Leveranserna av uppkopplade fordon fortsätter att växa starkt. I slutet av 2016 var det totala antalet uppe i 230 470 fordon.

#### Fotnoter:

1. Försäljning av alternativa bränslen och elektrifiering. Försäljning av produkter med gas, etanol (ED95), FAME prep och hybrider för buss, lastbilar och motorer.
2. CO<sub>2</sub> utsläpp från våra egna transporter. Totala utsläpp av CO<sub>2</sub> ekvivalenter i ton från Scantias egna transporter / producerade enheter. Inkluderade transportslag är: transporter av produktionsmaterial till våra anläggningar, transporter av fordon till våra kunder och transporter av reservdelar till våra service verkstäder.
3. Energianvändning: Energianvändning från våra industriella anläggningar / antalet producerade enheter. Täcker användandet av energi på alla Scania anläggningar, även hyrda faciliteter inom P&L förutom RPC. Inkluderar även bränsle använt för motor tester.

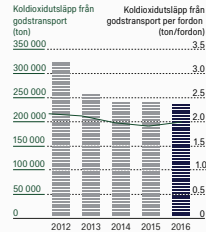
4. Avfall: Summan avfall till energiåtervinning och avfall för deponering / producerade antal fordon.
5. Fossilfri elektricitet: Andel GWh för Scantias industriella användning i SEU och SLA utan Commercial Operations och utan Indien.
6. Könneutrala möjligheter: Antal kvinnliga chefer/antalet anställda kvinnor och antalet manliga chefer/antalet anställda män
7. Mångfald och inkludering index: KPI:et är ett viktigt resultat av tre frågor från Scantias årliga undersökning. Frågorna rör de anställdas uppfattning om mångfald och inkludering på deras arbetsplats. Resultatet kommer endast från Svenska medarbetare.

## Ansvarsfullt företagande

### Resurs- och energieffektiv verksamhet

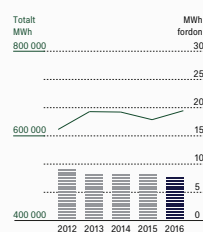
Resurs- och energieffektivitet är djupt rotat i Scantias företagskultur. Kärnvärdet eliminering av slöseri är ledstjärnan när vi kontinuerligt förbättrar våra processer för att minska våra koldioxidutsläpp, vår energiförbrukning, resursförbrukning och mängden inköpt fossil elektricitet.

Nyckeltalen är rapporterade i relation till antalet producerade fordon.



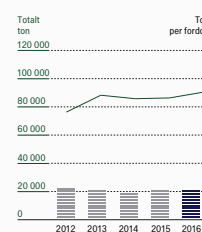
#### Koldioxidutsläpp från våra egna transporter<sup>2</sup>

Utsläppen per producerat fordon har under 2016 reducerats ned till 2,38 ton.



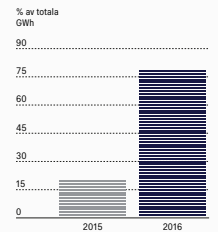
#### Energianvändning<sup>3</sup>

Energianvändningen per producerat fordon har minskat tack vare högre volymer och ett aktivt arbete med att reducera slöseri och uppgår till 7,9 MWh/for-don.



#### Avfall<sup>4</sup>

Andelen avfall per producerat fordon har reducerats med 5,3 procent sen 2012.



#### Fossilfri elektricitet<sup>5</sup>

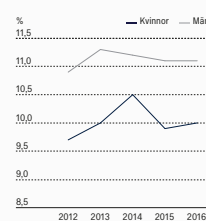
Under 2016 fortsatte Scania att öka inköpen av fossilfri elektricitet. Mer än 79 procent kommer nu från fossilfria källor.

### 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.

**76%** Mångfald och inkludering index<sup>7</sup>

2016 är första året vi rapporterar denna KPI.



#### Könsneutrala möjligheter<sup>8</sup>

Under 2016 uppgick skillnaden mellan män och kvinnor till ungefär 1 procent.

### Anti-korruption

Scania har nolltolerans mot korruption och eftersträvar den högsta etiska standarden oavsett var i världen vi har verksamhet. Online-utbildningen "Doing things right" ger våra anställda den kunskap och det stöd de behöver för att kunna agera enligt Scantias standarder.

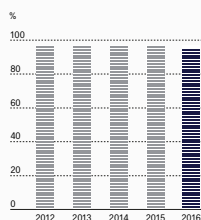
**41,6%**

#### Utbildning, anti-korruption

Sedan starten i slutet av 2015 har kursen haft 16 786 deltagare vilket motsvarar 41,6 procent av våra anställda.

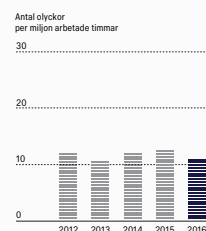
### Hälsa och säkerhet

Scania arbetar hårt med att förbättra säkerheten och miljön på arbetsplatsen för att alla anställda ska må bra och känna sig trygga.



#### Frisknärvaro

Den globala frisknärvaron sjönk något under 2016 men håller sig stabil på runt 96 procent.



#### Olyckor med sjukfrånvaro

Olyckor med efterföljande sjukfrånvaro fortsatte att sjunka under 2016.

### 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.

**66%**

#### Kollektivavtal

66 procent av våra anställda globalt täcks av kollektivavtal.

# GRI-INDEX

Global Reporting Initiative (GRI) är en oberoende, nätverksbaserad organisation som har utvecklat världens mest använda ramverk för hållbarhetsredovisning. Det frivilliga regelverket fastställer principer och indikatorer för att mäta och rapportera ekonomiska, miljömässiga och sociala resultat.

Scanias mål är att ge våra intressenter regelbunden och aktuell information om vårt hållbarhetsarbete. Vi strävar efter transparent hållbarhetsrapportering. Scanias års- och hållbarhetsredovisning 2016 har upprättats i enlighet med GRI G4-riktlinjerna. Genom att ta med Standardupplysningar strävar vi efter att uppfylla "In accordance – Core"-kriterierna. Använd index nedan för att ta reda på var du kan hitta information om gällande GRI-indikatorer.

På Scanias webbplats om hållbarhet finns ett mer omfattande GRI-index, inklusive hänvisningar till Scanias mest väsentliga områden och FN:s Global Compact-principer.

## IR: Scania 2016, års- och hållbarhetsredovisning.

### Standardupplysningar

Indikatorer	Informationskrav	Informationens placering
<b>Strategi och analys</b>		
G4-1	Uttalande från organisationens högsta beslutsfattare.	IR 6-7
G4-2	Beskrivning av huvudsaklig påverkan, risker och möjligheter.	IR 8-9, 10-11, 43-47

### Organisationsprofil

G4-3	Organisationens namn.	Scania AB
G4-4	Viktigaste varumärkena, produkterna och tjänsterna.	IR 2-3, 18-19
G4-5	Placering av organisationens huvudkontor.	Södertälje
G4-6	Länder där organisationen har verksamhet.	IR 2-3, 112-114
G4-7	Ägarstruktur och företagsform.	IR 38-39
G4-8	Marknader som organisationen är verksam på.	IR 2-3, 78
G4-9	Organisationens storlek.	IR 126-127
G4-10	Antal medarbetare.	IR 1, 98-99
G4-11	Procentandel av totala antalet medarbetare som omfattas av kollektivavtal.	IR 129
G4-12	Beskriv organisationens leverantörskedja.	IR 26-29 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-13	Betydande förändringar av organisationens storlek, struktur, ägandeförhållanden eller leverantörskedja.	IR 42-43
G4-14	Beskrivning av hur organisationen tillämpar försiktighetsprincipen.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-15	Anslutning till externt utvecklade ekonomiska, miljömässiga och sociala deklARATIONER eller principer.	IR 1, 6, 24-25, 26, 28
G4-16	Medlemskap i lobbyorganisationer.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

### Identifierade viktiga aspekter och gränser

G4-17	Enheter som ingår i organisationens koncernredovisning.	IR 112-114
G4-18	Process för att definiera rapportens innehåll och aspektgränser.	IR 12 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-19	Viktiga aspekter som identifierats i processen för att definiera rapportens innehåll.	IR 12 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-20	Aspektgränsen inom organisationen.	Ej relevant
G4-21	Aspektgränsen utanför organisationen.	Ej relevant
G4-22	Effekten av eventuella omräkningar av informationen i tidigare rapporter, och skälen för sådana omräkningar.	Ej relevant
G4-23	Betydande ändringar från tidigare rapporteringsperioder i omfattning och aspektgränser.	Ej relevant

### Intressentengagemang

G4-24	Intressentgrupper engagerade av organisationen.	IR 15 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-25	Princip för identifiering och urval av intressenter som man vill engagera.	IR 15 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-26	Tillvägagångssätt vid intressentengagemang.	IR 15 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-27	Viktiga områden och frågor som har lyfts via kommunikation med intressenter.	IR 8-9, 10-11, 12 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

### Redovisningsprofil

G4-28	Redovisningsperiod för den redovisade informationen.	1/1 till 31/12 2016
G4-29	Datum för publiceringen av den senaste redovisningen.	Mars 2016
G4-30	Redovisningscykel.	Årlig redovisningscykel
G4-31	Kontaktperson för frågor angående redovisningen.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-32	"in accordance"-alternativet och GRI-innehållsförteckning.	In accordance-Core IR 130
G4-33	Policy och praxis när det gäller att söka externt bestyrkande av rapporten.	Reviderad förvaltningsberättelse

### Styrning

G4-34	Organisationens bolagsstyrning.	IR 38-41
-------	---------------------------------	----------

**Etik och integritet**

G4-56	Organisationens värderingar, principer, standarder och beteendenormer.	IR 4-5, 24-25, 26-29 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-57	Mekanismer för att söka råd i etiska och juridiska frågor, och i frågor relaterade till organisationens integritet.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-58	Mekanismer för rapportering av oetiskt eller olagligt beteende, och frågor relaterade till organisationens integritet.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index/">www.scania.com/group/en/gri-index/</a>

*Kategori: Ekonomi***ASPEKT: EKONOMISKT RESULTAT**

G4-DMA	Ekonomiskt resultat.	IR 38-41, 66-73
G4-EC1	Direkt genererat och distribuerat ekonomiskt värde.	IR 60-63

**Aspekt: Indirekt ekonomisk påverkan**

G4-DMA	Indirekt ekonomisk påverkan.	IR 13-15
G4-EC7	Utveckling och effekter av investeringar i infrastruktur och tjänster som stöds.	IR 15, 22-23, 29 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EC8	Betydande indirekta ekonomiska effekter, inklusive omfattningen av effekterna.	IR 15, 22-23, 29

*Kategori: Miljö***Aspekt: Material**

G4-DMA	Material.	IR 15, 27, 28 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN1	Materialanvändning i vikt eller volym.	IR 15, 27 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN2	Återvunnet material i procent av materialanvändning.	IR 15 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

**Aspekt: Energi**

G4-DMA	Energi	IR 26-27, 47-50
G4-EN3	Energiförbrukningen inom organisationen.	IR 27, 128-129 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN6	Minskning av energiförbrukningen.	IR 27, 128-129 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN7	Minskning av energibehovet för produkter och tjänster.	IR 20-21 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>



---

**Aspekt: Vatten**

G4-DMA	Vatten.	IR 26-27, 47-50
G4-EN8	Total vattenanvändning per källa.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

---

**Aspekt: Utsläpp**

G4-DMA	Utsläpp	IR 26-28, 47-50
G4-EN15	Direkta utsläpp av växthusgaser i vikt (scope 1).	IR 27 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN16	Indirekta utsläpp av växthusgaser från energikällor (scope 2).	IR 27, 128-129 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN17	Andra indirekta utsläpp av växthusgaser (scope 3).	IR 27, 128-129 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN19	Minskning av utsläppen av växthusgaser.	IR 27, 128-129 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN20	Utsläpp av ozonnedbrytande ämnen.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-EN21	NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> och andra betydande utsläpp till luft.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

---

**Aspekt: Avloppsvatten och avfall**

G4-DMA	Avloppsvatten och Avfall.	IR 26-27, 47-50
G4-EN23	Total vikt av riskavfall och vanligt avfall, per hanteringsmetod.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

---

**Aspekt: Produkter och tjänster**

G4-DMA	Produkter och tjänster.	IR 13, 18-19, 20-21, 22-23
G4-EN27	Resultat av lägre miljöpåverkan av produkter och tjänster.	IR 18-19, 20-21, 128-129

---

**Aspekt: Överensstämmelse**

G4-DMA	Överensstämmelse.	IR 28, 38-41, 47-51
G4-EN29	Monetärt värde av betydande böter vid överträdelser av miljölagstiftning och -bestämmelser.	<a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

---

**Aspekt: Transporter**

G4-DMA	Transporter.	IR 26-27
G4-EN30	Väsentlig miljöpåverkan genom transport av produkter.	IR 27, 128-129 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

---

**Kategori: Socialt****Underkategori: Arbetsmiljö och arbetsvillkor****Aspekt: Sysselsättning**

G4-DMA	Sysselsättning.	IR 24-25, 45
G4-LA1	Antal medarbetare och andelen nyanställda samt personalomsättning per åldersgrupp, kön och region.	IR 24-25, 45, 98-99

**Aspekt: Hälsa och säkerhet i arbetet.**

G4-DMA	Hälsa och säkerhet i arbetet.	IR 24-25
G4-LA5	Andel av personalstyrkan som är representerad i formella och för ledning och personal gemensamma kommittéer för hälsa och säkerhet.	IR 24-25, 128-129
G4-LA6	Omfattningen av skador, arbetsrelaterade sjukdomar, förlorade dagar, frånvaro samt totala antalet arbetsrelaterade dödsolyckor.	IR 24-25, 128-129

**Utbildning**

G4-DMA	Utbildning.	IR 24-25, 26-28
G4-LA9	Genomsnittligt antal utbildningstimmar per år per anställd fördelat på kön och medarbetarkategori.	IR 15, 24-25

**Aspekt: Mångfald och jämställdhet**

G4-DMA	Mångfald och jämställdhet.	IR 24-25, 45 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-LA12	Sammansättning av styrelse och ledning samt uppdelning av andra anställda per kategori.	IR 98-99

**Aspekt: Leverantörsutvärdering av arbetsförhållanden**

G4-DMA	Leverantörsutvärdering av arbetsförhållanden.	IR 28, 49 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-LA15	Betydande faktiska och potentiella negativa konsekvenser för arbetsförhållanden i leverantörskedjan och vidtagna åtgärder.	IR 28, 49 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

**Underkategori: Mänskliga rättigheter****Aspekt: Investeringar**

G4-DMA	Investeringar.	IR 22-23, 26-29
G4-HR1	Antal betydande investeringsbeslut som inkluderar krav på mänskliga rättigheter, eller som genomgått granskning av mänskliga rättigheter.	Ej relevant

---

**Aspekt: Utvärdering av leverantörer gällande mänskliga rättigheter**

---

G4-DMA	Utvärdering av leverantörer gällande mänskliga rättigheter.	IR 28, 49 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-HR10	Procent av nya leverantörer som har granskats avseende efterlevnad av mänskliga rättigheter,	IR 28 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

---

---

**Underkategori: Samhälle**

---

**ASPEKT: ANTI-KORRUPTION**

---

G4-DMA	Anti-korruption.	IR 26-28, 129 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>
G4-S03	Antal affärsenheter som analyserats avseende risk för korruption.	IR 26-28
G4-S04	Kommunikation och utbildning i anti-korruptionspolicyer och förfaranden.	IR 129 <a href="http://www.scania.com/group/en/gri-index">www.scania.com/group/en/gri-index</a>

---

---

**Underkategori: Produktansvar**

---

**Aspekt: Kundernas hälsa och säkerhet**

---

G4-DMA	Kundernas hälsa och säkerhet.	IR 30-31, 51
G4-PR1	Andel betydande produkter och tjänster som utvärderats om förbättring av hälso- och säkerhetseffekter.	IR 20-21, 51

---

# FINANSIELL INFORMATION

## Finansiell information

På Scantias webbplats, [www.scania.com/group/en](http://www.scania.com/group/en), är det enkelt att följa bolagets utveckling under året. På webbplatsen finns statistik över lastbilsregistreringar, nyckeltal med mera.

Du kan också prenumerera på de finansiella rapporterna och pressmeddelandena via e-post. Det är också möjligt att beställa en kopia av de tryckta rapporterna.

[www.scania.com/group/en/subscribe-to-financial-reports](http://www.scania.com/group/en/subscribe-to-financial-reports)

[www.scania.com/group/en/order-printed-reports](http://www.scania.com/group/en/order-printed-reports)

## Kontakt

Du är välkommen att kontakta oss:

### Scania Group, huvudkontor

Telefon: 08-553 810 00

Fax: 08-553 810 37

### Postadress

Scania AB  
151 87 Södertälje

### Besöksadress

Scania AB  
Vagnmakarvägen 1  
151 87 Södertälje

# OM RAPPORTEN

Denna rapport summerar räkenskapsåret 2016 och innefattar en översikt av Scantias affär och verksamhet. Den är upprättad i enlighet med Global Reporting Initiative (GRI:s) riktlinjer för hållbarhetsredovisning. Alla Scantias affärsenheter, dotterföretag och produktionsenheter i världen omfattas. Med den här rapporten har Scania tagit ytterligare ett steg mot integrerad rapportering, med finansiell och icke-finansiell (social och miljömässig) information i en och samma rapport.

Scantias års- och hållbarhetsredovisning publiceras på svenska och engelska. Den svenska års- och hållbarhetsredovisningen är bindande version. De finansiella rapporterna omfattar s. 60–117 och har upprättats i enlighet med internationell redovisningsstandard (IFRS).

Förvaltningsberättelsen omfattar s. 42–57 och 118.

Förvaltningsberättelsen med tillhörande finansiella rapporter uppfyller kraven enligt årsredovisningslagen och har reviderats av Scantias revisorer. Scantias organisationsnummer: Scania AB (publ) 556184-8564.

Om inte annat anges avser alla jämförelser i rapporten samma period föregående år.



Scania AB, 151 87 Södertälje  
Telefon: 08-55 38 10 00  
Fax: 08-55 38 10 37  
[www.scania.com/group/en](http://www.scania.com/group/en)

